



Assembléia Legislativa de São Paulo

# Fórum São Paulo Século 21

DEBATES - A Sociedade se Manifesta

## Transporte e Energia



Assembléia Legislativa de São Paulo

# Fórum São Paulo Século 21

DEBATES - A Sociedade se manifesta

## Transporte e Energia

### índice

18.11.1999	003
08.12.1999	034
23.02.2000	075
22.03.2000	110
28.03.2000	189
03.05.2000	263
07.05.2000	325
01.06.2000	383
15.08.2000	432

## Transportes e Energia

**18.11.1999**

- .Sidney Beraldo – Deputado. Relator do grupo temático Transportes e Coordenador do tema Energia
- .Michael Paul Zeitlin – Secretário dos Transportes
- .Mauro Arce – Secretário de Energia
- .Edir Sales – Deputada. Coordenadora do grupo temático Transportes e Relatora do tema Energia
- .Vicente Bicudo – Arquiteto e engenheiro do sistema de transportes. Chefe de pesquisa e desenvolvimento industrial e produto da Cia. Teperman
- .Sílvio Roberto Areco Gomes – Diretor de geração e transmissão da CESP, respondendo pela diretoria de operação da Cia. de Geração do Tietê
- .Sílvio Aleixo – Consultor-temático. Coordenador do tema de Energia
- .Vítor Mandilovich – Representante do Dr. Victor Brecheret - VBC Energia
- .Ildo Sauer – Professor e coordenador do programa de pós-graduação em energia da USP
- .Airtton Ghibert – Engenheiro eletricista, vice-presidente do Sindicato dos Eletricitários de São Paulo e da Executiva Nacional da CGT
- .Renato Pavan – Empresa Macrologística. Ex-Presidente da FEPASA
- .Mauro Arce – Secretário de Energia de São Paulo
- .Sidnaey Simonaggio – Diretor técnico da Empresa Metropolitana de Água e Energia
- .Gilberto Monteiro Lehfeld – Consultor, ex-presidente da Cia. de Engenharia de Tráfego de São Paulo
- .José Zatz – Coordenador do Grupo Instrumentos Econômicos e Financeiros que Permitam a Expansão da Oferta de Energia
- .Roberto Hukai – Professor-colaborador de energia da USP
- .Miguel Cosmas – Secretário-adjunto dos Transportes Metropolitanos
- .Paulo José Lourenço da Silva – Engenheiro elétrico e assistente do Presidente do Metrô de São Paulo



## debates - a sociedade se manifesta – Transportes e Energia

- Pedro Pereira Benvenuto – Diretor de planejamento da Cia. Paulista de Trens Metropolitanos
- Oliver Hossepian – Diretor-Presidente da Cia. Paulista de Trens Metropolitanos
- Newton Cavalieri – Engenheiro civil, titular da Diretoria de Transporte Intermodal da FIESP
- Sérgio Augusto Arruda Camargo – Superintendente do DER
- Armando Gomes – Cenbio - Centro Nacional de Referência em Biomassa
- Rogério Belda – Vice-presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos e chefe da assessoria de projetos estratégicos da Cia. do Metrô de São Paulo
- Ulisses Carraro – Coordenador do projeto Rodoanel da Dersa
- Dario Rais Lopes – Superintendente do Departamento Aeroviário
- Milton Xavier – Diretor- adjunto de Planejamento de Transporte da Secretaria de Transporte do Estado de São Paulo
- José Vítor Soalheiro Couto – Coordenador-geral da Comissão de Concessões da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo
- Jorge Sérgio Moreira – Engenheiro mecânico, consultor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental da Secretaria do Meio Ambiente



**SR. SIDNEY BERALDO** – Bom-dia, esta é a nossa primeira reunião do Fórum do Século 21, do Grupo Temático Transportes e Energia. Em primeiro lugar, queremos agradecer a todos pela presença, o que nos honra muito; inclusive, hoje, 90% dos membros do nosso Conselho estão presentes.

Recebemos, do Coordenador e do Presidente do Fórum do Século 21, a orientação de que cada grupo deveria ter de 12 a 20 membros, de forma a facilitar os trabalhos. Procuramos, através de informações disponíveis na Casa e por intermédio de especialistas de cada setor, trazer para esta discussão representantes de todos os subtemas.

Contaremos com a participação dos Secretários envolvidos, como o Secretário dos Transportes, Dr. Michael Paul Zeitlin, o Secretário de Energia, Dr. Mauro Arce, aqui presentes; o Dr. Cláudio, em função de um compromisso em Brasília não pôde comparecer e está aqui representado pelo Dr. Miguel, Secretário-adjunto. Enfim, temos representantes do setor produtivo, acadêmico, de consultorias etc. Procuramos ter um Conselho consistente que possa, dentro dos objetivos estabelecidos pelo Fórum do Século 21, produzir resultados.

Como o próprio Presidente Vanderlei Macris expôs na sessão de posse dos Conselheiros, estamos fazendo um esforço para fortalecer o Parlamento nessa outra vertente de produzir e discutir o planejamento estratégico.

Neste momento histórico que o País está atravessando e que exige mudanças rápidas, inclusive, já notamos isso no comportamento e nas ações da própria sociedade, o governo também necessita adaptar-se, reagir, assim como o Parlamento precisa buscar um outro papel, não só o de produzir legislações ou efetuar a fiscalização.

Precisamos inserir outro adjetivo na democracia; não só a democracia representativa, mas uma democracia participativa, em que a sociedade, através do Parlamento, possa sentir-se representada, e que haja uma interação constante para que obtenhamos resultados.



Que resultados são esses? Nós já sabemos o tipo de Estado que não queremos; não queremos um Estado inchado, que gaste mais do que arrecada e que distorça as finanças públicas. Assim, precisamos estabelecer o Estado que desejamos, e entendemos que iniciativas como esta poderão produzir resultados, já que temos 14 temas nas áreas sociais.

Queremos desenvolvimento, crescimento econômico, mas que isso seja voltado para o homem; queremos melhorar os nossos índices de desenvolvimento humano. Para isso, a Assembléia fez um convênio com o SEADE, que fornecerá todos os dados e informações necessárias para formularmos esse planejamento estratégico; poderemos, ainda, realizar pesquisas específicas, se este Conselho entender a sua necessidade, para que tenhamos nossos próprios números e dados. Também teremos, através desse convênio, a produção anual do índice de condição de vida, que é um pouco mais abrangente e mais voltado para a nossa realidade. Como o IDH, uma estatística internacional, estabelece apenas três pontos para efeito comparativo, pretendemos ir além disso através do índice de condição de vida.

Como esta Comissão é voltada para a infra-estrutura, transportes e energia, queremos que ela seja objeto de desenvolvimento e possa gerar melhor qualidade de vida para a população, que é o grande desafio do País. Somos a 9ª economia do mundo, temos uma planta industrial produtiva, tecnológica instalada, mas ainda temos enormes desigualdades sociais. Precisamos, especialmente neste Parlamento, trazer essa discussão com mais força, mais freqüência, de forma a produzir um resultado mais objetivo, que é o que interessa à população.

A Deputada Edir Sales será a Relatora do tema de Energia, e eu serei o Coordenador; no tema de Transportes, eu serei o Relator, e a Deputada, Coordenadora. Fizemos a proposta de uma metodologia de desenvolvimento das nossas ações e gostaríamos que cada Conselheiro tomasse conhecimento, entendendo isso como uma sugestão, não como um coisa acabada, portanto a proposta está sujeita à discussão, a novas idéias.



Passo a palavra à nobre Deputada Edir Sales.

**SRA. EDIR SALES** – Bom-dia a todos. Estamos muito felizes, numa manhã de quinta-feira, com a presença de praticamente todos os convidados e Conselheiros.

O número de habitantes aumentou significativamente nesse século e, com esse aumento, faz-se necessária uma busca constante de alternativas, visando à melhoria da qualidade de vida da população.

A Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo sente-se na obrigação de, à frente de um novo século e do novo milênio que se aproxima, abrir as suas portas para reunir especialistas e representantes de segmentos da sociedade, preocupadíssimos com as questões de transporte e energia. Esperamos, nobres Conselheiros, que este Fórum possa oferecer a sua contribuição para a solução de problemas que afetam diretamente a vida do cidadão.

O transporte, tanto o de carga quanto o de passageiros, é o grande conector entre os grandes centros econômicos; desloca e pulveriza, com suas expectativas de desenvolvimento social, nas mais distantes regiões, e possibilita um novo desenho e equalização do adensamento, o que é muito importante.

A energia, o combustível da vida eletrônica, continuará sendo a mola propulsora da expansão econômica, abrangendo assim novas formas de energia e, em seguida, a sua geração. Transmissão e utilização devem ser repensadas sempre no contexto de uma matriz energética sustentada e acessível, com responsabilidade e parceria entre os usuários, os geradores e transmissores de energia. Com certeza, alcançar-se-á o desenvolvimento social e econômico desejado.

Como nosso tempo hoje é curto, aguardaremos a oportunidade para o debate das idéias, quando, então, veremos com mais profundidade os importantes temas que estão sendo hoje estudados.



Deputado Sidney Beraldo, seria bom que cada Conselheiro fizesse a sua identificação; em seguida, cada um fará a sua explanação.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Podemos começar com a apresentação de cada um e, em seguida, abriremos a palavra para discutirmos especialmente os subtemas colocados e a sugestão de um cronograma de um trabalho apresentado.

**SR. VICENTE BICUDO** – Sou arquiteto e engenheiro do sistema de transportes, chefiando, há 32 anos, a parte de pesquisa e desenvolvimento industrial e produto da Cia. Teperman; trabalhei também na Vasp seis anos e meio; participei ativamente, durante 30 anos, do planejamento interno dos metrôs de Washington, São Francisco, Los Angeles, o aerotrem do governo americano e, aqui, acompanhando todos os modais de transporte, inclusive fazendo parte do Consórcio Otiff Montreal, como consultor, desde o início do metrô de São Paulo. Fui um dos criadores do ônibus-leito e tenho toda uma história de 30 anos que não cabe neste momento.

**SR. SILVIO ROBERTO ARECO GOMES** – Sou diretor de geração e transmissão da CESP, respondendo também pela diretoria de operação da Cia. de Geração do Tietê, recentemente privatizada; respondo também pelo setor de energia.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Da Secretaria de Estado e Energia, há 22 anos no setor elétrico, que pertence à Cia. de Transmissão do Estado de São Paulo.

**SR. VITOR MANDILOVICH** – Estou representando o Dr. Victor Brecheret, que estava impossibilitado de vir. Estamos na VBC Energia e o nosso *background* é a área de energia há 20, 30 anos.



**SR. ILDO SAUER** – Professor e coordenador do programa de pós-graduação em energia da USP, dedicado a analisar as questões relativas ao uso e produção de energia, a partir do enfoque multidisciplinar.

**SR. AIRTON GIBERT** – Sou engenheiro eletricista, estou há 23 anos no setor de energia em São Paulo e, aqui, na condição de vice-presidente do Sindicato dos Eletricitários de São Paulo e da Executiva Nacional da CGT.

**SR. RENATO PAVAN** – Sou da empresa Macrologística, especializada em consultoria na área de logística e ex-presidente da Fepasa.

**SR. MAURO ARCE** – Sou Secretário de Energia de São Paulo.

**SR. SIDNEY SIMONAGGIO** – Sou diretor técnico da Empresa Metropolitana de Água e Energia.

**SR. GILBERTO MONTEIRO LEHFELD** – Sou ligado à área de trânsito, consultor, ex-presidente da Cia. de Engenharia de Tráfego de São Paulo; também trabalhei no Metrô e na CMTC, atual SPTrans.

**SR. JOSÉ ZATZ** – Sou consultor na área de energia, trabalhando há 30 anos no setor, em alternativas energéticas, planejamento estratégico, conservação de energia, impactos sobre o meio ambiente.

**SR. ROBERTO HUKAI** – Sou professor-colaborador de energia da USP e dou consultoria na área há 30 anos.

**SR. MIGUEL COSMAS** – Secretário-adjunto dos Transportes Metropolitanos; estou representando o Secretário que, por um compromisso de última hora, teve que ir a Brasília. Tenho 30 anos de setor elétrico e cinco anos de setor dos transportes.

**SR. PAULO JOSÉ LOURENÇO DA SILVA** – Sou engenheiro elétrico e, atualmente, assistente do Presidente do Metrô de São Paulo; tenho 25 anos na área de transporte.

**SR. PEDRO PEREIRA BENVENUTTO** – Sou diretor de planejamento da Cia. Paulista de Trens Metropolitanos. Ao longo dos anos, tenho trabalhado no setor de transporte, e também trabalhei como diretor de planejamento do Metrô de São Paulo.

**SR. OLIVER HOSSEPIAN** – Diretor-Presidente da Cia. Paulista de Trens Metropolitanos.

**SR. NEWTON CAVALIERI** – Engenheiro civil, titular da Diretoria de Transporte Intermodal da FIESP.

**SR. SÉRGIO AUGUSTO ARRUDA CAMARGO** – Sou oriundo do setor elétrico e, há dois anos e meio, estou como superintendente do DER.

**SR. ARMANDO GOMES** – Sou do Cenbio – Centro Nacional de Referência em Biomassa -, especialista e pesquisador na área de energias renováveis.

**SR. ROGÉRIO BELDA** – Sou vice-presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos e chefe da assessoria de projetos estratégicos da Cia. do Metrô de São Paulo.

**SR. ULISSES CARRARO** – Sou coordenador do projeto Rodoanel da Dersa; tenho experiência na área de transporte urbano e rodoviário.

**SR. DARIO RAIS LOPES** – Sou superintendente do Departamento Aeroviário.

**SR. MILTON XAVIER** – Ocupo atualmente o cargo de diretor- adjunto de Planejamento de Transporte da Secretaria de Transporte do Estado de São Paulo; tenho uma experiência de 25 anos na área de planejamento regional de transportes.

**SR. MICHAEL ZEITLIN** – Sou Secretário Estadual de Transportes.

**SR. JOSÉ VITOR SOALHEIRO COUTO** – Sou coordenador-geral da Comissão de Concessões da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo.

**SR. JORGE SÉRGIO MOREIRA** – Sou engenheiro mecânico com especialidade em terminais e oleodutos; atualmente, atuo como consultor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental da Secretaria do Meio Ambiente.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Feitas as apresentações, verificamos que temos aqui a inteligência dos dois setores do Estado de São Paulo.

Agora, colocaremos em discussão a proposta de um cronograma e dos subtemas. Procuramos dividir o tema Energia em três subtemas: A Gestão da Energia, A Gestão dos Serviços de Fornecimento de Energia e A Energia e a Sociedade.

Dentro desses subtemas, fizemos uma classificação. Em A Gestão de Energia: Matriz Energética no Estado, Revisão e Alternativas de Fontes de Energia, A Evolução e a Aplicabilidade de Alternativas da Energia, Gás Natural, Bioenergia Eólica, Solar, Nuclear e outras; Alternativas Econômicas para o Financiamento da Aplicabilidade de Alternativas Energéticas, A Produção e a Escassez Energética, Tecnologia Aplicada à Redução do Consumo Energético.

Em A Gestão dos Serviços de Fornecimento de Energia: Agências Reguladoras e Fiscalizadoras às Concessionárias Prestadoras de Serviços de Energia, Os Modelos Controle do Consumo e do Custo de Energia pelo Usuário, Sistemas Alternativos de Compra e Fornecimento de Energia.

Em A Energia e a Sociedade: Mudanças Institucionais à Adequação ao Novo Modelo, Poderes Executivo e Legislativo, A Iniciativa Privada e A Sociedade, Modelagens Econômicas e Financeiras que Permitam a Expansão de Oferta Energética, A Política Tarifária aos Serviços de Energia e os Subsídios Sociais.

Esses seriam os subtemas que colocamos em discussão. Gostaríamos de saber se eles contemplam a todos os vetores de discussão ou seria necessário revê-los.

Tomamos a iniciativa de, em cada subtema, colocar um conselheiro, que ficaria com a responsabilidade de discutir isso, o que não impede que os demais possam apresentar sugestões de trabalhos.

Em A Gestão e Energia: A Matriz Energética no Estado, temos o Professor José Goldenberg; A Evolução e Aplicabilidade de Alternativas de Energia, Gás Natural, temos o Armando Gomes, Jorge Moreira, o Roberto e a Suani; Alternativas Econômicas para Financiamento, temos o Pio Garazzi; A Produção e a Escassez Energética, Silvio Aleixo, Antonio Ermírio de Moraes; A Tecnologia Aplicada à Redução do Consumo Energético, o Victor Brecheret.

A Gestão dos Serviços de Fornecimento e Energia: Agências Reguladoras, Fernando Cunha; O Modelo de Controle do Consumo, Jorge Sidney; Sistemas



Alternativos de Compra e Fornecimento de Energia, Mauro Arce e Sidney Simonaggio.

Energia e a Sociedade: Mudanças Institucionais, Adequação ao Novo Século, Jorge Beltran, Ildo Sauer e Airton Ghibert; Modelagens Econômicas e Financeiras que Permitam a Expansão da Oferta Energética, José Zatz; A Política Tarifária aos Serviços e Energia, Subsídios Sociais, Tarifa Cruzada, Zevi Khan.

Quanto às reuniões, sugerimos uma, para o Setor de Transportes, no dia 8 de dezembro; para o de Energia, no dia 15 de dezembro. A nossa proposta é que nos utilizemos o máximo possível da comunicação eletrônica e façamos o mínimo de reuniões, porque sabemos que todos são muito ocupados. Em cada gabinete, haverá uma pessoa designada só para cuidar das compilações das sugestões recebidas.

Depois dessa primeira reunião, faremos um seminário no mês de abril, quando teremos um dia de debate já com todos os temas discutidos, para que possamos produzir um documento. Sabemos que, no segundo semestre, os parlamentares estarão envolvidos nas eleições municipais, por isso, estamos nos esforçando para que esses resultados sejam produzidos até o mês de julho, ficando, para depois das eleições, o encerramento do processo, quando então, o grande Conselho do Fórum apresentará o documento final.

Passo a palavra à Deputada Edir Sales para falar sobre o tema dos Transportes.

**SRA. EDIR SALES** – Vamos aos subtemas de Transporte. Item 1, A Gestão Urbana dos Transportes: a) Os Anéis Viários, Rodoanel, proferido por Ulisses Carraro; b) A Intermodalidade dos Transportes Urbanos para Passageiros, Rogério Belda; c) Transportes de Baixa, Média e Alta Capacidade, a sua Integração e Ampliação, Oliver Hossepian; d) Trânsito de Veículos, o Meio Ambiente e o Transporte Coletivo, Ailton Brasiliense; e) Alternativas de Transportes, a Conexão

dos Grandes Centros Metropolitanos, Trem-Bala, Transporte Ponto-a-Ponto, Pedro Pereira Benvenuto, Paulo Lourenço.

Item 1.2, A Gestão dos Transportes de Carga no Estado de São Paulo: Intermodalidade e a Integração do Transporte para o Deslocamento e Escoamento de Cargas, Renato Pavan, Ferroviário, Milton Xavier, Hidroviário, Frederico Bussinger, Sérgio Augusto Arruda Camargo, Dario Rais Lopes; Concessões de Serviços e Transporte, José Vitor Soalheiro Couto; Transportes de Cargas na Regiões Metropolitanas, Gilberto Lehfeld; O Transporte e a Sociedade, Agências Reguladoras e Fiscalizadoras, Sérgio Luiz Gonçalves Pereira; Transporte e Escassez de Combustíveis, Alternativas de Consumo e Combustíveis, Jorge Beltran; Modelagens Econômicas e Financeiras, que permitam expansão de ofertas e modalidades de transporte e alternativas de deslocamento de massa, carga, Antonio Arnaldo.

**SRA. EDIR SALES** – Mudanças Institucionais, Adequação ao Novo Século, o Poder Legislativo, a Iniciativa Privada e a Sociedade – nesse, teremos que escolher um conselheiro; O Mercosul e o Transporte, Michael Paul Zeitlin, Secretário de Transportes; A Eficiência do Transporte com Agente do Desadensamento das Atuais Regiões, Pio Gavazzi, Smart Kart; Um Facilitador Econômico à Integração, Cláudio Sena Frederico.

Faremos uma discussão sobre o assunto, no dia 8 de dezembro, às 10 horas, quando todos darão sua opinião, e, uma vez agrupadas, serão remetidas aos Conselheiros, sugerindo o roteiro para o seminário de debate que será em abril do próximo ano.

Com a palavra, o nobre Deputado Sidney Beraldo.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Passo a palavra ao Dr. Michael Zeitlin, Secretário dos Transportes.



**SR. MICHAEL PAUL ZEITLIN** – Vou-me escusar de parabenizar os organizadores, porque a magnitude do trabalho realizado já diz por si só. Eu iria tomar muito tempo se fosse, adequadamente, dizer da minha apreciação.

Eu tenho uma sugestão, até conversei com o Dr. José Vitor, quanto à letra “b” do item 1.2 (Concessões de Serviço de Transporte) e à letra “a” do item 1.3 (Agências Reguladoras e Fiscalizadoras). Acredito que esses itens poderiam ser unidos num tema só. Também notei que subtema Energia, também existe Agência Reguladora e Fiscalizadora. Creio que valeria a pena os organizadores pensarem se não é o caso de unir o tema Agência Reguladora e Fiscalizadora – tanto do ponto de vista de Energia como do ponto de vista de Transporte – para focar Agências de uma maneira única. Se mantiver separado Energia e Transporte, eu proponho que Agência Reguladora e Fiscalizadora de Transporte fique junto com Concessões e Transporte. Para um dos dois lados, o tema deveria caminhar.

Tenho que confessar à Mesa Diretora que sou uma pessoa com baixa capacidade de fazer muita coisa ao mesmo tempo. Sou, mais ou menos, como o ex-presidente Gerald Ford, ou ando ou masco chiclete; as duas coisas juntas, para mim, é complicado. Eu digo isso, porque não quero furtar-me de trabalhar, mas Mercosul e Transporte, para mim, é uma surpresa. Tenho impressão de que o tema Mercosul e Transporte ficaria mais bem coordenado por alguém da iniciativa privada, algum consultor. Eu posso até participar do grupo, as conclusões me interessam, mas creio que deva ser alguém que esteja militando.

Eu sei, por exemplo, que há empresário que freta trem com data e hora marcada para ir a Buenos Aires, saindo de São Paulo. O diretor-presidente da Cenaga (?), se não me engano, está envolvido nisso; eu tenho certeza de que ele teria muito a aportar.

Se a Mesa, no entanto, considerar que eu deva permanecer, cumpro as ordens disciplinadamente.

Muito obrigado.



**SR. MICHAEL PAUL ZEITLIN** – Eu não sei o que o Secretário Mauro Arce pensa a respeito da junção das Agências Reguladoras.

**SR. MAURO ARCE** – Creio que seja uma idéia boa e que poderia ser realizada. Eu vejo outros pontos comuns entre energia e transporte; o problema de combustível está ligado às duas coisas; o caso da hidrovía está ligado diretamente à geração de energia elétrica. Já que esses dois assuntos ficaram juntos, que construíssemos alguma coisa em conjunto.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Ele já foi colocado de propósito por ter essa inter-relação. A idéia seria fazer a primeira rodada em separado e, depois, juntar.

Tenho a inscrição do Airton Ghibert, da CGT e do Paulo Lourenço, que fará uso da palavra.

**SR. PAULO LOURENÇO** – O Airton pediu-me para anteceder-lo, já que vamos tratar do mesmo tema: a sugestão dos dois Secretários, aliás, muito feliz.

A minha experiência como professor de um programa de pós-graduação em Energia mostra que a questão energética é tratada de maneira multidisciplinar integrada. Temos no Brasil, grosso modo, uma matriz energética, onde 1/3 de energia tem o vetor elétrico; outro terço é de biomassa e outras coisas não-convencionais, como lenha etc; e outro terço é derivado de petróleo, quem tem a ver essencialmente, ainda hoje, com transporte urbano, transporte individual ou coletivo, transporte de carga.

Infelizmente, não tive acesso aos temas da área de transporte, mas, pelo que foi lido aqui, a sugestão da junção me parece feliz. Acredito que possamos buscar ainda mais convergências, tanto no plano institucional – onde a idéia da questão reguladora tem um fundamento econômico e, às vezes, até técnico comum – assim como nessa problemática.

Por exemplo, a lei que criou a ANP, que disciplina a política de reestruturação do setor de petróleo e gás no Brasil diz que, em 6 de agosto do ano que vem, todos os preços de derivados de petróleo estarão liberados. Evidentemente que isso vai dar impactos monumentais na área de transportes – de carga, coletivos – e também na geração e produção de energia.

É um conjunto de questões no curto, médio e longo prazo, que juntam as duas questões, por isso, podemos ter um trabalho nesse sentido. É difícil opinar agora os temas que poderiam ser unidos.

Isso não desmerece a proposta que aí está e que foi bastante abrangente. Temos um escopo inicial de propostas abrangentes; algumas com mais detalhes específicos, outras com maior abrangência, com maior amplitude.

A busca do equilíbrio irá aperfeiçoar ainda mais o que está bem encaminhado até agora.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Tem a palavra, o Dr. Airton.

**SR. AIRTON GHIBERT** – Sr. Deputado, Sra. Deputada, demais Conselheiros deste Fórum, é louvável essa iniciativa da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo.

Verificando o cronograma, a próxima reunião do grupo de Energia é para o dia 15 de dezembro, ou seja, menos de um mês da reunião de hoje. Depois, o cronograma aponta para um seminário no dia 26 de abril do próximo ano. Portanto, entre o encontro de dezembro e o seminário vão 131 dias; já, entre o encontro de hoje e o de dezembro, menos de 30 dias. Eu imagino que, no encontro de dezembro, cada grupo apresentará um anteprojeto ou algum esboço do que pretende contribuir. Creio que seja um prazo muito curto até dezembro e um hiato muito grande em relação à data do seminário.

Nesse sentido, gostaria de propor, ao senhor e aos demais membros deste ilustre Conselho, que postergássemos a reunião de dezembro, talvez, para o fim de

janeiro, não só com o objetivo de dar mais prazo para fazermos um anteprojeto em cada um dos temas elencados, mas também para tornar mais próximo do seminário do mês de abril.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Existe uma determinação da Mesa coordenadora do Fórum de que todos os Conselhos Temáticos façam pelo menos uma reunião ainda este ano; foi um objetivo estabelecido no dia do lançamento do Fórum. Portanto, queria ponderar para que fizéssemos essa reunião ainda este ano.

Quanto à questão do seminário para abril, deixamos propositadamente esse espaço, porque imaginamos que, depois da apresentação dos trabalhos na primeira reunião, poderão ser estabelecidos subgrupos antes do seminário.

Foram estabelecidas duas datas, uma para a primeira reunião, por orientação da direção da Casa, e outra para o seminário. No meio do caminho, discutiremos vários assuntos, como a necessidade de fazermos reuniões dos dois Conselhos juntos ou separados se os subtemas forem agrupados -, o local das reuniões, se aqui na Assembléia ou fora. A idéia é deixar para que o Conselho decida.

**SR. AIRTON GHIBERT** – Em face das suas explicações, eu proporia que tivéssemos, como um dos assuntos da pauta do dia 15 de dezembro, a redefinição dos temas. Acredito que a maioria dos membros deste Conselho está tendo o primeiro contato com os temas. Algumas situações foram apresentadas com muita perspicácia, mas outras surgirão numa análise mais aprofundada de cada assunto.

Que a reunião do próximo dia 15 tenha na pauta a confirmação de cada um dos temas propostos.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Na próxima semana, receberemos sugestões com relação a esses subtemas através de e-mails e fax. Depois, faremos a compilação disso, enviando aos conselheiros, antes da próxima reunião, a pauta definitiva de subtemas. Quero dizer que estamos abertos para sugestões de nomes de

especialistas em cada tema que possam contribuir com o nosso Fórum, independente de fazerem parte do Conselho ou não.

**SR. NEWTON CAVALIERI** – Deputado, eu gostaria de estar junto com Ulisses Carraro na parte do Rodoanel, se ele permitir.

**SR. ULISSES CARVALHO** – É uma honra.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Tem a palavra, SR. Paulo Lourenço.

**SR. PAULO LOURENÇO** – Deputado Beraldo, Deputada Edir, dentro dessa linha de novas sugestões até o próximo dia 15, seria interessante uma avaliação sobre os produtos que vamos gerar, ou seja, o que queremos gerar em meados do ano que vem. Todos estes projetos que estão aqui são da maior importância, mas são estanques, o que dificulta a integração dos temas no produto final.

A minha sugestão é que se altere essa estrutura, essa formatação. A área de transportes, tanto de carga como de passageiro, tem uma subdivisão, porque, apesar de temas comuns, tem particularidades e especificidades. Então, que se fizesse, primeiro uma análise do cenário referencial, ou seja, o cenário que estamos imaginando para o Século 21.

No caso de transporte de carga, é um cenário muito mais econômico, de relações econômicas, em termos mundiais, do Mercosul etc. No caso de passageiros, é o panorama da economia urbana do Estado de São Paulo, isto é, como as cidades vão evoluir, como deverá caminhar a situação de cidades como São Paulo no início do Século 21.

Depois, fazer uma abordagem do *status quo* e sobre a situação de cada modal: o quadro urbano, os desafios de transporte, circulação nas metrópoles, nas cidades de média e baixa capacidade, no caso de transporte de passageiros. No

caso de transporte de cargas, também a análise de cada um dos modais: rodoviário, ferroviário, hidroviário, aeroviário, portuário. Em seguida, elementos para formulação de uma política de transporte.

Eu estou imaginando que o produto que deveríamos estar buscando era a formulação de políticas e propostas de programas de intervenção e sistemática de avaliação desses programas. Isso me parecia ser o produto final; a contribuição do Poder Legislativo para a discussão dessas questões. Então, seriam elementos para a formação de uma política de transportes – de cargas e urbano – e, no final, uma proposta para programação de intervenções e sistemática de avaliação. Essa é uma proposição que muda o enfoque da apresentação do produto final.

Não sei se é possível essa discussão entre os membros do grupo, mas, na minha opinião, seria melhor um redirecionamento nesse sentido.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Essa, Paulo, é a nossa grande preocupação; como estabelecer uma metodologia de trabalho que gere o produto que desejamos? Isso ainda não foi construído, é um processo em que todos estamos aprendendo.

A Deputada Edir Sales, que é vice-presidente da Comissão de Transportes, é jornalista, professora; eu sou Deputado do interior, sou administrador de empresas; nós não temos especialização nessa área. Somos políticos, Deputados, que representamos uma camada da população. É um desafio, também para nós, estarmos com a tarefa de apresentar esse produto final para a sociedade. Que tipo de metodologia vamos adotar nessas reuniões? Isso também precisa ser debatido e gostaríamos de contar com a contribuição dos senhores.

Vamos distribuir o que seria o produto desse trabalho e como pretendemos conduzi-lo; é o primeiro ponto para debate.

**SRA. EDIR SALES** – Eu citei os nomes dos temas e dos conselheiros que os representam. Eu gostaria de pedir, aos que não foram citados, que me falassem

para que fossem encaixados nos temas. O senhor não foi citado? Que tema seria o do senhor?

**SR. VICENTE BICUDO** – A parte em que está o Benvenuto, o Trem-Bala; englobaria Transporte Ponto-a-Ponto, que é a experiência que eu tenho.

**SR. SILVIO ROBERTO ARECO GOMES** – Eu proponho a inclusão do meu nome na área de Energia, Produção e Escassez de Energia Elétrica, uma vez que não aparece em nenhum outro grupo.

**SR. NEWTON CAVALIERI** – Eu gostaria de acompanhar Ulisses Carraro, Diretor-Presidente da Dersa, no tema Anéis Viários, Rodoanel.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Passo a palavra ao Sr. Renato Pavan.

**SR. RENATO PAVAN** – Sr. Presidente, Sra. Coordenadora, Conselheiros, gostaria, inicialmente, de parabenizar a Assembléia Legislativa por essa iniciativa importante. É a primeira vez que vemos a preocupação dos parlamentares e executivos de pensar estrategicamente. Na verdade, estamos acostumados a apagar incêndios. Vemos as transformações que ocorrem no mundo e nas regiões sem nos dar conta das iniciativas que deveriam ser tomadas para que isso pudesse ser mais bem equacionado no futuro. Estamos vendo a competitividade cada vez maior, e isso tem feito com que países tenham um desempenho econômico melhor, o que, entendo, atende ao preceito básico desse trabalho, isto é, atender à sociedade, ao ser humano, gerar emprego; enfim, melhorar as condições aqui no Brasil.

Quando falamos do Estado de São Paulo, estamos falando de 67% do PIB em torno de São Paulo. Então, na área de transporte, de energia, de

telecomunicação, temos que imaginar a interação entre São Paulo e os Estados vizinhos, e a sua importância na economia brasileira.

Eu concordo com o Dr. Paulo. Também acredito que o produto que se pretende é, exatamente, dar à sociedade a visão do Poder Público, do Poder Legislativo, do que se pode fazer para melhorar essas condições. Não vejo como os temas podem ser desenvolvidos se os diversos cenários macroeconômicos não forem definidos. O que vai ser o Brasil, São Paulo, daqui a 10, 20, 30 anos? Estamos vendo uma tremenda concentração econômica; hoje na área do *agribusiness*, 15 conglomerados são responsáveis por 75% de toda a comercialização de produtos do mundo. Acabamos de assistir, no mercado de transporte transoceânico, a absorção da Silend, a segunda maior empresa de transporte de cabotagem, pela Mers, a maior empresa do setor.

O que nos assusta, quando analisamos a competitividade internacional, é o grande atraso que São Paulo e o Brasil têm em relação aos países mais desenvolvidos, a transformação das cargas que vão ser transportadas, a integração do transporte de carga e de passageiro. Verificamos que a maioria dos portos dos diversos países movimentam 6 milhões de contêineres e, no Brasil, não movimentamos mais do que 1,8 milhão contêineres. Qual é a infra-estrutura que temos para isso? O Poder Público, através de fiscalização – e acredito que seja esse o processo – das privatizações (estamos vendo um processo acelerado de privatização no setor energético, no setor de transportes), tem de exigir do prestador de serviço, para que não ocorra o que está ocorrendo, inclusive no setor ferroviário. Tem de haver um modo para que essa competitividade possa ser alcançada no curto prazo. Se tirarmos o minério de ferro da matriz de transportes, 75% das cargas ainda são transportadas por rodovia.

O importante é definir esse cenário e o grau de competitividade que se espera, para que, então, esses temas possam ser discutidos. Hoje, a competitividade não é compartimento estanque setorial. O que o empresário quer, hoje, para se estabelecer? Uma logística competitiva que tenha energia e



telemática. Não adianta termos uma região como a Alta Paulista, que tem o melhor trecho da Ferrovia Paulista – de Panorama a Bauru -, se, na realidade, ela está diminuindo sua atividade econômica. Faltam outros ingredientes na área de energia, na área de telecomunicação, para que empresas, principalmente de *agribusiness*, possam ser levadas para a região.

Essa é uma oportunidade única, é um exemplo que a Assembléia Legislativa está dando para o resto do Brasil, e é muito importante que, neste início de trabalho, percamos mais tempo para definir a metodologia, o cenário em que vamos gerar esse produto.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Passo a palavra ao Sr. Armando Gomes.

**SR. ARMANDO GOMES** – Deputados e demais colegas, estou aqui representando o Cenbio – Centro Nacional de Referência em Biomassa – e tenho uma sugestão a fazer com relação à Gestão de Energia, item 2.1.b. Aqui existe uma certa mistura: biomassa, gás natural, energia dos ventos, que é energia eólica, energia solar, álcool, uma biomassa; está faltando PCHs, Pequenas Centrais Hidroelétricas, e, logicamente, energia nuclear.

A minha sugestão é que se coloque o seguinte tema: a oportunidade de geração de eletricidade a partir da biomassa. Isso é interessante, uma vez que estamos quase estagnados em geração hídrica, e a biomassa está aí para ficar, como sempre esteve; só agora, os empresários e o governo estão vendo-a com bons olhos.

Não tive oportunidade de dizer, mas estou representando o Professor José Goldenberg, que está na Europa, a Professora Suani Teixeira Coelho, secretária-executiva do Cenbio e o Professor José Roberto Moreira, presidente do Conselho do Cenbio. Para a questão do gás natural, a nossa indicação é a Dra. Ieda Gomes, da Panamerican, mas precisamos verificar se ela tem disponibilidade para tal. No



caso da energia solar, tem o Professor Fagada, da USP; na fotovoltaica, o Professor Roberto Ziris, também da USP.

**SR. ROGÉRIO BELDA** – Minha observação é quanto à forma que vamos trabalhar. Acredito que estamos começando bem, porque, examinando o cronograma estabelecido, notei que ele tem sido seguido até agora. Faço votos para que continuemos assim e possamos ajudar a organização a levar a bom termo essa grande tarefa. Por isso mesmo, são necessários alguns esclarecimentos.

Alguns dos Conselheiros, como eu, por exemplo, estamos querendo participar dessa atividade, mas ainda não entendemos a mecânica, como isso vai se estabelecer. Imagino que não devemos ter a atitude de, simplesmente, deixar por conta da organização as atividades que vamos desenvolver. É uma tarefa muito grande e alguma coisa terá de ser delegada; muita coisa terá de ser iniciativa nossa mesmo.

Conversando com o José Vitor, ele questionava como entrar em contato com os demais Conselheiros do seu grupo, Concessão de Serviços de Transporte, e quem faz parte do grupo. No Intermodalidade de Cargos, os nomes já estão indicados. Nos outros, não é assim que ocorre. Existem muitos Conselheiros que não estão ligados a um grupo.

Quanto ao roteiro, está adequado, porque todo critério é arbitrário; a única forma de começar é estabelecer algum, e, depois, ir corrigindo. A mecânica dessa correção é que, talvez, precise ser explicitada. No caso da Gestão Urbana dos Transportes, isso é fácil, porque, olhando os nomes aqui, são pessoas que, em vários momentos, trabalharam juntas, muitos deles, sob a liderança do Oliver Hossepian. Ele é uma espécie de líder natural nesse assunto de Transporte Urbano.

Ouvi a intervenção do Paulo Lourenço e achei muito interessante. Em relação aos outros temas, surgiu a questão dos cenários; para pensar o Século 21, é preciso imaginar os cenários anteriores, até, das proposições. O cenário é quase que a envoltória daquilo que possamos fazer e propor. É muito importante termos



esse panorama, apesar de ser uma tarefa difícil, complicada. Apóio a idéia do Paulo Lourenço e creio que, no caso do Transporte Urbano, ele deveria ser o animador desse grupo, aquele que pegasse os e-mails de cada um e discutisse se temos que fazer algum ajuste. Dentro da idéia de não depender tanto da organização, dar uma certa autonomia. Em caso de dúvida, perguntar ao Oliver que, como eu disse, é praticamente a liderança desse grupo em termos de proposições.

Em termos de cenário, o próximo século no Brasil será muito diferente, no aspecto demográfico, deste que vivemos. Muito provavelmente, por volta de 2025, a população brasileira não crescerá mais. É algo novo, porque não estamos acostumados a raciocinar nesses termos e isso terá uma influência muito grande. É mais complicado ainda, porque, aparentemente, os próximos anos terão um grande aumento da parcela da população brasileira e da população urbana.

A nossa pirâmide de idade agora tem um calombo na idade dos adolescentes – 13, 14, 15 anos. No momento em que a população começar a diminuir, esse grupo estará entrando no mercado de trabalho, estará entrando nas escolas. É como se a população estivesse crescendo para essa faixa etária. Isso tem repercussão em tudo; tem repercussão no transporte, no mercado de trabalho, na delinqüência. Portanto, essa idéia de ter alguns parâmetros de cenário futuro é extremamente necessária para o trabalho de qualquer dos subgrupos. Concordo com Paulo Lourenço.

Muito obrigado.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Dr. Rogério, gostei muito da sua sugestão de não depender muito da organização. É importante termos essa descentralização, e as reuniões poderiam ser promovidas independentes das programadas pela organização. Na nossa primeira reunião, podemos ter já uma proposta dessa natureza e, daí, poderia sair a metodologia para o trabalho futuro e talvez para o seminário. A sua sugestão está sendo aceita totalmente.



**SR. ROGÉRIO BELDA** – No caso de Gestão Urbana, eu gostaria de saber se as pessoas indicadas concordam com a minha sugestão, e se o Oliver aceita ser o nosso grande orientador. Seria necessário fazer esse mesmo exercício também em relação aos outros subtemas.

**SR. SIDNEY BERALDO** – No caso de Transporte, temos Gestão Urbana de Transportes, Gestão dos Transportes de Carga e o Transporte e a Sociedade. São três subtemas. Portanto, cada um poderia ter um coordenador. Da mesma forma, isso vale para a Energia. Os membros dos subtemas podem-se reunir, trocar e-mails, sugestões, e poderiam reunir-se novamente antes da nossa próxima reunião, com sugestão para o próximo seminário.

**SR. ROGÉRIO BELDA** – O coordenador seria o titular, mas precisamos também de uma espécie de representante do assunto. No nosso caso, fiz uma proposição e gostaria de saber do Ulisses e do Pedro se estão de acordo com esses dois nomes; o Paulo Lourenço para coordenar e o Oliver para ser uma espécie de instância a que possamos recorrer em caso de dúvida.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Vamos seguir as inscrições e, depois abriremos a palavra.

Tem a palavra, SR. Vitor.

**SR. VITOR MANDILOVICH** – Deputados, Conselheiros, eu solicitei a palavra no momento em que estavam sendo colocados os nomes, porque eu tinha uma sugestão a fazer, mas a última intervenção foi bastante oportuna e concordo plenamente. Nós estamos na área de Gestão de Energia no subtema Tecnologia Aplicada. Eu acredito que a nossa contribuição seria muito mais valiosa se estivéssemos no item “d”, Produção e Escassez Energética, desde que os componentes desse tema e a Mesa concordassem.



O que me preocupou é que, se fizermos isso, o item “e” fica vazio, por enquanto. Como foi dito na abertura pelo nobre Deputado, existe a sugestão de que enviemos na próxima semana outros comentários e nomes a respeito do tema. Nós nos predispomos a trabalhar no item “d” com muito mais vantagem para o grupo de Energia.

**SR. ROBERTO HUKAI** – Sr. Presidente, quero fazer um pequeno comentário, seguido de duas sugestões. Eu sugeriria, em primeiro lugar, que fosse eliminado esse Energia dos Ventos, no item 2.b.

Em 1983, quando trabalhava na CESP, uma das minhas funções era ir atrás de possíveis potenciais eólicos no Estado de São Paulo. Chegamos a instalar uma máquina de 1,2 quilowatts na região que se mostrava mais propícia dentro do Estado, o Canal de São Sebastião, frente à Ilhabela, famoso por ter ventos; o pessoal velejava muito naquela região. Após um ano de levantamento de dados, chegamos à conclusão que era totalmente inviável, porque a energia eólica não só requer velocidade de ventos acima de 20 km/hora, mas também constância no tempo. Esse é o fator principal. Por exemplo, em Ilhabela, algumas vezes por ano, umas duas horas, havia vento de 100 km/hora, mas só por duas horas. Isso não resolve absolutamente a constância da velocidade.

Além dessa experiência prática, participamos de algumas análises no Estado do Ceará, onde existem ventos extremamente favoráveis, e no sul do Paraná, onde há uma região eólica favorável. Dentro do Estado de São Paulo, Sr. Presidente, no Século 21, mesmo com o desenvolvimento da tecnologia, não haverá potencial eólico relevante. Portanto, acredito que não devemos perder o nosso tempo analisando uma das alternativas que ainda é um fantasma. A eliminação desse tema é um pequeno comentário e sugestão.

A sugestão principal que faço é a inclusão da hidroeletricidade, o maior componente e, ainda, o mais importante vetor energético do Estado de São Paulo durante o Século 21. É coisa simples, mas não está aqui. O potencial já está quase

totalmente desenvolvido, mas ainda existem mini-hidroelétricas, potencial de usinas reversíveis – o Estado de São Paulo é extremamente rico em hidroeletricidade -, principalmente, o fato de uso de energia secundária de origem hídrica no processo de comercialização. Hidroeletricidade, o componente mais importante hoje, e continuará sendo durante todo o século 21, é um tema ausente nesta pauta.

Tenho uma outra sugestão, essa de caráter mais geral. É com relação ao item “d”, Produção e Escassez Energética. Vamos dar ênfase ao fato de que o Estado de São Paulo, no futuro, vai aumentar a sua dependência de fontes energéticas externas, como o gás natural, por exemplo. Talvez se descubra gás natural na Bacia de Santos, na costa do Estado de São Paulo. O meu sentimento é que o Estado de São Paulo vai-se tornar dependente, mais e mais, de energia importada. Ou seja, a vulnerabilidade é inerente ao sistema energético, que é fundamental no processo de desenvolvimento do Estado. A questão principal da produção e escassez é a maior dependência futura de fontes de energias externas ao Estado de São Paulo. Sob o ponto de vista estratégico, ela tem importância para o Estado, porque as tarifas poderão ser definidas fora do Estado de São Paulo. Portanto, há implicações estratégicas muito importantes. Eu colocaria a Auto-Suficiência e Importação de Energia como um tema importante dentro do subitem “d”.

A minha última sugestão é com relação à parte de Transporte. O Secretário Zeitlin disse que, por razões pessoais, preferiria que alguém tomasse essa responsabilidade. O nome que eu sugiro é do Dr. Renato Pavan, porque ele trabalhou na Secretaria de Assuntos Estratégicos, na área de logística, que tem um significado maior do que transporte. Em verdade, estamos falando aqui de logística, não de transporte. O Dr. Pavan conhece portos que, no mundo globalizado e no mundo do Mercosul, assumem importância cada vez maior no processo de trocas comerciais. O Estado de São Paulo é o único grande porto potencial. São Sebastião tem limitações extremas sob o ponto de vista ecológico, com relação à Mata Atlântica que o cerca, e há falta de disponibilidade de área para contêineres de



manipulação. O Dr. Pavan entende muito desse assunto, inclusive, estava estudando a problemática de algum porto mais ao sul, perto da Ilha Cardoso. Além disso, ele entende muito de ferrovia, porque foi presidente da Fepasa.

O instrumental básico do Renato Pavan é a integração logística sob o ponto de vista macroscópico. E o Mercosul hoje passa por essas rugas de brigas e depois casamento, porque, basicamente, a nossa infra-estrutura de logística é distinta da Argentina, por questões geopolíticas do passado. Inclusive, quanto à questão ferroviária, a bitola básica no sul do Brasil é o metrô e, na Argentina, é 1,4 e outras bitolas. Como Renato Pavan entende muito de tudo isso, eu o indicaria para Relator ou Coordenador dessa área no lugar do Secretário, aliviando-lhe a carga de trabalho que é extremamente pesada.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Agradecemos a sugestão. Tudo isso será levado em conta. Tem a palavra, o Dr. Sérgio do DER.

**SR. SÉRGIO AUGUSTO ARRUDA CAMARGO** – Srs. Deputados, companheiros da Mesa, complementando o que foi dito pelo Paulo, pelo Pavan e pelo Rogério, eu também estava aflito com essa questão da organização, porque, apesar de termos uma ocupação de especialistas – cada um com uma carga bastante forte -, entendo que um trabalho, com um prazo curto, como foi definido, não pode pecar por atrasos ou eventuais discrepâncias no tempo de cada um, uma vez que isso é uma missão que se sobreporá ao trabalho do dia-a-dia.

Rogério colocou essa idéia com muita clareza. É muito importante que tenhamos, em cada um dos temas macros, alguém que coordene as atividades.

Como temos três Secretários – Transporte Metropolitano, Transporte e Energia -, sugiro que a Mesa os consulte para que eles encaminhem sugestões, a fim de que essa coordenação seja realizada por pessoas cujas qualidades eles conheçam as qualidades. Evidentemente, cada um de nós pode sugerir nomes por um conceito particular, mas, para uma estruturação que também é política, uma vez

que é um trabalho da Assembléia Legislativa, que os Secretários indiquem os nomes para coordenar o Transporte Metropolitano, o Transporte Rodoviário e a parte de Energia.

São três temas básicos que poderão ter representantes dos Secretários. Obrigado.

**SR. PEDRO PEREIRA BENVENUTTO** – Deputados, a minha intervenção é no sentido de prezar pela forma como vamos trabalhar; quanto ao conteúdo, teremos muitas oportunidades de debates entre os grupos.

Parece-me oportuna a questão que o Rogério Belda coloca sobre o grupo interagir previamente e trazer o que eu chamaria de plano de trabalho, antes do dia 8. À Casa, inclusive, pediria que fosse dada uma certa liberdade, para que, sem fugir da temática, a organização pudesse ser refletida num novo plano de trabalho, consolidando alguns trabalhos de cenário já identificados, para que não fiquemos muito tempo no diagnóstico e possamos contribuir com propostas e soluções na linha das políticas e de um papel institucional mais atuante. Caberia à Assembléia orquestrar todo esse trabalho.

Se houver liberdade da coordenação no sentido de o grupo de Transporte se organizar e trazer, no dia 8, sugestões de capítulos que, mesmo não expressando o que exatamente como está aqui, mas refletindo todo o conteúdo, talvez a forma de organizar o trabalho possa ser mais facilitada para todos.

Eu vejo que, no capítulo Transporte e Sociedade, o item “d”, Mudanças Institucionais e Adequação ao novo Século, o Poder Legislativo e a Iniciativa Privada e a Sociedade, como Smart Car, um Facilitador Econômico à Integração, são itens que, no meu entender, estão muito embricados com a Gestão Urbana dos Transportes. Hoje, sabemos que uma das maiores preocupações de gestão do transporte urbano – e os centros urbanos são os mais afetados – é uma questão institucional. Temos, a exemplo de São Paulo, nas grandes regiões metropolitanas, um poder de intervenção diluída em diversas esferas institucionais, passando pelo

Poder Estadual, Municipal. Não temos uma legislação, e é fundamental que isso seja discutido, porque facilitaria muito o empreendimento de alguns avanços, alguns projetos.

Também concordo com a proposta feita pelo Secretário Michael, no sentido de unir, no item Transporte e Sociedade, a questão da Concessão e Agência de Regulamentação, porque isso não permeia só a carga, mas também o setor de transporte urbano.

Se pudermos ter a liberdade de juntar esses temas, com o espírito que o Rogério Belda colocou, ganharíamos bastante.

**SR. OLIVER HOSSEPIAN** – Sr. Presidente, acredito que tudo o que eu pretendia ponderar já foi abordado com muita propriedade. Apenas aproveito a oportunidade para agradecer as referências elogiosas que o Belda fez ao meu respeito.

Quero fazer uma consideração de natureza prática. Temos muito pouco tempo, daqui ao dia 8 de dezembro, para trazermos uma consolidação da temática, pelo menos do subtema Transporte e, como falou o Pedro, um plano de trabalho para o desenvolvimento das questões, até o ano que vem.

Nesse sentido, seria muito útil se pudéssemos receber os endereços de e-mails de cada Conselheiro, para que trocássemos idéias até o dia 8 pela Internet e, dessa maneira, trazer aqui uma proposta consolidada, já debatida, com os membros, dos subtemas aqui relacionados.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Providenciaremos os e-mails dos Conselheiros e passaremos para os senhores. Tem a palavra, o Dr. Silvio.

**SR. SILVIO ROBERTO ARECO GOMES** – Sr. Presidente, parte da minha intervenção já foi abordada, que era exatamente a divulgação das coordenadas dos Conselheiros e os nomes.



Outra questão interessante foi a sugestão de outros nomes que pudessem contribuir. Isso é fundamental, porque, fazendo uma conta rápida, na parte de Energia, por exemplo, temos 11 grupos, sendo que existe uma espécie de subdivisão no grupo “b”, que já ocuparia o limite máximo de 20 membros, cada um com uma função. Realmente, teremos de buscar algum reforço fora.

Nessa sugestão de nomes, é fundamental como formatar ou adequar, na lista de pontos de abordagens, uma participação das Secretarias, tanto de Transporte como de Energia, no sentido de dar uma consolidação para a partida desses trabalhos de maneira que possamos atingir o objetivo com eficiência.

**SR. SIDNEY SIMONAGGIO** – A minha sugestão é no sentido de dar um caráter prático à nossa reunião. Não tem mais como discutir, como separar temas etc. O importante é darmos a partida – como o Secretário Mauro Arce colocou logo no início da reunião – e que cada membro designado passe à função de coordenador de seu grupo; chame quem julgar que pode trazer alguma contribuição; se alguém se sentir inclinado por um determinado assunto, que ligue para o coordenador, dizendo que gostaria de participar do grupo. Mas que se desse a partida de fato.

Na reunião de dezembro, com o trabalho feito, ou o esboço elaborado, talvez houvesse oportunidade de discutir a melhor forma de apresentação. Para hoje, os que aparecem relacionados ao trabalho, que se incumbissem de coordenar os trabalhos para dar início. Creio que seja o mais simples a fazer no dia de hoje.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Não havendo mais nenhuma inscrição, antes de passar a palavra à Deputada Edir Sales, quero dizer que estamos numa área extremamente importante – Transporte e Energia – e existe, por parte desta Assembléia, dos Deputados, uma expectativa de que sejamos capazes de fazer essa inter-relação com a sociedade e produzir resultados.



Sabemos da ocupação de cada um dos senhores, pois são pessoas importantes com tarefas dentro da sociedade, e a contribuição neste Conselho exigirá uma energia maior. Ainda assim, queremos pedir a colaboração de todos para que enfrentemos esse desafio e possamos contribuir para a melhora da qualidade de vida da nossa população.

As propostas foram extremamente importantes e aproveitaremos todas. O que foi colocado foi apenas uma sugestão; estamos abertos para novas contribuições, novos nomes e, especialmente, para a questão da metodologia.

**SRA. EDIR SALES** – A reunião de hoje superou a expectativa. Imagínávamos que seria um reunião razoável, mas, com essas sugestões, com essas idéias, com esse entusiasmo, temos a certeza de que nosso objetivo será atingido.

Existe um ditado que diz “quando você quiser pedir alguma coisa para alguém, peça para alguém muito ocupado, porque ele sempre vai arrumar um tempinho para fazer um pouco mais; se você pedir para alguém que não faz nada, ele nunca vai ter tempo”. É essa a realidade. É o que está acontecendo hoje. Todos aqui são muito ocupados. Temos aqui uma concentração de pessoas inteligentes, que dominam esse assunto. Para nós, Deputados da Casa, com certeza, será um grande aprendizado; estaremos somando forças e energia, como diz um dos temas.

Fica marcada para o dia 8, conforme está registrado, a nossa reunião de Transportes; para o dia 15, a reunião de Energia. Enquanto isso, por gentileza, entrem em contato conosco e mandem as sugestões.

Muito obrigada.

**08.12.1999**

- .Sidney Beraldo – Deputado. Relator do grupo temático Transportes e Coordenador do tema Energia
- .Edir Sales – Deputada. Coordenadora do grupo temático Transportes e Relatora do tema Energia
- .Paulo José Lourenço da Silva – Engenheiro elétrico e assistente do Presidente do Metrô de São Paulo
- .Milton Xavier – Diretor-adjunto de Planejamento de Transporte da Secretaria de Transporte do Estado de São Paulo
- .Frederico Bussinger – Conselheiro
- .Oliver Hossepian – Conselheiro
- .Pedro Beveloto –
- .Vicente Bicudo – Arquiteto e engenheiro do sistema de transportes. Chefe de pesquisa e desenvolvimento industrial e produto da Cia. Teperman
- .Dario –

**SR. SIDNEY BERALDO** – Abrindo nossa reunião do grupo temático de transportes, em primeiro lugar quero agradecer mais uma vez a participação de todos os conselheiros, bem como a presença de todos e logo em seguida passar a palavra à Deputada Edir Sales que é nossa relatora e vai fazer um relato das atividades da comissão até o momento em que chegamos aqui hoje. Tem a palavra a Deputada Edir Sales.

**SRA. EDIR SALES** – Em primeiro lugar, bom-dia, obrigado a todos pela atenção e presença. No último dia 18, tivemos a grande honra de realizar a posse de senhores conselheiros para a discussão e elaboração da propositura para os transportes do próximo século – Século 21. Em seguida à atividade de posse dos srs. conselheiros, naquela mesma ocasião, realizamos, conjuntamente com o grupo responsável pela energia, nosso encontro inicial. Na ocasião, naquele primeiro encontro, o coordenador desse tema, o nobre Deputado Sidney Beraldo e eu relatamos aos senhores conselheiros a importância desse Fórum Parlamentar, a sua responsabilidade diante da sociedade e diante da cidadania e sugerimos uma preliminar estruturação, a qual deveria ser apreciada e enriquecida pelos Srs. Conselheiros. Assim, após a devida apresentação de cada um dos senhores a palavra foi aberta aos inscritos, os quais proferiram diversas posições quanto à qualidade, forma e estrutura temática entre de tantas outras sugestões. Antecipadamente, então, cabe a esta relatoria, informar que devido ao acúmulo e à concentração das atividades realizadas na ocasião do último dia 18, a Assessoria desta Casa não conseguiu transcrever todas as atas gravadas, isto em tempo hábil para este nosso segundo encontro. Assim, tão logo seja concluída a transcrição enviaremos uma cópia aos senhores, o mais rápido possível. Retomando os trabalhos, realizamos em nosso primeiro encontro com alguns dos Srs. Conselheiros – ficaram subliminarmente responsáveis para realizar o que chamamos de animação, ou seja, de provocarem realizar conjuntamente entre os demais conselheiros em reuniões fora da Casa – as devidas considerações sobre



temas inicialmente sugeridos, de forma a enriquecer e a aprofundar a elaboração dos temas a serem iniciados e estudados. Em continuidade, o coordenador desse tema, o Deputado Sidney Beraldo, e eu, estivemos na secretaria de Transportes Metropolitanos nesse último dia 2/12, onde, com o secretário adjunto, Dr. Miguel Cosma, que na ocasião respondia pelo atual secretário, Dr. Cláudio Sena, juntamente com o Dr. Oliver Rosepian e o Sr. Paulo Lourenço, realizamos o encontro inicial para que fôssemos posicionados quanto à realização das reuniões fora da Casa, entre os conselheiros desta área.

Gostaria, antecipadamente à continuação das atividades de hoje, de salientar em nome desta coordenadoria o empenho, o envolvimento, o compromisso e a competência com que os senhores conselheiros vêm desenvolvendo essa importante causa que é e será o transporte. A plena demonstração desse encontro já houvera sido evidenciada na ocasião do início, em que todos os conselheiros convidados, vieram a esta Casa, imbuídos do mais profundo sentimento de ajuda, colaboração, esclarecimento, entendimento e que nos fez representar toda a complexidade do tema.

Finalizando esse breve relato, gostaria de externar toda minha admiração, toda nossa admiração, satisfação, alegria em poder participar em conjunto com os mais competentes e brilhantes personagens dessa área. E de alguma forma poder enriquecer e colaborar na formulação dessa nova propositura, um objeto tão almejado e tão relevante para o desenvolvimento social e econômico.

A pauta desse nosso encontro terá a seguinte seqüência: a apresentação do relatório das atividades realizadas entre os conselheiros; a apresentação do estudo e temas que serão abordados pelos grupos; aprovação de temas e subtemas; apresentação dos animadores responsáveis; aprovação dos animadores; apresentação do cronograma; aprovação.

Passo, então, neste instante, a palavra para o coordenador, nobre deputado Sidney Beraldo, para que seja iniciada. Gostaria de acrescentar que esse material, gentilmente fornecido por nosso nobre colega Paulo Lourenço, que fez outras

reuniões fora da Casa, está dando algumas idéias, sugestões, para que possamos hoje aqui discutir. Já foi distribuída xerox a todos. Tem a palavra o nobre deputado Sidney Beraldo.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Conforme a apresentação da nobre deputada Edir Sales, entregamos uma pauta de temas que foram objeto de reuniões e que em função daquela primeira apresentação, daqueles subtemas, foram sendo discutidos com os integrantes do conselho e foi apresentado agora um conjunto de temas em cima daquilo que foi inicialmente colocado. Gostaria, antes de passar a palavra ao Paulo, que realmente animou todas essas reuniões fora, de falar da necessidade de termos também – estamos chamando de animador – um responsável pela área de transportes de carga, já que temos o Silvio Aleixo que foi escolhido como representante da energia, o Paulo Lourenço, o Oliver e ficamos de definir aqui um representante da área de transportes de carga. Acho que deveríamos primeiramente acertar esse nome para que depois pudéssemos passar a palavra ao Paulo para fazer a apresentação do trabalho por ele desenvolvido. Os senhores têm alguma sugestão?

**SR.** – Temos várias sugestões. Se for necessário que sejam pessoas internas à nossa organização, poderiam ser o Milton Xavier e o Ulisses Carrara, se puder ser algum consultor, mais externo à secretaria, acho que o Frederico Busingue é um animador por excelência, provocador. Então acho que é questão de depois conversar, mas acho que o Ulisses e o Frederico poderiam ser a dupla.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Aí ficaríamos com alguém ligado à secretaria e também um consultor de fora. Então, ficaremos com o Ulisses e o Frederico. Então, passaria a palavra ao Paulo, que foi nesse primeiro momento quem animou a reunião que fizemos na secretaria de Transportes Metropolitanos, depois uma reunião com a secretaria dos Transportes também, das quais saiu um documento

que distribuímos para que possamos ganhar tempo. Vamos passar a palavra ao Paulo e daí então, abrir a palavra aos demais conselheiros para discutirmos a base desse documento.

**SR. PAULO LOURENÇO** – A partir daquela nossa primeira reunião de trabalho, aconteceu uma primeira reunião do subgrupo de transporte de passageiros na Associação Nacional de Transportes Públicos, onde discutimos aquele primeiro texto básico e enriquecemos com a participação de elementos da própria NTP, do SEADE, inclusive tem alguns presentes assistindo, elementos da ABIFER, enfim ampliamos um pouco o leque de representações, alguns consultores também, para discutir aquele tema. Desta reunião, com mais duas sugestões que foram encaminhadas pelo Olíver e pelo Pedro Beveloto, com todas essas duas contribuições mais aquilo que saiu da reunião, foi gerada esta proposta que aqui está, que todos receberam, que tem a pretensão de ser um índice do produto final, um roteiro de trabalho. Posteriormente a isso, houve aquela reunião na secretaria de Transportes Metropolitanos com os dois deputados e o Professor Miguel Cosma, e a partir desta reunião, fizemos uma reunião com o subgrupo de carga, com o Milton Xavier e o Ulisses Carrara que está em Brasília, não pôde estar aqui hoje, e espelhado naquela estrutura que saiu do transporte de passageiros, montamos a estrutura do transporte de cargas. E mais, fizemos uma estruturação, funcionograma do que seriam as áreas comuns e as áreas de interface, que são este último fluxograma do texto. Basicamente é isso. O subgrupo de transportes de passageiros terá uma próxima reunião dia 14 às 14h30, na mesma NTP, na sala da NTP, na Rua Luiz Coelho, 9º andar do Edifício do Metro. Seria necessário lermos, discutirmos o conteúdo? O relato do que houve basicamente foi esse.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Acho que se pudesse dar uma discutida rápida para que todos acompanhassem, através do xerox que estão recebendo e, em cima



disso, até aprovarmos esse documento, ou incluirmos alguma sugestão, para que possamos a partir dele dar seqüência às próximas reuniões.

**SR. PAULO LOURENÇO** – Perfeito. Tanto o texto da subcomissão de passageiros quanto o texto da subcomissão de transporte e circulação de cargas tiveram a estrutura que é basicamente a seguinte: o primeiro é o cenário referencial no horizonte de 20 anos. O segundo item é o quadro atual e experiência histórica dos últimos 20 anos. O terceiro item é subsídios para a formulação de uma política de transporte público e circulação de pessoas, no caso do subgrupo de passageiros e do subgrupo de cargas. E, por último, a proposta de programa de intervenções e sistemática de avaliação. Então, a estrutura dos dois subgrupos é essa e tem as particularidades de cada subgrupo, evidentemente. Então, no subgrupo de transportes e circulação de passageiros começa o cenário do horizonte durante os 20 anos com a análise do desenvolvimento da economia e o processo de urbanização das diferentes categorias urbanas existentes nas regiões em que está subdividido o Estado de São Paulo: Economia Agrícola, Economia agroindustrial, Economia industrial, Economia de Serviço, Economia Metropolitana. Esse trabalho, evidentemente, vai ter grande subsídio é um trabalho que o SEADE está desenvolvendo e que de certa forma já tem uma sinergia no nosso subgrupo, porque participaram da primeira reunião e participarão da segunda. O item 1.2 – Identificação das variáveis que influenciarão a mobilidade e as características dos sistemas de transportes de passageiros a serem considerados na construção do cenário referencial. Por último, desse primeiro item, o 1.3 – Proposição de cenário no horizonte de 20 anos, considerando, evidentemente, o desenvolvimento do “PITU” 20.20, da secretaria de Transportes Metropolitanos, para o caso da região metropolitana de São Paulo, que já é um trabalho que partimos de muito tempo de elaboração, como uma contribuição fundamental para essa fase. O item 2 – quadro atual e experiência histórica dos últimos 20 anos. 2.1 – Transporte Público e individual nas regiões do Estado de São Paulo. 2 – Congestionamentos,

deterioração da qualidade de vida e deseconomias nos grandes centros urbanos. 3 – Transporte formal versus informal, o caminho da desregulamentação (falha de gestão). 4 – Tecnologias e uso nos diversos modais: urbanos, interurbanos, inter-regionais existentes no Estado. 5 – O consumo de energia e a legislação ambiental. 6 – Integração do transporte de passageiros e políticas tarifárias vigentes. 7 – A qualidade dos serviços e os mecanismos utilizados para a sua avaliação. 8 – O quadro legal, institucional. 9 – Mecanismos de financiamentos utilizados. Esse item 2 – O quadro atual, experiência histórica dos últimos 20 anos – tem a pretensão de ser uma avaliação crítica dos aspectos positivos e dos aspectos negativos dos últimos 20 anos. Realmente é uma compilação histórica subdividida nesses itens propostos aqui, é um documento fotográfico e analítico do que ocorreu nos últimos 20 anos. Depois, o item 3 – Subsídios para a formulação de uma política de transporte público e circulação de pessoas. 3.1 – Quadro de princípios gerais e objetivos que devem nortear esses subsídios. Direito da população à mobilidade. Prioridade política para o transporte público. Para cada necessidade a alternativa tecnológica mais adequada. Qualidade dos serviços: segurança, regularidade, conforto, limpeza, informação, compatível com as expectativas dos usuários. Condições adequadas para pedestres e ciclistas. Políticas tarifárias compatíveis com o nível de renda da população usuária. Transporte e circulação urbana como instrumento de melhoria na qualidade de vida. Transporte e circulação como fator de maior eficiência da economia urbana e da sociedade. E, por fim, participação da sociedade na definição das prioridades. Esse é o quadro de princípios gerais e objetivos e os subsídios que norteariam essa formulação. Depois os próprios subsídios para a formulação da política, considerando: a natureza social dos transportes, as relações existentes entre transportes, circulação e uso do solo para cada categoria de estrutura urbana; a necessidade de se promover ações voltadas à melhoria das condições ambientais, segurança e prevenção de acidente; a necessidade de se institucionalizar mecanismos de participação da sociedade na definição das prioridades de investimentos; o impacto que o desenvolvimento das



telecomunicações e da informática (Internet) deverá ocasionar na imobilidade urbana; os aspectos econômicos da variável tecnologia na seleção e implementação dos sistemas de transportes; a necessidade de se adotar tecnologias e métodos construtivos que reduzam os impactos ambientais e os custos de implantação e operação dos sistemas de transportes; a necessidade de se estabelecer uma política integrada de planejamento urbano e implantação coordenada de novos sistemas; a necessidade de se melhorar e implantar modernos sistemas de transportes interurbanos e inter-regionais de passageiros interligando-os aos sistemas locais; o papel das conexões viárias para os grandes centros urbanos: rodoanel e ferroanel para o caso da região metropolitana de São Paulo; a necessidade de adoção de políticas de qualidade na gestão dos sistemas de transportes; a necessidade de se equacionar conjuntamente entre os diversos níveis de poder as políticas operacionais tarifárias e de integração modal na implantação ou melhoria dos sistemas de transportes públicos; os novos modelos institucionais e mecanismos de regulação adequados ao Século 21; e, por fim, considerando todas as fontes de recursos existentes ou a serem criados, sejam públicos ou privados, nacionais ou internacionais, para expansão ou melhoria dos sistemas de transportes públicos. Isto seria um roteiro, um índice do que se constituiriam os subsídios para a formulação da política a ser aprovada depois pelo conjunto do Fórum Século 21.

4 – Propostas de Programa de Intervenções e Sistemática de Avaliação. Primeiro, o quadro das propostas. Quais foram as propostas que saíram de todo esse trabalho até aqui. O custo de implantação e operação dos sistemas. Isso é fundamental para podermos saber qual é o tamanho e qual é a quantidade de recursos necessários para podermos priorizar, discutir e ter como referência para aprovação dos projetos que vão ser encaminhados aqui à Casa. Alternativas de financiamento e fontes; Estratégias e Cronogramas de implantação; Sistemática e Índice de acompanhamento e avaliação das intervenções; e, por fim, mecanismos de participação da sociedade no acompanhamento e avaliação das intervenções. Então, da subcomissão de transportes e circulação de passageiros, esta é a

proposta. Da Subcomissão de Transporte, Circulação e Cargas eu sugeriria que nosso colega, Milton Xavier, que participou das discussões, contribuiu bastante e pertence ao grupo, que fosse o relator.

**SR. MILTON XAVIER** – A estrutura proposta para o desenvolvimento das atividades no âmbito do transporte de carga, como o Paulo já disse, foi semelhante à usada para o transporte de passageiros e eu passaria, como foi feito no caso do Transporte de passageiros, por uma avaliação rápida, uma leitura rápida, do que está sendo pensado no âmbito de transportes de carga. O item 1 – Cenário referencial no horizonte de 20 anos. O desenvolvimento da economia, o processo de urbanização nas diferentes categorias urbanas existentes nas regiões em que está subdividido o Estado de São Paulo: Economia Agrícola, Economia Agroindustrial, Economia Industrial, Economia de Serviços e Economia Metropolitana. Aqui nesse caso, como se trata de uma avaliação regional do Transporte de Carga, o que se está propondo é que essa avaliação, esse quadro referencial, seja feita no âmbito de uma divisão geográfica já identificada do tipo região administrativa, por exemplo, em que esse quadro referencial obedecesse a uma divisão geográfica já existente nas regiões administrativas, por exemplo.

Isso quer dizer que os indicadores desse cenário seriam, não só macroeconômicos, mas rebatidos para o nível regional do Estado de São Paulo e uma outra subdivisão do Estado, possivelmente região administrativa, quando se conseguiria identificar mais precisamente o tipo da economia ou da socioeconomia vigente em cada região administrativa, se essa divisão geográfica for a escolhida para análise.

Item 1.2 – O desenvolvimento da Economia subdividido nos vários blocos econômicos. Segmentado o nível do Mercosul, Pacto Andino, Nafta, Alca, União Européia, Países Asiáticos, Oriente Médio e África, no sentido de identificar a extensão e a densidade dos fluxos de circulação de carga e passageiros na direção ou nas rotas desses fluxos comerciais de importação e exportação em cada uma

dessas rotas já identificadas. E a geopolítica da economia mundial, interesse nacional, que é uma caracterização no que se refere à questão da expansão das exportações e uma categorização mais explícita dos tipos de produtos de importação e a identificação dos portos de entrada e saída dessas mercadorias. 1.4 – Identificação das variáveis que influenciarão as trocas comerciais, as características do sistema de transporte e carga no cenário referencial. E a proposição de um cenário de 20 anos, considerando o planejamento estratégico dos transportes desenvolvido pela Secretaria de Transporte no âmbito do Plano Diretor de Transportes.

Esse Plano Diretor de Transportes, no âmbito da Secretaria, está em fase final de finalização, de término, com final previsto para o primeiro trimestre do próximo ano e, tanto quanto os trabalhos desenvolvidos no âmbito do transporte metropolitano de passageiros, ele deve ser considerado apenas para início dos debates, quando devem ser agregadas propostas nesse evento para enriquecer as propostas e os pontos críticos já identificados no âmbito do Plano Diretor de Transportes. No item 2 – Quadro Atual e experiência histórica nos últimos 20 anos – a internização previstas para esse tópico prevê as características do Transporte de Cargas nas regiões do Estado de São Paulo; os congestionamentos; deterioração da qualidade de vida nos grandes centros urbanos; distribuição e abastecimento; tecnologias em uso nos diversos modais existentes no estado: hidroviário, ferroviário, rodoviário, marítimo, aeroviário, portuário e dutoviário; consumo de energia; legislação ambiental e alternativas de combustível; qualificação dos níveis de serviços de infraestrutura física existentes; integração intermodal e políticas tarifárias existentes; a qualidade dos serviços e os mecanismos utilizados para a sua avaliação; o quadro legal, institucional; e os mecanismos de financiamentos utilizados.

O que se pretende com esse conjunto de atividades é basicamente caracterizar o nível de oferta física de transporte e de infra-estrutura física e de oferta de serviços de transportes referentes a cada modal identificado, existente no

Estado de São Paulo. Esse seria o quadro, o que se pretende analisar no âmbito do tópico 2. No tópico 3 – Subsídio para a formação de uma política de transporte e circulação de cargas – , considerando a definição dos elementos da política; redução dos custos operacionais; aumento da competitividade com a logística dos transportes; melhoria dos índices macro e micro econômicos na implementação das políticas de transporte e circulação de cargas; a necessidade de implementação de alternativas tecnológicas mais adequadas; a qualidade dos serviços; o foco no cliente, o atendimento das necessidades dos clientes; a disponibilidade, confiabilidade dos diversos modais; as políticas tarifárias compatíveis com as necessidades de competitividade e com os produtos nacionais; a segurança e a prevenção de acidentes no transporte e circulação de cargas de produtos perigosos; o transporte e a circulação como fator de maior eficiência na economia urbana e da sociedade de uma forma geral; a melhor gestão e organização dos sistemas intermodais dos terminais intermodais de carga; a legislação dos vários blocos econômicos existentes; e o modelo institucional e legal e mecanismos de regulação das agências reguladoras. Ou seja, esse tópico 3 é a caracterização dos condicionantes necessários para definição das alternativas que seriam propostas para intervenção no sistema, não só no sistema de intervenção, de investimento, como na gestão e no quadro institucional. No tópico 4, pretende-se analisar as propostas dos programas de intervenções e a sistemática de avaliação. O que se imagina nesse tópico é levantar no âmbito das entidades que estão representadas neste Fórum, as alternativas de intervenção no sistema, seja no âmbito físico, operacional e institucional e a partir daí, usando as metodologias e as técnicas de avaliação definir as prioridades, o desempenho de cada uma dessas intervenções e as prioridades entre elas. Para esse conjunto de atividades, o que se pretende, primeiro, é elencar esse quadro de alternativas propostas, os custos de implantação e a operação dos sistemas, as alternativas de financiamentos e fontes de financiamentos existentes, as estratégias e os cronogramas de implantação, a sistemática e os índices de acompanhamento e avaliação das intervenções e os



mecanismos de participação da sociedade no acompanhamento e na avaliação dessas alternativas. O conjunto de atividades seguintes tem como objetivo a identificação de atividades que sejam desenvolvidas num âmbito comum, tanto de cargas como de passageiros. Acho que o Paulo poderia falar alguma coisa sobre isso.

**SR. PAULO LOURENÇO** – O que está neste fluxograma, está bem claro, mas o que está internizado no texto é o seguinte: primeiro, evidentemente são cenários sócios econômicos, a formulação dos cenários e crescimento socioeconômicos baseados fundamentalmente na contribuição do SEADE e em várias contribuições dos participantes e que sem dúvida é uma atividade comum às duas, diria até às três subcomissões. Os modelos de simulação, as metodologias, são para a seleção de alternativas e tomadas de decisão. São técnicas de estudo e matemática que são também comuns. Métodos com base em estudos econômicos e financeiros, métodos de múltiplos critérios. Item 2 – Modelos para simulação de alternativas futuras, modelos de previsão de demanda, modelos de equilíbrio e oferta da demanda, modelagens econômico- financeiras também poderão ser instrumentos de utilização comum aos dois subgrupos. As alternativas de financiamento também – no fundo as fontes são as mesmas – sejam as convencionais, sejam as fontes alternativas. Podem existir, evidentemente, algumas construções diferentes, de modalidades novas que estão sendo feitas. Mas as fontes são basicamente as mesmas. Item 4 – Os agentes dos sistemas de transportes e a formulação de plano estratégico, políticas e diretrizes para o setor, para o estado de São Paulo no Século 21. O Poder Legislativo, o estado, evidentemente, o Poder Executivo, a sociedade e demais agentes do setor de transporte. Temos aqui um fluxograma que procura retratar essas inte-relações que identificamos nos dois subgrupos. Acho que era isso.



**SR. SIDENY BERALDO** – Antes de abrir a palavra para que se comece a discutir isso, gostaria de passá-la ao Frederico, até como animador geral e também para submeter à sua apreciação aquilo que foi colocado até aqui.

**SR. FREDERICO BUSSINGER** – Muito obrigado, deputado, mas eu queria falar no debate. Havia me inscrito para a fase do debate. Não fui daqueles que não recebeu os textos, recebi por e-mail, tanto este texto que foi lido agora, quanto os textos anteriormente enviados pelo Orgari e pelo Pedro. De modo que li os textos, anotei e acho que eles praticamente esgotam todas as questões relevantes, relacionadas ao índice e que precisariam ser abordadas. A minha intervenção é baseada no documento anterior, chamado “Carta de Princípios”, do Fórum São Paulo Século 21; é sobre isso que queria tratar, buscando a conexão com os documentos. Certamente, os participantes do grupo também têm conhecimento desse material e, como estou numa fase de reorganizar meus arquivos, tive a oportunidade de ler também, materiais nesse horizonte dos 20 anos. Li o documento-base do governo Montoro, aquele documento da “Mateodora de 82”, tive a oportunidade de ler o documento da campanha do Fernando Henrique à prefeitura e o documento da Nova República, uma comissão na qual foi tratado o tema dos transportes; uma das coisas que constatei foi a semelhança entre os temas que estão sendo trazidos aqui e aqueles que estavam lá, inclusive a abordagem. E a partir dessa simples constatação, já inicio trazendo uma primeira reflexão que acho que pode ser útil. Invoco aquela música cantada pela Elis Regina, mais ou menos naquela linha: apesar de termos feito tudo o que fizemos, ainda somos os mesmos e vivemos como nossos pais. Na verdade, nós não vivemos como nossos pais, acho que vivemos pior que eles.

E é isso que a “Carta de Princípios” começa por diagnosticar. Ou seja, a “Carta de Princípios” enuncia que a situação do cidadão – ela foca no cidadão – piorou muito em São Paulo e, particularmente, na cidade de São Paulo, na região metropolitana. Essa é a constatação. Ela trabalha em cima de uma questão chave,

que é a chamada garantia de vida digna. Estou me referindo à “Carta de Princípios”, porque ela tem um parágrafo mandatório; diz o seguinte: partindo-se desse pressuposto, as atividades que o Fórum vai desenvolver, através dos seus vários grupos temáticos – entendo que o de transporte esteja incluído – devem estar, desde o início, voltadas as essas metas axiológicas. E que metas axiológicas são essas? Até fiz um quadro sinóptico, uma releitura estruturada da carta e diria o seguinte: a preocupação enunciada na carta é com a vida digna, em contraposição à vida indigna que hoje temos e que está se tornando cada vez mais indigna. Acho que essa é a preocupação e a razão de ser do próprio Fórum. E a Carta anuncia as tais metas axiológicas. Quais são? São três: a primeira é paz, a segunda é o meio ambiente sadio e preservado, e a terceira, é a participação no desenvolvimento. E o que se entende como participação no desenvolvimento? A Carta também responde isso. Ela diz o seguinte: habitação condigna, acesso à saúde, educação e lazer, e transporte público eficiente. E ela vai além, aponta os instrumentos necessários para que isso aconteça: o cidadão participativo, participando da coisa pública e sendo ouvido e o Estado, instrumento dos homens. Aliás, uma construção muito bonita a frase que fala disso, diz que: o Estado é instrumento dos homens e não o inverso. Então, diria que a Carta diz o seguinte: o Fórum objetiva trabalhar na linha de propor, ou de enunciar, ou de indicar, caminhos para a vida digna do cidadão. Ele tem algumas metas axiomáticas, que já mencionei, e tem alguns instrumentos nesse caminho. Então, acho que na verdade, precisávamos ver as estruturas propostas à luz desse desiderato da Carta de Princípios. Ou então, vamos rediscutir a própria Carta de Princípios. E acho que as perguntas a fazer são as seguintes: Que contribuição o transporte teve para que a vida de São Paulo fosse indigna como é hoje? O que pode ser feito – e como – para que ela seja menos indigna, ou que caminhemos em direção a essa aurora da vida digna com essas características. Acho que não podemos entrar nisso sem passar por uma autocrítica, para começo de conversa.



As pessoas em torno desta Mesa, certamente estiveram envolvidas ao longo desses 20 anos em todas as ações que foram feitas, ou pelo menos a maior parte. Nós trabalhamos e enunciámos princípios, enunciámos programas ao longo desse tempo. Enunciámos até que “transporte é um direito do cidadão”, frase que esteve durante algum tempo escrita nos ônibus e é até uma lei municipal em São Paulo, do então vereador Walter Feldman. Acho que devemos fazer uma autocrítica de por que não conseguimos dar conta do recado, por que o cidadão hoje está andando mais a pé. Estamos tendo uma regressão das coisas; por que estamos vivendo esses congestionamentos fantásticos? Por que os custos de circulação estão crescendo? Por que não estamos sendo competitivos? Que contribuição o transporte tem dado para isso? E por que os nossos planos falharam, ou pelo menos não foram tão bem sucedidos como um dia imaginamos que seriam? Sem essa autocrítica, temo que estejamos escrevendo de novo coisas que no ano 2005, 2010, 2020, vão estar sendo reescritas, como foram em 82, 85, 89 e mais adiante. A minha sugestão, na verdade, nem é uma coisa tão inovadora. Sugeriria que pinçássemos logo nos dois trabalhos, essa análise dos últimos 20 anos, mas com essa visão crítica. Temos que dizer porque estamos onde estamos. Fizemos muito, investimos muito dinheiro, tivemos muitas idéias, testamos várias coisas que voltaram atrás, mas temos que reconhecer que a situação piorou. Acho que sem essa avaliação, vamos estar rodando em vazio e reescrevendo coisas que já vínhamos escrevendo ao longo desse tempo.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Abrimos aqui as inscrições para que possamos dar continuidade ao debate. Tem a palavra Paulo Lourenço.

**SR. PAULO LOURENÇO** – Concordo plenamente, acho que a colocação do Frederico foi muito boa; as palavras não conseguem refletir tudo, mas, é exatamente nesse item 2 – O quadro atual, experiências históricas dos últimos 20 anos, se fizermos uma releitura rápida: transporte público individual nas regiões do

Estado de São Paulo; 2 – congestionamentos, deterioração da qualidade de vida, e deseconomia nos grandes centros urbanos, transporte formal x informal, o caminho da desregulação – falha de gestão – tecnologias em uso nos diversos modais urbanos, interurbanos existentes no estado, o consumo de energia, a legislação ambiental, integração do transporte de passageiros, políticas tarifárias vigentes, a qualidade dos serviços e os mecanismos utilizados para a sua avaliação, o quadro legal institucional, mecanismos de financiamentos utilizados. Na verdade, isso aí, o que se propõe é uma internização para fazer uma análise crítica, evidentemente. Algumas coisas, nem todas as coisas foram ruins, acho que tivemos algumas conquistas que têm que ser ressaltadas, mas fundamentalmente, o importante para avançarmos é ter uma avaliação crítica do que realmente não funcionou. E foi essa a preocupação na montagem, tanto de passageiros quanto de cargas.

**SR. OLIVER ROSEPIAN** – As minhas observações estão muito na linha que o Fred levantou e são de natureza doutrinária no nosso trabalho. Acho que essa proposta, como está aqui, repete basicamente uma espécie de programa de trabalho clássico dos estudos de transporte. Acho que deveríamos começar efetivamente por essa análise crítica, levantando algumas questões que sempre acabaram dificultando a realização de planos ou a melhoria do desempenho dos temas de transportes. Uma delas é a relativa falta de integração institucional entre os diversos poderes e entre os diversos níveis de poder. Um outra questão é que quando fazemos o planejamento de transporte, chegamos a determinados desideratos que queremos cumprir e aí partimos para tentar levantar os mecanismos de financiamento desses planos. Um exemplo crítico é que ontem, no Palácio dos Bandeirantes, assinamos com o Banco Mundial um financiamento que data de 1992. Ao longo de sete anos, portanto, esse financiamento, que é um financiamento pequeno, de uma intervenção importante no estado de São Paulo – a interligação central das malhas ferroviárias – gastou sete anos na burocracia estatal. Acho que uma das nossas preocupações estratégicas, isso levantei na reunião que

tivemos na secretaria, é tentar inverter um pouco a equação. Primeiro, o que a sociedade dispõe como recursos para aplicar no sistema de transporte? Qual é a preferência que ela tem definida institucionalmente de como partilhar esses recursos disponíveis no sistema de transporte. Uma outra consideração que gostaria de fazer é a seguinte: esse tratamento, do jeito que está proposto, é um tratamento de certa maneira igual no sistema de transporte de passageiro e no sistema de transporte de cargas. O sistema de transporte de passageiros, principalmente o transporte de passageiro urbano é um sistema inserido no mercado majoritariamente não concorrencial. É um mercado quase todo ele de subsídio público, seja no investimento, seja na operação, então ele não pode ter o mesmo tratamento que o transporte de cargas, cabendo até a observação de que o sistema de transporte de passageiros, no que se refere ao transporte urbano, é nitidamente não concorrencial e o transporte interurbano hoje é um transporte concorrencial.

Seria preciso então, levar isso em consideração e ver como é que nós vamos focar essas diferenças. Outra questão que acho importante na estratégia de formulação do sistema de transportes é como é que vamos gerar recursos humanos dentro do sistema, para que o sistema de transportes possa ter, não só um desenvolvimento integrado importante, competente, mas também um desenvolvimento nacional, para evitar que a cada vez que se vá fazer um projeto grande de transporte, seja uma linha de metrô, seja um sistema de transporte interurbano, precisemos apelar sistematicamente para recursos do exterior. Recursos em *hardware* e recursos em *software*, formulação dos planos, como acaba de demonstrar esse estudo feito pelos alemães, da ligação Campinas/São Paulo/Rio de Janeiro; é uma formulação exclusivamente feita com cabeça alemã, não é feita com cabeça brasileira. Muito obrigado.

**SR. PEDRO BEVELOTO** – A minha intervenção é exatamente na seqüência feita pelo Fred, em que foi muito explicitada a questão da “Carta de Princípios” e que nos dá a oportunidade de refletir um pouco e fazer um paralelo com a estrutura



proposta. Não da forma tão explícita como o Fred conseguiu ler a questão dos princípios, mas eu queria relatar que há algum tempo já participamos desses 20 anos e a única experiência de planejamento realmente diferenciada que exercitei nos últimos tempos foi quando deixamos de fazer planejamento como a solução nele mesmo. Foi através de uma discussão conduzida pela secretaria recentemente, para montagem do “PITU 2020”, no qual temos muito claro esse papel da “Carta de Princípios”. Tentamos desenhar a cidade que queremos, qual é a cidade do futuro onde queremos viver, com a qualidade de vida que queremos. A partir da cidade, aí sim, vamos traçar os objetivos de todos os outros setoriais, inclusive de transporte, que venham dar sustentação a esta cidade, a esta qualidade que queremos. Queria fazer esse paralelo, porque está relacionado à “Carta de Princípios”. Acho esta oportunidade, de discussão deste Fórum São Paulo Século 21 muito rica, porque deixamos de fazer essas coisas; temos feito de uma maneira cartesiana e de uma maneira pragmática no Executivo. Há uma inter-relação do Executivo com o Legislativo nesta oportunidade, por isso tenho um pouco medo quando nós, na ânsia de tentar abranger todos os bolsões necessários para discussão, estruturamos de novo um documento que pode servir para ser um plano de governo, para ser um planejamento de transporte, mas que, de repente, perde a grande oportunidade, que é um *link* com o Poder Legislativo. Por isso que na sugestão que tínhamos feito anteriormente, a idéia era pinçar alguma coisa que fosse expedida, no sentido de identificar e não se perder muito tempo com o diagnóstico, como disse o Fred; já conhecemos esses diagnósticos há muito tempo, já sabemos de todo problema do transporte, é só facilmente elencar e partir para soluções, mas soluções assim mais nessa linha de que não é uma solução para o transporte em si, mas uma solução para a melhoria da qualidade da circulação das pessoas na cidade e identificar essa cidade que queremos. A minha proposição é que se aproveite toda essa discussão já feita e conduzida pela secretaria, que já identificou uma cidade que seria a expectativa de todo cidadão e vamos colocar o que pode ser feito. Executivo e Legislativo pinçando quais os caminhos que



poderíamos traçar nessa direção. Tenho um pouco de medo de que, se formos escrever um documento muito grande, nos perdermos em modelagens e depois ficarmos no diagnóstico de novo e não termos nenhuma proposição em conjunto. Essa é a minha proposição.

**SR. VICENTE BICUDO** – A minha fala é complementar à do Fred. Vejam, essas nossas experiências em diversos planos de governo morriam primeiro no caráter executivo das próprias secretarias, que não haviam participado da elaboração dos planos de campanha. Quando não era isto, , aquela secretaria executiva morria em confronto com a secretaria deliberativa, da parte de finanças e planejamento do governo. Faltava nisso o poder de cobrança do legislativo/povo. O que vemos aqui é uma primeira porta aberta de todas as nossas, de tantas e tantas, 40 anos, desde o planejamento para prefeito do Faria Lima, participamos com o Diogo Gaspar Nasplan e tudo morre nesse caráter estrutural que se dá a essas propostas. Porque o nosso caráter aqui não é nem executivo, nem deliberativo: é propositivo. É anterior. Embora a quase totalidade dos presentes seja elementos do executivo, existe a presença, pela primeira vez, do legislativo e, durante a campanha, não me lembro de ter um participante representando o povo, fazendo a cobrança desses planos de governo, ou de compromissos de campanha. Agora, mesmo quando é feito um projeto dentro de uma secretaria, ele é elaborado num caráter executivo, e se confronta com o deliberativo das finanças, do planejamento de verbas do governo e disso está fora o legislativo, representando o povo, a quem se destina todo esse trabalho, sem exceção. Então, se pudéssemos, dentro de tudo isso que é a proposta, criar um mecanismo de viabilização dela, acho que estaríamos dando vida e não um sonho, estaríamos materializando essas propostas. Poderia partir dos senhores, uma proposta de que se criasse, nesta própria Assembléia, um mecanismo de cobrança das propostas. Porque propostas são sempre feitas. Muito raramente elas chegam ao plano executivo, porque o deliberativo corta. Então, essa é uma primeira colocação que queria fazer, para



poder viabilizar todo o esforço que aqui se tem de uma plêiade enorme, tradicional, de elementos de reconhecida capacidade, que só nos honra poder estarmos juntos. Uma segunda coisa, muito própria da minha experiência de tecnologia industrial, que para existir demora no mínimo 20 anos: desde a fase de pesquisa, desenvolvimento, até ser uma coisa industrial, demora no mínimo 20 anos, para se desenvolver uma tecnologia, para depois esta tecnologia virar uma coisa a ser proposta para alguém, para um plano de governo, leva mais dez; para ser deliberado com o executivo tem mais dez. O nosso plano aqui é 20.

Mas poderemos ter pelo menos um diálogo, não como tese, eu acho como hipótese do que existe de tecnologia em elaboração. Pelo menos com uma consciência, porque isso pode mudar algum resultado, porque sempre é um imponderável, essas mudanças que se dão, principalmente no campo da tecnologia do transporte. Santos Dumont, quando voou em 1907, já além do início desse ano primeiro, o 14Bis, jamais poderia imaginar que dez anos depois de inaugurado, o aeroporto de Cumbica já teria superada a maior expectativa de tráfego.

**SR. DARIO** – Só queria sugerir que – afora os procedimentos de expiação pública que o Fred sugeriu, a parte de integração modal e complementariedade fosse tratada com subsídio específico. Acho que hoje, é princípio básico para a eficiência e a redução de custo para o usuário final, dar-se prioridade para esse tipo de abordagem e a integração modal acaba sendo citada uma vez aqui, no final dos subsídios. Acho que ela merece um destaque maior, até porque é um dos princípios básicos para se obter eficiência no sistema.

**SR. PAULO LOURENÇO** – Parece-me que a discussão se volta para, primeiro: repensar qual é o produto que se espera desse nosso trabalho; segundo, qual é o processo de participação para construir esse produto. Acho que ninguém discorda do conteúdo, podemos dar um pouco mais de realce a algumas coisas, sem dúvida nenhuma, concordo com o Dario. Mas, a questão então é: como é que

vamos construir esse produto de forma que ele não seja mais um documento frio, bem escrito, com prêmios, mas depois fique na prateleira e não se transforme em realidade. Essa é a questão. Gostaria de fazer uma consideração que é a seguinte: primeiro, apesar de muitos de nós estarmos aqui como secretários, ou como presidente, diretores, enfim, em cargos do Executivo, não estamos aqui, no desenvolvimento desse trabalho, exercendo a função que exercemos no Executivo. Estamos aqui como profissionais, como técnicos, como cidadãos, que vamos – com a nossa experiência, evidentemente carregando tudo o que também executamos no Executivo – desenvolver um trabalho coordenado, proposto e desenvolvido pelo Poder Legislativo. A participação do poder Legislativo é inerente ao próprio desenvolvimento do trabalho. Este trabalho terá que ter uma interação, uma integração, de todos os participantes, com o Poder Legislativo, permanentemente. Segundo, acho – e essa já foi uma primeira experiência do subgrupo de transportes e circulação de passageiros – **que**, evidentemente temos que ampliar o leque de participação da sociedade. Então, nessa primeira, apareceu a contribuição do SEADE, da ABIFER, da NTP, e de outros órgãos que podem dar uma contribuição e que representam pensamentos, representam linhas de pensamento da sociedade. Penso que a questão a discutir aqui, não seria a itemização, porque nós estamos querendo produzir um documento seguindo os princípios e adotando todas as premissas defendidas no documento de princípios, da própria formação do Fórum Século 21, baseados na contribuição do SEADE. Houve um convênio com o SEADE para fazer essa primeira avaliação econômica de cenários; essa contribuição do cenário já existe, inclusive o processo para todos os 22 subcomitês. A avaliação que o Fred realçou bem, essa análise crítica dos últimos 20 anos, a itemização pode ser enriquecida, mas não é diferente dessa. A discussão é como fazer com que a participação na construção desse documento seja mais rica, mais representativa, de forma que o resultado seja alguma coisa muito próxima do que se deseja.

**SR.** – Tem a palavra o Dr. Michael.



**SR. MICHAEL** – Como não tenho o benefício de ter participado durante os últimos 20 anos de todos os planos de esforços e trabalhos na área de planejamento de transporte ou do setor, fico mais à vontade para fazer uma colocação inicial discordante. Sou daqueles que acham que as coisas estão melhores do que estavam e acho que o País evoluiu, acho que o fato de nós estarmos reunidos aqui é uma indicação de como o debate está ficando mais sério e mais aberto. Tomo a liberdade até de citar, por exemplo, o que está acontecendo hoje no Congresso Nacional; pode haver uma grande disputa entre correntes e grandes divergências, mas o Congresso Nacional está debruçado sobre um problema extremamente sério, talvez o mais sério do País, que é a reforma tributária. A sociedade participa disso e quer encontrar uma solução. É muito provável que a sociedade tenha melhorado o suficiente para nós tecermos mais cidadãos e termos elevado o nosso nível de exigência. E como nós elevamos o nosso nível de exigência, queremos mais e achamos que o que a gente tem ainda é muito pouco. Então, talvez o *gap* entre o que a gente quer e o que nos é oferecido, seja maior do que era no passado, quando éramos mais conformistas. É só um comentário para dizer que quero me inscrever entre os otimistas e acho que estamos no bom caminho. Na segunda colocação, queria contar um pouco da nossa experiência na secretaria de transportes, porque acho que tem um pouco de resposta a essa colocação feita agora: qual é o produto que nós queremos disso? Acho que foi o secretário Adriano Branco, do Governo Montoro quem, pelo menos do meu conhecimento, fez o primeiro plano diretor de desenvolvimento do transporte, um documento que tentava consolidar uma orientação para o setor de transportes na secretaria. Quando, há dois anos, assumi a secretaria, discuti com os vários participantes uma série de princípios e uma série de coisas que poderíamos fazer. Conversando com um dos dirigentes, ele me entregou um livro que era volume 16, e disse: isso é um plano diretor de desenvolvimento de transportes que foi feito no governo passado. Aí fui à biblioteca e estavam lá mais do que 16 volumes, por setor, por modal, por problemas, bonitinhos, depositados na biblioteca.



Aí quando fizemos o nosso planejamento estratégico, dissemos que queríamos fazer um PDDT vivo. O que era isso? Queríamos ter um plano de desenvolvimento que fosse aberto, no sentido de que ele é consultado a qualquer momento e hoje tem tecnologia da informação para nos ajudar nisso, mas que também nós reconhecêssemos que ele é constantemente mutável. Para pegar um aspecto só de um plano desse, tentamos compatibilizar a oferta de serviços de transporte com a demanda, para evitar gargalos. Ora, a demanda vai sempre crescendo, porque alguém faz uma indústria nova, alguém desenvolve uma nova fronteira agrícola, etc. Então, o que nós queríamos do nosso plano diretor é que ele fosse vivo, no sentido de que nós temos o plano de hoje e, provavelmente, na semana que vem, se Deus quiser, ele será um pouquinho diferente, porque o estaremos alimentando constantemente com novas informações. Chegou-me às mãos, vinda de um amigo, uma revista na qual tem um artigo que me interessou sobremaneira, que é a única coisa certa sobre organizações, é que elas têm que se preparar para estarem constantemente em mudança. Ou seja, aquela idéia de, vamos fazer uma reunião e vamos nos organizar, está ultrapassada no campo da administração e o que queremos são organizações capazes de constantemente e diariamente estarem se adaptando a novas circunstâncias. Feita esta colocação, queria dizer, como é que eu, não livre da condição de secretário de transportes, vejo essa Agenda 21. Acho fantástico que realizemos um Fórum em que há outro tipo de forças, em que a sociedade está cortada de uma outra maneira, além dos organismos que fazemos lá na secretaria, de chamar Sindicato de transporte de carga de Santos, Federação de Transporte de Carga, Federação de Transporte de Caminhoneiros, os *take holders* que conseguimos identificar para ouvi-los, e eventualmente podemos até convidar os mesmos, mas o formato é outro, o Legislativo tem a responsabilidade da condução dos trabalhos, o mérito da iniciativa, então vamos poder arejar as idéias. Imagino que o que nós vamos falar aqui, não é diferente do que estivemos falando sábado e domingo no seminário que 56 pessoas fizemos na secretaria, tentando ver o que vamos fazer visando 2020, mas, o que fazemos no ano 2000 e o que fazemos



até 2002, porque são dois marcos políticos importantes. Imagino que não vamos chegar aqui com outras idéias. As idéias são aquelas. Mas as nossas idéias vão ser calibradas, modificadas, ajustadas, etc. por este Fórum. Eu acho que podemos obter aqui um conjunto de princípios válidos; um item muito importante que está aqui é o que trata de fontes de financiamento.

Um dos debates mais acirrados que se instalam atualmente é se é lícito buscar parceria com o setor privado e, portanto, ter que remunerá-lo pela prestação de serviços de transporte. Está correto o andamento nessa direção. Uma das cinco CPIs desta Casa cuida da questão da cobrança pelo serviço de transporte, investimento por pedágio. Acho que essas discussões são fundamentais, se puderem resultar em alguns princípios que calibrem os nossos planos. Temos como objetivo consolidar um programa de concessões, não só rodoviário. Acho que esse debate precisa analisar se o mecanismo para alguns casos de concessão é válido, ou se o estado escolheu um atalho que é perigoso e deve ser limitado, reduzido onde possível, eliminado, se o custo não for muito alto. Se nós tivermos aqui indicadores políticos, indicadores sociais, o que a sociedade espera e um direcionamento, se tivermos a pretensão de fazer um documento acabado, na velocidade de mudança da sociedade, um mês depois ele terá de ser mudado, precisaremos nos reunir de novo, etc. Acho que precisaríamos fixar algumas metas para o futuro e alguns princípios válidos, na linha do que o Fred colocou: quais são as coisas que nós consideramos com valor humano importante? Aquelas coisas que quando estamos no Executivo não estamos fazendo muito, porque estamos dizendo quanto custa, qual é o prazo, quem vai fazer, quem licita, etc. O nível do debate deveria ser o de validar certos caminhos sem pretender entrar muito no detalhe, para ser uma coisa indicativa de caminho para o futuro.

Reafirmo: a) que estou muito otimista; b) para nós isso é uma oportunidade sem igual e, se daqui resultar em indicadores importantes de caminhos, acho que a Assembléia Legislativa terá dado uma contribuição ímpar para a vida no estado.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Antes de passar a palavra novamente para o Fred, gostaria de fazer uma observação. Em primeiro lugar, reassumir aqui o compromisso de encaminharmos os trabalhos com aquilo que está consolidado na “Cartas de Princípios”. Acho que essa carta foi debatida aqui, onde temos pessoas de todas as correntes políticas, ideológicas, este é o Fórum realmente, no qual entendemos que está presente a mais democrática das representações da sociedade e até para chegar nessa “Carta de Princípios” não foi uma coisa simples, ela passou por várias discussões e debates e isto aqui é que vai nortear o nosso trabalho.

Em segundo lugar, confesso que nós percebemos que encontramos uma dificuldade para garantir, realmente, a efetiva participação e o processo democrático mais real possível dentro desses nossos encontros, de forma que nós não produzíssemos aqui mais um plano de governo ou mais um plano estratégico. Queremos muito mais do que isso. Daí a própria composição do conselho, procurarmos buscar representantes de outras correntes, inclusive da própria sociedade. Porque se fosse o nosso objetivo produzir, estaríamos nos reunindo com as secretarias de governo e aí consolidando um plano estratégico governamental. Penso que a contribuição e a fala do Fred veio num momento muito importante, porque estamos começando um trabalho.

Estamos hoje dando um pontapé inicial e tínhamos que vir com uma proposta. E confessamos que gostaríamos de ter recebido contribuições dos demais conselheiros antes da reunião. Porque naquele dia em que fizemos a primeira, depois da posse, colocamos aqui os temas e solicitamos que ela fosse o início e que antes desta reunião, recebêssemos sugestões. Acho que a sua colocação foi muito oportuna, porque permite que se faça realmente uma reflexão daquilo que foi colocado e se tivermos que corrigir os rumos, vamos corrigir, para, exatamente, acontecer aquilo que nós nos propomos. Aliás, esta sua preocupação, foi colocada inclusive pelo Oliver, pelo próprio Paulo, pelo Miguel Cosmo, no dia em que fizemos a reunião, de que precisamos primeiramente garantir muito mais do que um plano



estratégico, o processo participativo, recursos, a definição de prioridades, porque isto é importantíssimo, se o compromisso é melhorar a qualidade de vida, é incluir as pessoas, todo o conjunto da sociedade dentro desse princípio de qualidade de vida, é fundamental que tenhamos isso bem nítido naquilo que estaremos produzindo aqui. E de forma nenhuma queremos produzir um plano de chapa branca. Todos aqui colocaram, nas reuniões que tivemos, esta preocupação.

**SR. FREDERICO BUSSINGER** – Obrigado, deputado. Queria dizer ao Dario que a minha preocupação não é na linha da expiação. Se é uma coisa que não tenho é espírito persecutório, procuro tocar a bola do meio do campo para frente. A única coisa é que eu primeiro não quero me enganar, depois não quero enganar os outros, nem quero ajudar que outros enganem terceiros. E principalmente, como tive cargos no Executivo – hoje incidentalmente não estou, mas enfim, estou no rolo – e as coisas que falo, evidentemente, não têm o sentido de apontar ou criticar ninguém especificamente. Mas eu quero, no limite da minha sinceridade, ajudar a que, daqui para frente, possamos evitar cometer os mesmos erros ou talvez tirar o melhor partido das nossas ações. Quando levanto essas questões, não é para montar nenhum inquérito, nada disso, não é por onde eu trabalho. Mas só para ficar no exemplo que você deu da integração, eu queria dizer o seguinte: enquanto nós discursamos sobre integração – e eu estou no setor de transportes desde 76, mas antes disso já se falava em integração -, o que aconteceu com a integração? A integração está se desintegrando. Porque a sociedade arrumou formas alternativas, como se tivesse o enfarto, buscou canais alternativos. E nós continuamos falando de transporte clandestino, um contingente de dezenas de milhares, 30 mil. É duro chamar de clandestino. O clandestino, essencialmente, afóra de estar fora das regras, é um porta a porta. Então a sociedade respondeu de forma diferente ao nosso discurso, aos nossos planos, aos nossos investimentos, ou seja, ela arrumou formas diferentes. Acho que precisamos refletir, porque ou achamos que tem que integrar e aí precisamos fazer, ou abandonamos de vez esse discurso e vamos



trabalhar mais com a realidade. Eu até enunciei aqui, cheguei até a 28 exemplos, daquilo que a realidade contrariou o nosso enunciado.

Falamos que a ferrovia é mais barata, que a ferrovia, que a ferrovia, e o que aconteceu nesses últimos, nem 20, nesses últimos dez anos? A movimentação da ferrovia caiu pela metade. Falamos da hidrovia, os governos meteram dinheiro, gastaram, fizeram uma hidrovia que é uma coisa muito importante e temos hoje uma hidrovia que, se tivesse sistema de navegação noturna, estaria próxima das melhores do mundo, só que não tem carga. É como se fosse uma universidade que não tem aluno. Então, é um problema.

Continuamos até hoje sem conseguir que o trem chegue ao Porto de Santos. Inovamos – em algumas coisas andamos para trás, mas em outra inovamos -, por exemplo, os roubos de carga cresceram assustadoramente. Fizemos vias expressas que hoje estão por si só congestionadas. Há uma lista infindável de coisas que nós discursamos, que pusemos nos planos, induzimos os governos a fazer ou fomos os agentes e eu, por onde passei, estava convencido a fazer e a realidade foi contra tudo o que dissemos. Não seria o caso de fazermos uma reavaliação disso? Ou vamos seguir propondo o que propusemos? Ou tinha que ser uma integração de um outro jeito? Talvez seja. Estou disposto, apto, e acho que esse é um trabalho importante que temos que fazer: uma reflexão. Porque não vale dizer que nossas idéias às vezes são boas e que só não vão para frente porque falta dinheiro. Dinheiro é uma variável de planejamento. Em princípio, o jogo de futebol terminaria empatado: 11 marcam 11 e não sai gol. Só sai gol porque crio espaços novos onde este espaço não existe. Então, acho que precisamos criar as fontes, e aí nesse ponto eu tenho uma divergência: as fontes não são as mesmas. É claro que o dinheiro em si é o mesmo, mas os mecanismos institucionais que geram o dinheiro ou que disponibilizam o dinheiro são diferentes, do contrário não tinha aparecido o sistema bancário ao longo da história, que foi uma forma de aproximar demanda e oferta, poupança e *dispem*. Então, acho que temos que fazer uma reavaliação crítica no sentido de gerar novas alternativas para as várias coisas, não só no



aspecto físico como integração, mas também no aspecto financeiro. Acho que esse é o desafio. Porque eu estou convicto hoje, e é a realidade, – estou convicto porque estou vendo dados da realidade – que as alternativas e as propostas que nós endossamos, durante esse tempo, conduziram à situação na qual estamos.

Hoje temos mais andarilhos nas ruas; é o que o estudo da NTP, que é a maior série histórica que temos, indica: as pessoas estão andando mais a pé, apesar de estarmos com mais transportes. Pensamos no máximo de integração possível, alguma visão sistêmica, gerenciamento, quanto escrevi sobre isso, endosseí, participei, bati palmas com relação a isso, só que o sistema hoje ficou clandestino, como dissemos, o sistema está mais inseguro. Enfim, a realidade está indo contra a corrente. Ou pelo menos as soluções que estamos propondo não estão dando os resultados, não estão sendo eficazes. E aí, o secretário disse assim: nós estamos mais exigentes. É verdade. Não só estamos mais exigentes como estamos mais abertos para o mundo, para as demandas; em outros locais, as coisas surgiram.

Acho também que coisas que propusemos não deram resultado. É como o médico que propõe a coisa e o remédio não tem a eficácia. Então, temos que reavaliar as soluções, as alternativas que temos proposto nesse caminho. Lembrei um caso da CPTM, do qual sou co-responsável, digo o seguinte, no *apraseil* do Banco Mundial tinha lá uma série de enunciados muito interessantes. Vamos comparar com o que aconteceu lá. Não é uma acusação. Mas, efetivamente não aconteceu aquilo. A única coisa de concreto que teve, foi que em 1994, o governo federal ficou livre de um subsídio de dezenas de milhões de dólares e passou para o governo do estado, que não levou em contrapartida os benefícios, porque o próprio governo federal não fez os investimentos no tempo que deveria ter feito. É interessante vermos como é que são as relações entre os diversos níveis de governo. O resultado mais prático que ficou, foi que o estado assumiu os subsídios que antes eram do governo federal. Eu diria que essa avaliação, e aí concordo com o Lourenço, na verdade acho que a itemização que os documentos estão colocando



contemplam essas coisas. Não estou falando nada de inovador nesse ponto de vista. As coisas estão aqui enunciadas, o roteiro.

Acho que como documento final, ele é um roteiro adequado. O que estou mencionando é como é que a gente chega a ter esse documento. Deixo como uma sugestão, não apenas para o grupo, mas para a própria condução do Fórum, que é o seguinte: esse mecanismo de grupos temáticos acaba fragmentando o assunto. E agora nós estamos subfragmentando o assunto. Já fragmentamos em passageiro e carga e agora dentro de passageiro ainda estamos fragmentando urbano de interurbano, e podemos ir fragmentando como abrimos janelas do Windows, quanto quisermos. Essa visão da vida digna, é uma visão integradora.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Só uma colocação: temos um grande conselho, você sabe, com 63 membros; esse conselho pretendeu ter todas as representações sociais, desde sindicatos, igrejas, associações e é o grande conselho, no qual todos esses documentos serão apresentados no segundo semestre; daí o documento final vai passar pelo crivo desse grande conselho. Imagino que aí sim, vamos dizer, as diretrizes básicas da carta estarão garantidas.

**SR. FREDRICO BUSSINGER** – Deputado , a minha observação vai justamente no inverso. Como a carta de princípio nasceu desse conselho, os grupos trabalhando, a forma possível, como o senhor coloca, é aditiva, integradora, depois eu junto isso e faço o documento. Estou discutindo esse mecanismo. A minha questão é a seguinte: será que não seria desejável trocarmos em miúdo o que é a vida digna? Qual é a participação que o transporte tem, que a segurança tem? Por exemplo, a insegurança do transporte se resolve só dentro do sistema de transporte? É uma questão a ser avaliada. Eu acho que não. E acho que do mesmo jeito que fazemos essa avaliação sobre o transporte, podemos também fazer em outros lugares. Ontem, estavam os marreteiros fechando as lojas institucionalizadas. É o contrário do que nós imaginávamos que deveria ser. Então,

essa vida digna, eu acho que talvez fosse o caso de batermos um pouco mais de bola, integrando o transporte com as outras áreas, para que pudéssemos detalhar mais. Eu temo que, depois que fizermos o trabalho e a saúde fizer outra coisa, a liga disso não seja tão fácil assim. É só uma preocupação que compartilho.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Fred, dentro dessa linha, o que você proporia? Dentro do que fizemos até agora e de uma metodologia que possa ser incorporada para que pudéssemos fazer essa reflexão e essa inversão, inclusive da discussão?

**SR. FREDERICO BUSSINGER** – Não tenho isso totalmente detalhado, mas vou dar um exemplo de como é que vejo a questão. Nós, no mundo do transporte temos sempre adotado a estratégia mais global de aumentar a oferta para atender a demanda. Ou seja, estamos sempre correndo atrás do prejuízo. Volto um pouco no tempo: quando o primeiro governo socialista francês se estabeleceu, ele trabalhou ao contrário com a tese, ou seja, eu não vou gerar mais energia, vou diminuir o consumo de energia. Talvez uma estratégia para o mundo dos transportes seja não a de aumentar a oferta do transporte, mas procurar racionalizar o uso, reduzir a demanda.

Por exemplo, seria muito desejável para quem administra transporte, se a cidade fosse mais ordenada, se as origens e destinos fossem mais elaborados, se a organização da ocupação no tempo, a distribuição no tempo, a redução dos picos fossem mais administráveis. Não estou falando nada de novo. Isso tudo já foi pensado, desejado e nunca atingido. Então, um problema de transporte pode encontrar solução fora do transporte. E nós não temos total autonomia disso nessa comissão. Então é por isso que eu disse que talvez um preâmbulo, uma discussão preliminar intergrupos pudesse ser útil como ponto de partida. É um exemplo.

**SR. SÉRGIO** – O debate avança, deputado, e aí vão nascendo as idéias. Acho que essa proposta do Fred não é de todo impraticável, sem precisar fazer uma

salada mista de imediato. Porque os grupos, os subgrupos poderão identificar elementos que possam contribuir numa discussão temática. Até para aproveitar o momento, no jornal *Estadão* de hoje, saiu uma matéria sobre a regulamentação da lei seca pelo sr. governador. A matéria começa apontando algumas questões, cita palavras minhas e depois remete para a medicina de saúde. Para o grupo de saúde e medicina, mostrando o problema dos exames alcoólicos no motorista. E agora há pouco, conversando com o nosso colega, ele também apontou essa questão. O grupo, andando na linha do subtema e do subgrupo, poderá identificar especialistas ou colaboradores que possam agregar-se ao grupo para trazer informações e para dar elementos que complementem a análise.

Concordo com o deputado, a questão fechada pode ser difícil, mas se todos os grupos trabalharem desde o começo com essa saladinha, acho que é mais difícil ainda. Então, o que acho é que os subgrupos podem – e acho que a Assembléia poderia endossar essa proposta – convocar pessoas de outros subgrupos para trabalhar especificamente num tema ou em outro. Esta seria a sugestão.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Então, temos duas decisões importantes a tomar. A primeira é a votação deste índice, acrescentado de algumas sugestões e a segunda, definir um cronograma de trabalho, para o qual temos algumas sugestões. São duas decisões que temos de tomar. Tem a palavra o Sr. Milton Xavier.

**SR. MILTON XAVIER** – Na linha do que está sendo proposto, gostaria de fazer algumas considerações rápidas a respeito dessa questão metodológica, cronograma, etc. Na linha do que o Pedro Beveloto colocou, nós já temos um razoável conjunto de informações a respeito do diagnóstico dos sistemas atuais, dos sistemas de transporte tanto coletivo de passageiros, quanto do transporte de carga, de forma que talvez não fosse necessário despender muito tempo em termos de organizar essas informações, elas já estão bastante organizadas e disponíveis. A minha idéia é que de uma forma geral, para analisar esse conjunto como um todo e

chegar no documento que se pretende, que se busca, temos que organizar essa agenda de forma que as informações que são disponíveis tanto do ponto de vista do diagnóstico da infra-estrutura física, quanto da oferta de serviço, seja em que segmento de transporte for, seja resumida o mais rapidamente possível e apresentada em termos do tempo total disponível, de forma que sobre mais tempo para as atividades de identificação de novas alternativas que não foram até agora identificadas e a possibilidade de agregar novos atores nessa abordagem do ponto de vista interdisciplinar ou multidisciplinar, de forma que esses aspectos complementares sejam incorporados aos diagnósticos hoje existentes.

**NILTON CAVALIERI** – Deputado Sidney, peço por favor, um momento para que eu justifique o meu atraso. Sou Nilton Cavalieri, represento a diretoria de transporte da FIESP e do Sindicato da Construção Pesada, sob o comando do nosso secretário Michael e Sérgio do DR. É que se eu viesse por rodovia, o meu comandante poderia conduzir melhor o veículo e eu chegaria a tempo, mas a meteorologia não permitiu que eu viesse de avião e chegasse na hora. Gostaria de acrescentar o seguinte, que o nosso setor, meu caro secretário e superintendente do DR, no caso de transporte rodoviário, metrô, rodoanel, ferrovias, temos o programa praticamente delineado. Isso o nosso secretário e nosso superintendente têm na cabeça e escrito. O programa está aí. O que precisamos é realmente tocar, ou realmente intensificar. Tenho conversado ainda, foi uma proposta que fiz na reunião de trabalho da vez passada, que precisaríamos de recursos financeiros. A nossa engenharia, temos o orgulho de dizer é uma das melhores do mundo. Faltam recursos financeiros, os nossos engenheiros são capazes de realizar qualquer programa no tocante a esse segmento, nos casos de transporte intermodal. Então, secretário, temos que correr atrás de recursos. Porque metrô, rodoanel, vicinais, que é o grande programa do governador Mário Covas está em andamento. Os cinco mil quilômetros de novas vicinais. Não adianta produzir, se não transportar. E qualquer chuva, não trazemos produtos da fonte para a malha rodoviária principal.



Então, acredito que não é com presunção, mas que o nosso setor de transporte intermodal está praticamente equacionado, é questão de tocarmos para frente e sem recursos financeiros não vamos conseguir. Muito obrigado.

**SR. DARIO** – Só queria que fosse esclarecido, a compatibilização no horizonte de 20 anos, pelo menos no que diz respeito à numerologia, vai ser feita pelo SEADE. Todo mundo vai trabalhar com o mesmo número em todos os subtemas, temas e macro temas.

**SR. FREDERICO BUSSINGER** – Exatamente, a idéia é essa. Agora, pela informação que recebi, o SEADE vai se basear em um banco de dados disponível do próprio SEADE e também em outros bancos de dados que estão disponíveis, específicos dessa questão que estamos discutindo aqui.

**SR. DARIO** – Só preciso ter a garantia, por exemplo, de que o pessoal que vai trabalhar com habitação e nós, na parte de transporte urbano, vamos trabalhar com os mesmos horizontes, por exemplo.

**SR. FREDERICO BUSSINGER** – Não, isso é fundamental. Vamos trabalhar com os mesmos números, caso contrário teremos dificuldades.

**SR. DARIO** – Isso na linha do Fred, pelo menos isso. Teremos que realmente usar o SEADE, até para usar esse mecanismo de troca metodológica. Gostaria de complementar, fazendo uma provocação a mais para o animador-mor: precisa tomar um pouco de cuidado, porque talvez a gente já esteja adotando as medidas de Miterrand; é só ver o número de andarilhos, já estamos diminuindo a demanda.

**SR. FREDERICO BUSSINGER** – Gostaria de fazer um encaminhamento. Acho que o Xavier mencionou bem e o Pedro já tinha falado antes: a questão do trabalho que as secretarias estão fazendo no sentido de cada uma elaborar o seu plano. Aliás, aqui até existe uma coincidência de horizonte. O Xavier lembra que a parte de diagnóstico é uma parte praticamente concluída, disponível, e acho que isso é um dado da realidade. Temos uma base diagnóstica, que é a base do SEADE. Temos a base diagnóstica nas secretarias em relação a cada um dos sistemas, dos modais e tudo isso. A minha proposta é a seguinte: juntando essa informação, vamos concluir o diagnóstico logo para dar mais tempo para as proposições. Acho que é correta essa preocupação, apenas somo isso com uma outra preocupação que o coordenador levantou, que é a dificuldade existente para ampliar a participação da sociedade no Fórum, que não é um problema específico deste grupo, tem sido dos outros. A minha sugestão vai no seguinte sentido, de se explicitar, porque aqui no cronograma fala: apresentação dos trabalhos, formatação dos trabalhos, envio dos materiais, etc. É muito genérico, trabalho pode ser qualquer coisa, pode ser o diagnóstico, como pode ser o trabalho final. Então, a minha sugestão é que a gente segmentasse esse cronograma em pelo menos duas partes, que a gente trabalhasse num primeiro momento nesse diagnóstico, e que incluísse um seminário, aliás tem um seminário previsto para abril aqui – talvez pudesse ser antecipado – e que nós fizéssemos no final de fevereiro, início de março um seminário para tratar do diagnóstico. Então, montamos esse seminário com o SEADE, apresentando o seu diagnóstico a numerologia e cada um dos diagnósticos específicos dos seus sistemas. Isso nos traria uma oportunidade de, para um evento só, porque a sociedade participar permanentemente aqui seria difícil, mas se for um evento talvez possamos ter sucesso em trazer a entidade. Faríamos então, uma discussão boa sobre o diagnóstico e aí consolidado esse diagnóstico, poderíamos até fazer uma avaliação da eficácia das medidas, depois formatamos como vai ser isso, mas feito esse diagnóstico, poderemos passar para a segunda parte do trabalho, que são as proposituras, mas a partir de um diagnóstico



consolidado. Teremos oportunidade de trazer gente de outros setores como o Sérgio mencionou.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Vamos ver se entendi. Para este seminário, nós estaremos convidando outros segmentos da sociedade, para a formulação desse diagnóstico?

**SR. FREDERICO BUSSINGER** – Diria o seguinte, vamos supor que estejamos trabalhando no início de março, a data que está aqui, imediatamente depois do Carnaval, vamos pensar assim, então nesse seminário, o SEADE vem e apresenta a sua abordagem, as secretarias apresentam os seus diagnósticos setoriais, e aí o seminário tem o debate, convidamos não só entidades, representações da sociedade civil, como especialistas de outros setores. Fazemos um diagnóstico integrado disso, consolidamos um diagnóstico. A partir daí entramos num segundo tempo que é o tempo das proposituras. E é claro que o seminário começa com informações conhecidas, mas podem ser agregadas outras questões, evidentemente.

**SR. SÉRGIO** – Deputado, só para acrescentar ao que o Fred está dizendo, porque acho que é uma oportunidade de fazer essa integração que ele reclama com razão, seria importante que os diagnósticos setoriais fossem distribuídos com antecedência a esse seminário, porque senão vamos ficar no seminário lendo o diagnóstico e não é o que queremos. Queremos chegar no seminário com as pessoas conhecendo os diagnósticos e aí organizar um grande debate que integrasse, inclusive, poderíamos incumbir algumas pessoas, *a priori*, de fazer as ligações entre o setor tal e o setor tal, como a habitação mexe com transporte, como é que saúde mexe com não sei o que, etc. para o seminário ter o caráter integrador que o Fred está sugerindo com razão.

**SR. VICENTE** – Na linha do sr. Secretário, sugeriria que antes mesmo, tivéssemos uma interface com a EMPLASA e principalmente com a SEMPLA, em função do plano diretor, mudando do Julinho Neves, que muda um pouco a demanda do transporte urbano na cidade de São Paulo. Uma vez que esse Plano Diretor entre em aprovação pela Câmara Municipal, isso teria que ter uma certa compatibilidade. Acho que deveria antes, *a priori*, ser feita uma consulta dessa interface. Acho que a secretaria seria a mais adequada.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Eles estão participando. Gostaria de passar algumas informações. Primeiro, estou sendo informado de que o SEADE vai apresentar os dados para esta comissão no dia 20/12. Já estaremos passando os números. Uma outra coisa, Fred, que acho importante, é que nós – a Assembléia está nesse contrato, nesse convênio que estamos fazendo com o SEADE – , além de todo esse trabalho que eles estarão disponibilizando das suas estatísticas e também indo buscar outras informações de acordo com cada tema, teremos anualmente o índice de condição de vida da população. Temos IDH, mas ele é muito genérico, então o SEADE já produziu, já tem esse produto do índice de condição de vida e a idéia é que todo ano, junto com o SEADE vamos produzir esse índice. Acho isso fundamental, dentro da linha que você colocou, porque seria uma forma de estarmos fazendo um acompanhamento se exatamente tudo o que se está colocando aqui está contribuindo para melhorar a condição de vida do povo, que é o ponto fundamental. É lógico que isso, estamos falando de 20 anos.

Tem a palavra o Sr. Milton.

**SR. MILTON** – Quero fazer umas observações de caráter mais técnico, duas observações: a primeira é no sentido de que nesse evento para a apresentação do diagnóstico, haja também a identificação e a caracterização dos pontos críticos e dos gargalos já identificados no âmbito dos modais ou das áreas de atuação, seja passageiros ou cargas. Porque são informações já disponíveis e já identificadas.

Esse documento, nesse seminário para discutir o diagnóstico envolveria, avançaria também, não só na questão de caracterizar a oferta e a demanda de transporte, mas também já identificar e qualificar os pontos críticos e os gargalos dos vários e respectivos segmentos de transporte. Uma segunda observação também de caráter técnico, é com relação à elaboração dos cenários pelo SEADE, no seguinte aspecto: o “PITU 2020” e o Plano Diretor de Transporte de Carga do Estado foram desenvolvidos baseados em cenários que estão relativamente ou bastante detalhados; o cenário que será desenvolvido pelo SEADE, baseado nos bancos de dados deles, deve considerar ou deve ser desenvolvida uma atividade de identificação dos cenários já existentes que serviram de base para o desenvolvimento do “PITU 2020” e do Plano diretor de Transporte, no sentido de se estabelecer essa compatibilização com os que serviram de base, por exemplo, para a projeção de demanda, de forma que não se crie um terceiro cenário que eventualmente venha a estar em vários aspectos, não compatíveis com os que serviram de base para o desenvolvimento desses Planos diretores, seja do “PITU 2020”, seja do Plano Diretor do transporte de Carga.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Gostaria que nós então, uma vez aprovada, porque não tivemos nenhuma contestação, a sugestão do Fred de fazermos esta alteração no cronograma, fazendo então dois seminários, um deles voltado para o diagnóstico e um segundo já com as proposituras. Se o Paulo pudesse, dentro destas datas que nós colocamos, distribuir isso, considerando que temos que ter um tempo para encaminhar esses relatórios, não só encaminhar como também receber sugestões. Há alguma sugestão para refazermos esse cronograma?

**SR. PAULO LOURENÇO** – Eu reescrevi esse cronograma da seguinte forma, apresentação dos cenários pelo SEADE, até dia 22/12, como está previsto; apresentação dos diagnósticos, incluindo análise de cenários e análise crítica dos últimos 20 anos, manteria até dia 23/02 aos vários grupos. Depois, seminário de

debates, a partir do início de março, 1º de março, não sei que dia cai, mas, enfim, no início de março; depois formatação do resultado dos trabalhos, compilação do resultado desses seminários e formatação dos trabalhos de propositura no mês de março e abril.

**SR. FREDERICO BUSSINGER** – Permita-me um aparte. A quarta-feira de Carnaval, o Carnaval é de 25 a 8 março. Acho que isso é um divisor de águas, ou o seminário está antes ou está depois. Talvez pudéssemos já colocar a realização do seminário na semana de 14 ou 21 de março.

Seminário na semana de 14/03 e distribui o documento como foi mencionado de distribuir antes, o dia 23/02 é bem compatível. Então, com o material disponível em 23/02, tem três semanas para examinar.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Acho importante antes do seminário, se pudéssemos aqui da coordenação recebermos nomes de quem cada conselheiro gostaria que participasse, para que nós também pudéssemos encaminhar a estes participantes do seminário que não serão só os membros do conselho, para que tomem conhecimento desse documento. Então, acho que antes do dia 14, se pudéssemos receber estas contribuições, seriam importantes.

**SR. FREDRICO BUSSINGER** – Senhor presidente, acho que o seminário tem a característica de ser um encontro de uma reflexão técnica com uma discussão política. Então essa listagem é claro que é possível fazer. Mas acho que deveríamos refletir um pouco sobre o critério. Estou entendendo que estamos nos concentrando um dia no qual será feito um esforço de mobilização, serão apresentados estudos, reflexões, que é de todo interesse, a começar da própria Casa; que seria desejável que os parlamentares estivessem aí, assim como as entidades de classe ligadas ao setor, todas elas, empresários, trabalhadores, usuários são candidatos a estarem nesse evento. A imprensa tem editorias especializadas nessa área, acho que seria

desejável que estivessem presentes. Então acho que talvez fosse o caso de enunciar essas categorias de convidados, porque depois fazer a lista fica mais fácil.

**SR. PEDRO BEVELOTO** – Então ficaremos, após o seminário de debates que seria na semana do dia 14, até o dia 15/4, portanto um mês para compilação dos resultados dos debates e apresentação das proposituras para discussão no segundo seminário que seria na semana do dia 26/4. Uma semana após essa data que tinha sido colocada aqui.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Depois nós teríamos outras datas para a elaboração da propositura final.

**SR. PEDRO BEVELOTO** – As outras datas acho que poderiam ser mantidas. Apenas encurtei uma semana entre a conclusão dos debates sobre propositura e a conclusão dos trabalhos do debate. Terá três semanas, ao invés de quatro para podermos apresentar.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Todos estão de acordo? Aprovado o novo cronograma.

**SRA. EDIR SALES** – Gostaria de dar algumas informações. Estaremos enviando uma nova lista de e-mails, o endereço de todos aqui, porque ficamos sabendo que no envio dos e-mails há alguns dados errados, alguns endereços errados, etc. estaremos enviando aos senhores uma outra lista de endereços dos participantes.

**SR. COSMA** – Estou lendo os documentos agora.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Queremos encaminhar a ata, já que toda a nossa reunião foi gravada, o mais rápido possível. A palavra está aberta, antes de encerrarmos. Mais alguma sugestão?

**SR. MILTON** – Deputado Sidney, uma sugestão: há uma grande expectativa da sociedade com relação ao Fórum. Acho que nós devíamos informar, prestar contas no bom sentido, que o Fórum está trabalhando, está agindo, já está com novas programações para frente, mas que há uma ansiedade, há uma expectativa da sociedade para saber o que o Fórum realmente se propõe, o que vai realizar e o que está fazendo.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Não tem dúvida, acho que é muito oportuna a sua colocação. Hoje, por exemplo, temos quatro reuniões aqui temáticas do Fórum, temos mais de 400 conselheiros, representantes da sociedade que estão participando de todos os temas e a presidência, inclusive, está preparando um sistema de comunicação, não só entre as comissões, mas com a imprensa e com a sociedade para prestarmos conta do que está acontecendo aqui.

**SRA. EDIR SALES** – Vamos ouvir a opinião de mais alguns também, se marcamos a próxima reunião para antes do Carnaval ou depois. Deputado ?

**SR. SIDNEY BERALDO** – Se todos concordarem, poderemos fazer uma reunião preparatória para o seminário, antes do Carnaval, porque logo em seguida teremos o seminário. Vamos fazer no mês de fevereiro, então.

**SR. SIDNEY BERALDO** – A próxima reunião será no dia 23/02, todos serão comunicados que é a reunião preparatória para o seminário de março.



**SRA. EDIR SALES** – Então essa data anterior que estava marcada de 1º/03, cancela. Fica só marcada para o dia 23/02 a próxima reunião e depois vamos enviar novos dados e vamos ver se no prazo de uma semana mais ou menos conseguimos fazer a Ata, mandar a Ata de todas as nossas reuniões, a passada e a dessa reunião.

Não havendo mais nenhuma opinião, sugestão, acho que poderemos encerrar.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Agradecendo mais uma vez a participação de todos, acho que estamos cumprindo os nossos objetivos, damos por encerrada a reunião.

Muito obrigado a todos.

Está encerrada a reunião.

**23.02.2000**

- .Edir Sales – Deputada. Coordenadora do grupo temático Transportes e Relatora do tema Energia
- .Frederico Bussinger – Conselheiro
- .Milton Xavier – Diretor- adjunto de Planejamento de Transporte da Secretaria de Transporte do Estado de São Paulo
- .Oliver Hossepian – Conselheiro
- .Paulo José Lourenço da Silva – Engenheiro elétrico e assistente do Presidente do Metrô de São Paulo
- .Pedro Pereira – Conselheiro
- .Newton Cavaliere – Conselheiro
- .Antônio da Silva Nunes – Conselheiro
- .Vicente Bicudo – Arquiteto e engenheiro do sistema de transportes. Chefe de pesquisa e desenvolvimento industrial e produto da Cia. Teperman
- .Miguel Cosma – Conselheiro
- .Sidney Beraldo – Deputado. Relator do grupo temático Transportes e Coordenador do tema Energia
- .Frederico Bussinger – Conselheiro
- Paulo –
- .Vicente – DER
- Fred –



**SRA. EDIR SALES** – Bom-dia a todos. Em primeiro lugar quero agradecer aos conselheiros, colegas e amigos Frederico Bussinger, Milton Xavier, Oliver Hossepian, Paulo Lourenço, Pedro Pereira, Newton Cavalieri, Antônio da Silva Nunes, Vicente Bicudo, Miguel Cosma. Obrigada mais uma vez pela presença, carinho e dedicação. Recebemos o material que esta equipe competente preparou. Vou falar da tribuna hoje que este grupo temático está superando as expectativas. Esperávamos que tudo fosse correr bem, porque é um tema relevante, mas não esperávamos que fosse ultrapassar as expectativas. Agradeço pelo material apresentado, que depois vou ter a oportunidade de vê-lo no gabinete, com calma. A princípio ele está resumindo tudo. Temos aqui um livro que vai servir para muitos anos, porque existe um trabalho um pouco político e mais técnico. Quero agradecer a inestimável colaboração desses profissionais que têm ocupado o tempo aos sábados, domingos e feriados, horas extras fora do trabalho, o que é muito difícil de acontecer. Mas que está acontecendo neste grupo temático. Vou citar os nomes das pessoas que participaram na elaboração deste material profissional brilhante: Ana Odila, Ailton Brasiliense, Airton Camargo, Alberto Epifani, Zaba, Dequi, Carlos Alberto, Dario Lopes, Eloísa Rolim, Eduardo Rotz, Francisco Moreno, Frederico Bussinger, Gilberto Lehfeld, Henrique Boneti, Ermano Leite Cintra, Jaime Weissman, Vicente Bicudo. Quem assina embaixo e, com certeza, animando este grupo também, é Paulo José Lourenço da Silva. O material não é só bonito; mas técnico, profissional que, realmente, não esperávamos.

A ata da última reunião de trabalho, do dia 8 de dezembro de 1999, foi enviada aos conselheiros temáticos pela Internet, no final de janeiro de 2000.

Na última reunião foram eleitos animadores os seguintes conselheiros temáticos: Transporte de passageiro, Paulo Lourenço e Oliver Hossepian; Transporte de carga, Frederico Bussinger e Ulisses Carraro. O grupo de Transporte de passageiro vem se reunindo, às terças-feiras, no edifício do Metrô para a elaboração do trabalho. Houve uma considerável colaboração de todos os conselheiros temáticos na última reunião.



Vamos citar alguns pontos levantados na última reunião, que são importantes lembrar. Deveríamos questionar qual seria a real contribuição dos transportes na atual situação da vida indigna. O que poderíamos fazer para que a qualidade de vida se tornasse mais digna e como os transportes poderiam colaborar ou influenciar. Deveríamos realizar autocrítica antecipadamente para simplesmente não iniciarmos apenas novos programas. Deveríamos verificar onde falhamos nos programas anteriores de transporte. A autocrítica deveria também contemplar algumas questões delicadas e importantes como a forma de integração institucional entre os diversos poderes e seus diversos níveis, além de verificar as formas de financiamento disponíveis ao transporte e salientar as diversas formas de subsídios, em face das falsas formas de concorrência existentes nos transportes.

Finalmente, uma autocrítica para elaborar as estratégias de mercado que irão contemplar geração de recursos humanos dentro do próprio sistema. Deveremos também lembrar que a Secretaria dos Transportes Metropolitanos, quando desenvolveu o Programa PITU-2020, questionou e ordenou que seria a cidade do futuro e que tal estudo poderia colaborar consideravelmente com os trabalhos. A necessidade da integração modal de transporte poderá ser contemplada, visando principalmente as reduções de custo e a eficiência do sistema de transporte. Deveríamos ter metas e princípios válidos para que esses fossem passíveis de mensuráveis avaliações de progresso.

Para que os objetivos sejam alcançados e termos como resultado um trabalho consistente, válido mensurável, deveremos repensar os valores e termos autocríticas suficientes para identificar a realidade dos fatos por transporte. A participação de cada um dos conselheiros, como já falei no início desta reunião, é de fundamental importância no desenho deste documento. Pensando nisso, na última reunião, deliberamos que nas reuniões entre parlamentares e conselheiros elaboraríamos os atuais diagnósticos e a adequação proposta de trabalho. O Seade enviou trabalho, no final de janeiro, sobre os índices de transporte e energia. Aprovamos na última reunião o escopo do documento a ser elaborado para esse

tema. Aprovamos também o cronograma, com as devidas alterações e com a maior participação da sociedade nos seminários futuros.

Relembro também que no encontro de hoje temos como objetivo apresentar e discutir os tópicos finais e os diagnósticos de transporte, para que tenhamos o ponto de partida do trabalho. O próximo encontro está agendado para o dia 14 de março a fim de realizarmos o primeiro seminário de debates dos diagnósticos de transporte, e gostaríamos de ter a colaboração de outros representantes da sociedade. Para tanto, pedimos que os conselheiros não deixem de indicar representantes da sociedade para participarem e engrandecer os trabalhos. Para isso, favor entrarem em contato com a assessoria, nas pessoas do Maurício, Marina, informando os nomes das entidades sociais e respectivos representantes, para que seja elaborado um convite formal.

Assim sendo, está iniciada a reunião de hoje. Agora vamos fazer algumas observações. Passo a palavra ao nobre Deputado Sidney Beraldo.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Agradecemos a presença de todos e cumprimentamos pelo trabalho apresentado. A tarefa de hoje é avaliarmos um pouco esse documento e buscarmos a organização do seminário. Este é um ponto importante porque precisamos sair daqui, pelo menos, com um modelo do seminário, a forma e a metodologia como pretendemos desenvolver o seminário, quais os outros agentes que estaremos incorporando nesse dia. Nesse seminário debateremos os diagnósticos. Depois, antes do documento final, teremos um outro seminário que está previsto para mais ou menos dia 26 de abril. Passarei a palavra para Paulo e, em seguida, Oliver, para depois discutirmos um pouco sobre a definição do Ulisses e do Frederico como coordenadores ou animadores do Transporte de cargas. Frederico me disse que tem problemas e me parece que Hermano estaria assumindo esta coordenação. Temos que discutir um pouco isso. Ulisses também não está. Tem alguém representando Ulisses aqui? Passo a palavra a Frederico.

**SR. FREDERICO** – Fiz esta menção e até gostaria que este procedimento pudesse se ajustar à própria ata. Na semana passada, conversando com Lourenço e Xavier, eles tinham feito esta menção. Fiquei surpreso com esta definição e procurei conversar com Ulisses para entender um pouco o que tinha acontecido. Na reunião do dia 8, lembro-me bem da menção feita pelo Secretário Michael sobre a questão de participar e dar apoio. Não tinha entendido na reunião que tinha tido essa definição da maneira como está aqui. Ou seja, que havia dois grupos com dois coordenadores ou dois animadores cada um. Pode ter sido um lapso meu. Mas não saí da reunião, tanto é que não encaminhei nenhum trabalho, tanto é que fui procurar Ulisses para saber o que tinha acontecido. Ele também tinha uma visão semelhante em relação a isso aqui. Se isso tivesse ficado claro teria me levantado na hora para esclarecer, porque tenho dificuldade operacional, hoje, uma vez que estou trabalhando muito fora de São Paulo, e não dá para assumir um compromisso de forma regular, como tem acontecido com o grupo de transportes.

Mas por outro lado, até corroborando esta idéia, fui procurado no final do mês por Hermano Cintra, que me ligou pedindo material em relação ao Porto de Santos. Mandeí uma dúzia e meia de textos, artigos, relatórios, dados, tabelas, etc. porque ele me disse que tinha sido designado, e não me disse por quem, como coordenador do grupo de cargas, e que estavam sendo realizadas reuniões no prédio do DER. Na época, já haviam sido realizadas duas reuniões. Ele até chegou a me convidar para uma delas, a fim de tratar especificamente do Porto de Santos. Infelizmente não pude comparecer, porque nesse dia não estava em São Paulo. Até corroborou essa idéia de que o grupo tinha uma outra coordenação que não era exatamente eu e nem Ulisses.

Estou levantando esta questão porque acho importante que isso fique esclarecido. Certamente o trabalho do grupo dos passageiros avançou muito, com um belíssimo trabalho pelo que dá para ver. Pelo que pude perceber, há um grupo que está se reunindo para resolver a questão das cargas. Parece-me que o Bicudo está participando desse grupo. Mas não tenho nenhuma informação mais precisa



sobre o andamento desse trabalho. Pediria que isso fosse esclarecido nessa mesma súmula.

**SR.** – Quero informar que nas reuniões no DER, passageiros interferem várias vezes na carga e vice-versa. Por isso, inclusive, você foi chamado e todo o seu texto sobre o Porto de Santos foi incorporado *ipsis literis* ao texto proposto pelo coordenador Paulo Lourenço. Essa interação é necessária, porque em vários modais isso é pertinente.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Paulo, quem encaminhou o texto do Transporte de cargas para que fosse incorporado por você?

**SR. PAULO** – Existem dois textos que abordam a questão da carga, um é o de Frederico, colocado aqui sob o título “Logístico e multimodalidade”, e o outro de Dario, “Transporte aeroviário”, em que ele também aborda a questão do transporte de cargas. São os únicos dois textos que surgiram na discussão. Evidentemente que existem as interfaces, e colocamos no trabalho. Como este trabalho é uma coletânea e não um trabalho fechado, ele é uma contribuição que está aqui. Vou ler como escrevi. “O tema transportes de cargas foi considerado naquilo que se relaciona com o impacto que provoca na circulação viária. Não entrando nos aspectos geopolíticos de logística e de projeção de necessidade de transporte em função dos mercados nacional e internacional”. Na verdade, logística entra um pouco sim. O subgrupo de carga tem um escopo muito maior que precisa ser aprofundado na questão dos mercados, da União-européia, Mercosul, deve ser colocado em termos de cenário para a gente verificar onde deveríamos orientar os programas e as propostas no setor de cargas. Isso não foi absolutamente colocado, nem discutido, nem estava fazendo parte. Mas tudo que foi e que teve uma interface da circulação ou que, no caso do transporte aéreo que tinha, mas no fundo era na circulação, que foram contribuições, inserimos no texto. Mas sem dúvida, é

necessário que haja um aprofundamento e uma abordagem diferentes, específica do transporte de cargas, que não está aqui.

O que aconteceu foi o seguinte. Hermano, que deu uma grande contribuição nesse trabalho e tem muita vivência nessa área de carga, inclusive, sentiu o problema. Ele, de certa forma, espontaneamente, pegou o negócio e começou a tentar, mas não conseguiu. Então, a contribuição de cargas é esta que está aqui, quer dizer, não chegou a assumir a coordenação do grupo de cargas. Mas ele ficou preocupado e, a partir das reuniões do DER, tentou, mas não conseguiu.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Temos que retomar isso e decidir rapidamente, porque se formos para o seminário do dia 14 com um documento, faltando um aprofundamento maior sobre a questão de cargas, acho que teremos um problema.

Vicente, por favor, nas reuniões que têm acontecido no DER alguém mais aqui está participando? Passo a palavra a Vicente.

**SR. VICENTE** – Paulo Lourenço apareceu nas duas últimas reuniões. Foram contribuições no mais amplo sentido dentro do próprio DER, com o setor de transporte de passageiros e planejamento. O Presidente da Ferroban esteve lá durante uma manhã também para expor o problema ferroviário que, evidentemente, é carga, porque concessão ferroviária só existe para carga. Não existe para passageiro. Abordamos que não existe concessão para passageiros e a reunião caiu no vazio. O responsável pelo subtransporte hidroviário do Estado também deu uma grande contribuição. O responsável pela diretoria de aeroportos do Estado é quem sedia a reunião e, por isso, está sempre participando. Há uma ampla participação dos diversos modais. Passo a palavra a Fred.

**SR. FRED** – Queria fazer a seguinte consideração. Estou conversando com Xavier, diretor de planejamento da DERSA, mas com funções de planejamento na Secretaria de Transportes. Estava cogitando o seguinte: a Secretaria de

Transportes está concluindo a questão do chamado PDDT – Plano Diretor de Desenvolvimento de Transporte e que tem uma parte central justamente na carga. Estava consultando Xavier e, até o dia 14, que é a data do seminário, a carga não fica na mão. Ou seja, no mínimo, é possível fazermos um sumário, porque existe um acúmulo de informações, formulações imensas, para colocarmos no seminário. Talvez seja possível articular isso entre Ulisses, Xavier e o grupo.

**SR.** – Gostaria de lembrar que existe uma reunião agendada pela NTP sobre cargas, com data e hora marcadas, que me parece é no dia e de março. Passo a palavra a Frederico.

**SR. FREDERICO** – Deputados, na realidade fiquei surpreso com essa consignação em ata de que fui um dos animadores, porque isso tinha sido uma sugestão de Belda na reunião. Mas de fato não tive oportunidade e nem tenho condições de exercer esse tipo de ação. Tenho acompanhado o trabalho de Paulo e acho que está em boas mãos, que está sendo muito bem conduzido juntamente com a NTP. Peço que seja designado outro animador, ou então, que deixe o trabalho inteiramente nas mãos de Paulo Lourenço.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Se não houver ninguém que tenha interesse, podemos deixar para Paulo, já que todos estão contribuindo. Pode ser Paulo?

**SR. PAULO** – Só para lembrar o que aconteceu na outra reunião. A indicação de Belda ainda permanece válida. Não foi para Oliver assumir uma posição de coordenação dos trabalhos, mas para ser um consultor do grupo de trabalho. Oliver pode continuar.

**SR. OLIVER** – Dentro dos limites, obrigado.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Outra preocupação é que fica um pouco apertado fazermos no dia 14, porque num seminário precisamos convidar mais agentes, especialmente da sociedade. Precisamos receber sugestões. Tenho receio de mexer na data, porque temos um cronograma. Temos dois temas acumulados, porque estamos reunindo com energia e transportes. Mexer nessa data significa alterar os outros encontros. Gostaria que permanecesse o dia 14, apesar das dificuldades. Não vejo problema algum em convocar o pessoal para trabalhar no Carnaval.

**SRA. EDIR SALES** – Na semana que vem já é Carnaval. Teríamos três dias para enviarmos os convites, na semana do Carnaval muita gente viaja. Precisamos chegar a um consenso e ouvir a opinião de vocês. Peço a todos o cronograma, para fazermos uma avaliação e pedir a opinião de vocês também.

**SR. OLIVER** – Gostaria de sugerir que nesta representação da sociedade, a gente fugisse das entidades organizadas e procurasse identificar usuários físicos de transportes, no seminário, como representantes da sociedade, porque é uma tentação normal identificarmos as pessoas. Normalmente, a tendência é escolhermos associações, sindicatos, etc.

**SR.** – Essa sugestão de Oliver caminha no seguinte sentido. Quando ele fala usuário, pessoa física, certamente está falando do transporte de passageiros. No cargo da carga, normalmente o usuário é pessoa jurídica. Estou fazendo esta consideração para imaginar o formato desse seminário. Teremos dois temas dentro dos transportes com dois trabalhos volumosos. Se isso for feito no mesmo dia, que seja feito em dois capítulos. Ou, eventualmente, que isso fosse partido, porque o público não é exatamente o mesmo. Apesar de existir uma interface, diria que

existem aqueles que são essencialmente passageiros e aqueles que são essencialmente de cargas.

**SR. EDIR SALES** – Mas para os debates incluiremos todos, porque será um seminário para cargas e passageiros.

**SR.**– Teremos de tratar dos dois temas. Mas só estou imaginando como é que se organiza isso ao longo do dia. Certamente um trabalho com esse volume de informações e de proposição, por si só, leva um dia inteiro para se discutir e certamente não se esgotará. Tem um público que pensa isso mais especificamente.

A mesma coisa com relação à carga. Existe um volume de informações grandes, problemas específicos e área de interesse na sociedade também distintos. Temos que pensar um pouco nessa estruturação do evento.

**SR.**– Nessa linha da dinâmica do seminário que se está imaginando para o dia 14, quero fazer uma sugestão. Passei os olhos no documento que Paulo reuniu com todas as contribuições, e também nesse documento preparado pelo Seade, lembrando que este documento foi uma das primeiras proposições que tínhamos decidido em conjunto, que seria uma base de dados, para que pudéssemos nos basear nos mesmos números para fazer a análise de diagnóstico. Precisamos ter o cuidado de olhar para isso aqui e também os levantamentos feitos em paralelo com o grupo de Paulo.

A forma de apresentação, para facilitar a dinâmica, talvez seja a inversão do relatório. Ou seja, pontuarmos quais são as proposições que estamos colocando, que é o capítulo final que Paulo apresenta, quais são as proposições e deixar a análise crítica, o diagnóstico, como anexo desse trabalho. Se formos discutir o diagnóstico neste seminário, realmente vamos ficar mais dois ou três dias, fazendo isso. Temos que discutir as proposições no seminário. Isso afeta bastante a dinâmica.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Atendendo as colocações, proponho o seguinte. Pontuarmos, tendo as sugestões como um anexo e fazermos um convite distribuindo esse horário. Teríamos a primeira parte pela manhã, por exemplo, das 10 horas ao meio-dia. A partir de uma hora da tarde, faríamos a apresentação do tema carga, para o público mais ligado a isso. Fazemos a programação, naturalmente, para que o pessoal venha ou pela manhã ou à tarde. Retomamos a parte da tarde com a apresentação dos conselheiros, dos animadores, seguindo essa sua linha: o público, os usuários de passageiros.

**SR.–** Deputado, seria interessante um fecho, onde os dois grupos pudessem fazer uma síntese, no final, tendo em vista as inter-relações entre as duas categorias de transporte.

**SR.–** Ainda nessa linha, deputado, no sentido de colaborar, imagino o seguinte: todo esse trabalho e mobilização que houve, evidentemente com base nos dados, foi feita uma análise crítica e chegaram a essas sugestões. O embasamento para chegar a essas sugestões, considero como um trabalho que já foi feito e está à disposição para consulta. A defesa no seminário deveria ser das proposições e deveríamos discutir as proposições. Se no seminário, não concordamos com a proposição ou não tivermos contribuição, estamos crescendo nas proposições.

**SR.–** Mas o relatório entregue hoje aborda o diagnóstico. As proposições serão posteriores. É uma etapa posterior. Gostaria que Paulo Lourenço esclarecesse isso.

**SR. FRED** – Conversando antes com Pedrinho aqui, quero reafirmar uma coisa que mencionei na reunião passada. Temos um campo de análise e uma massa de dados impressionantes, seja para passageiros, seja para carga, seja para

os dois em conjunto, seja nas suas interfaces com a economia, o urbanismo, etc. Precisamos ter uma estratégia de tratamento. Estou entendendo que esse seminário não será só para os iniciados ou só para a comunidade transportadora. O objetivo do seminário é oxigenar esse debate. É trazer gente da sociedade.

É evidente que ao final do seminário é preciso ter a abordagem que Pedrinho coloca. Mas quem faz a proposta, o faz pressupondo algum quadro de análise, algum diagnóstico, alguma avaliação crítica da realidade. Temo que se a gente partir direto para as propostas, na prática, o que estamos fazendo é omitir desse público que está sendo convidado para o seminário todo o quadro de análise que fizemos de diagnóstico. Estaremos até privando ou sabotando a possibilidade de análise do pessoal.

Temos que optar pela seguinte estratégia. Ou estamos com uma perfuratriz de petróleo ou com uma plaina de marceneiro. Ou estamos para cavar profundamente a coisa e temos material para isso ou estamos na plaina do marceneiro, cortando por fatia. Corta-se de tudo, mas corta-se fatia por fatia. Sou a favor dessa parte, porque acho que o diagnóstico é uma fotografia da realidade. Isso é, demonstra como está a situação hoje. O diagnóstico de que falo não é esse. Essencialmente estou mais interessado no diagnóstico em saber por que batemos na trava, por que prometemos, formulamos coisas que não aconteceram ou se aconteceram foram ao revés do que falamos. Isso é muito mais relevante, se estamos pensando num horizonte de 20 anos, para sentirem que não estamos discutindo um plano de governo e com um alcance para apenas um mandato de governo. Estamos tendo como perspectiva à sociedade, uma economia e um horizonte de duas décadas. Acho que pensar os 20 passados, por exemplo, como está incorporado aqui, é interessante, mas não está respondendo por que o que dissemos não aconteceu. Isso para não cairmos na esparrela de estarmos, novamente, fazendo proposições e daqui a 10 anos, vão olhar para trás e dizer que aquele pessoal prometeu, sugeriu, encampou e não aconteceu. A lista das nossas frustrações é enorme. Liste algumas que, inclusive, estão na ata e existem outras



tantas que não sei se é do conhecimento de todos, mas a eletrificação das ferrovias que aconteceu recentemente, que consumiu centenas de milhões de dólares, está sendo erradicada do Estado de São Paulo. Virou sucata. É preciso lançarmos luz sobre isso. Estamos errando agora ou erramos quando propusemos. Ou vamos passar uma borracha em cima disso como se isso não acontecesse. Dissemos que o transporte precisava ser integrado e hoje o que estamos vendo com os perueiros clandestinos é a total desintegração. Falamos que a prioridade era transporte coletivo, e o que temos hoje é um aumento de andarilhos e do transporte individual. Então, alguma coisa está acontecendo e não está claro. Essa lista vai longe. Considero muito mais relevante procurar entender essas questões do que fazer apenas uma fotografia, porque a nossa tendência é fazer uma fotografia rósea, porque somos parte desta história. Num seminário desse, com a participação de técnicos e também da sociedade, é muito mais relevante fazermos uma avaliação crítica disso, procurar entender o todo antes de voltar a fazer propostas. Evidentemente temos que terminar com propostas, mas antes disso precisamos passar um pouco a limpo esse passado.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Fred, antes de passar a palavra ao Cosma e ao Paulo, realmente entendo que é muito válida sua preocupação. Confesso que temos as seguintes dificuldades: quem são esses agentes, quem são esses interlocutores? Podemos aprofundar mais, mas quem estaria representando esta sociedade. Sinto esta dificuldade. Teremos que ser capazes de interpretar um pouco isso, porque aqui existem técnicos com sensibilidade política. Num seminário, por mais plurirrepresentado que esteja este plenário, nessa área vamos ter dificuldades. E a experiência que temos tido não é boa nesse sentido. Ou as sugestões são muito superficiais ou elas são muito pontuais, não acrescenta muito àquilo que já sabemos. Este é um ponto que gostaria também de colocar porque este seminário é importante. Vamos ter outro, então é preciso distribuir o que queremos de cada um desses seminários.



**SR. MIGUEL** – Só quero colocar que a proposta de Pedro e a de Fred não são divergentes. No que diz respeito a diagnóstico temos o banco de dados geral que não deve ser debatido e não tem nenhuma razão para ser debatido. Como anexo terá um conhecimento que poderá vir, se necessário, se lançar mão num determinado ponto da discussão. É importante a questão da análise crítica do que foi feito. Isso sim pode e deve ser objeto do debate no seminário. O banco de dados propriamente dito é um elemento de consulta. Ele serviu de base para as proposições, mas é um elemento que não precisa ser debatido. É um assunto extremamente especializado, é técnico e Fred tem razão. Quem é o interlocutor que vai ter a capacidade de discutir o conteúdo desse diagnóstico? A análise crítica é importante. A discussão essencialmente é sobre as proposições que estarão embasadas nessa análise crítica e no diagnóstico. Mas não há necessidade de se debater o diagnóstico no seminário, porque um seminário realizado em um dia não vai resolver isso.

**SR. PAULO** – Ia falar um pouco na linha que Miguel colocou e esclarecer uma coisa que talvez foi uma falha do nosso grupo e que o Bicudo levantou.

O item 5 diz o seguinte: questões estratégicas para os próximos 20 anos, proposições de ações. Talvez proposições de ações não representem exatamente aquilo que queremos. No item 5, na verdade, não existem propostas fechadas, dizendo vamos fazer, devemos fazer, propomos que faça, etc. Não podemos esquecer que este documento foi preparado para este primeiro seminário que saiu de uma discussão que Fred levantou, inclusive de que precisávamos discutir porque não deu certo. Ele foi direcionado para isso. Talvez proposição de ações não tenha sido um título muito feliz, porque não tem propostas concretas de ações. Tem questões consideradas estratégicas para os próximos 20 anos, considerando toda essa análise anterior e que se levanta visões críticas nessa linha que Miguel está colocando. Mas em nenhum dos textos não existe uma proposta, porque nem é o objetivo e nem deveria ser, neste momento. Pode ser que no segundo seminário

saiam propostas concretas. Mas não existem propostas dizendo que nos próximos 20 anos, a regulação seja feita nessa linha ou a concessão mude de direção nessa linha, etc. Existem questões estratégicas e discussões críticas sobre todos estes temas. Então, talvez o título proposições de ação não tenha sido muito feliz. O título poderia ser questões estratégicas para os próximos 20 anos.

**SRA. EDIR SALES** – No dia 14 haverá o seminário para debater os diagnósticos. Depois, no dia 26 de abril, teremos o seminário para debater proposituras. Acho que dá para separar essas questões.

**SR.–** Deputado, o texto como está colocado deu margem a uma divergência que não existe.

**SR.–** Com essa observação de Paulo, acho que as questões indicadas como estratégicas, que merecem uma disposição mais apurada, foram discutidas no momento anterior. Estas questões deverão ser os temas do seminário. Eventualmente permite-se um aprofundamento nas causas porque levaram isso ou aquilo, fazendo uma avaliação mais apurada. Mas seriam as questões que dariam o temário de um seminário. Insisto em dizer que a gente se perde se voltarmos a fazer um seminário para fazer um diagnóstico.

**SR.–** Acho que todos estão sintonizados na mesma idéia, apenas a discordância foi, como o próprio Paulo colocou, motivada pelo título. Foi uma questão de interpretação apenas do título, porque o conteúdo expressa exatamente essa linha que todos colocaram.

Há uma coisa que se diferencia. O que está colocado é um diagnóstico. O que Fred propõe e o que vai acontecer, a leitura de um diagnóstico, é o processo. O que você coloca, Fred, a meu ver, o que aconteceu? Aconteceu devido a um processo. No diagnóstico você coloca pontos que aconteceram, como por exemplo,

a privatização da ferrovia, então tem uma série de deficiência que decorreram da maneira como foi privatizada a carga. Porém, o processo é que deve ser corrigido. O debate é que deve acontecer em cima desse diagnóstico. Há que se diferenciar entre diagnóstico e análise do processo. Por que aconteceu?

Isso deveria ser o encaminhamento para o próximo debate do dia 14.

**SR.** – Se me permite quero fazer só uma lembrança adicional. Este documento que o Seade preparou contém na primeira parte, toda a massa de dados que foram observados, conforme os gráficos. Na segunda parte, ele também apresenta os desafios para o século 21 e pontua grandes temas, que estão sendo objeto de discussão e que se repete no documento preparado no âmbito do grupo que você coordenou. Também aparece aqui o novo panorama institucional, a regulação, a privatização, a concessão, a questão do aumento. Acho que esses grandes temas estão sendo repetidos nos dois. De repente podemos aproveitar essas discussões que já ocorreram.

**SR.** – O grupo do Seade participou ativamente das primeiras reuniões do grupo de transporte. Nesse documento, além das contribuições do Seade, foram discutidas essas diretrizes no próprio grupo de transporte. Na verdade, e não vejo nenhuma contradição, mas na prática é preciso discutir exatamente a metodologia de conduzir o seminário. Isso ainda não está muito claro. Essa é a questão. Não vamos, evidentemente, discutir a base de dados, que é de consulta, que estão lá. Vamos discutir a análise crítica, o diagnóstico dessas questões que nos preocupam para os próximos 20 anos. Como fazer isso, é uma coisa que precisamos discutir um pouco e esclarecer, para que seja produtivo. Também não podemos abrir a palavra para 400 pessoas, porque aí não vamos conseguir fazer. Mas temos que discutir um pouco como vai ser conduzido este processo. Isso, realmente, não está muito claro. Talvez aí haja um pouco de divergências das posições colocadas aqui.



De resto, as divergências são mais por causa do título que não foi muito feliz. Este é um documento de análise e não tem propostas concretas.

**SR. SIDNEY BERALDO** – E se nos concentrássemos hoje e tirássemos um modelo de como pretendemos conduzir este seminário, o que vamos apresentar? Exemplo do que estou pensando. O animador do tema transporte de carga faz uma apresentação rápida da situação atual do que é que temos e das propostas de ações. Aí vamos submeter isso à avaliação de outros conselheiros, de usuários e de representantes da sociedade. É isto que vai ser incorporado. O segundo tema será feito da mesma forma. Faz-se uma apresentação da situação atual dos problemas, das perspectivas e as ações propostas e também se submete aos representantes da sociedade, aos usuários que vão dar o parecer com relação ao passado e contribuir com as ações propostas. Aí, soma-se novamente e estaremos preparados para o futuro seminário. Imagino que é isso que deveria acontecer.

**SRA. EDIR SALES** – Acho basicamente que é isso, deputado.

**SR. FRED** – Com referência à programação, Oliver fez uma sugestão que acho interessante, isto é, que deveríamos generalizar. Primeiro estamos definindo que o evento será no dia 14 e, neste dia, serão tratados os seguintes temas: carga e passageiro.

Teremos uma parte sobre cada assunto em separado e uma parte em comum no final. Na programação, deveríamos começar com uma apresentação do fórum e dos seus objetivos. Insisto nesta conexão, porque temos muita tendência de decolar deste ponto. A questão do fórum, dos objetivos, a carta de princípio do fórum e o seu contexto geral nos ajuda a entendermos dentro de que contexto estamos inseridos. Esta seria uma apresentação de 10 a 15 minutos.

A segunda coisa a ser exibida serve como uma introdução geral, é uma apresentação sobre o que o Seade preparou, porque o Seade coloca um pano de

fundo geral nos problemas aqui referidos. A apresentação do Seade seria de no máximo 40 minutos.

Depois dessas duas apresentações cabe um debate. Poderemos participar das duas apresentações específicas, de carga e passageiro, na ordem em que forem definidos.

Estou pensando em quatro módulos. O primeiro módulo é de introdução geral, no qual se fala da carta e do diagnóstico geral do Seade. Fazemos essas duas apresentações, abrindo em seguida uma sessão de debates. O segundo módulo é de carga, depois de passageiro, em seguida, voltariamos ao tema passageiro e depois para a carga, ainda a ser definido. O último módulo é da integração no qual teremos os dois temas. Neste módulo de carga e de passageiro, passa-se a apresentação dos dois trabalhos feitos. Ia propor a seguinte dinâmica em relação a isso. Acho interessante a observação de Oliver, pelo seguinte motivo: é importante se buscar o usuário, pode ser ou não de entidade, mas alguém que seja capaz de dar um depoimento. Não devemos esperar que venham propostas estruturadas da parte do usuário. Não estou falando do povão, tenho experiência com essas entidades, tais como Fiesp, que vem com a bola quadrada. Não é do nível social, de riqueza ou cultural. Não é este o problema. Gosto muito de uma frase atribuída a Mao Tse-Tung numa entrevista: “Nós devolvemos ao povo de forma organizada, o que dele aprendemos desorganizadamente.” Este é o papel deste grupo. Temos que ouvir as coisas que vêm de qualquer jeito e virão de qualquer jeito e tentar entender um pouco a lógica dela e poder organizar essa coisa que vem desorganizada. No campo de carga, por exemplo, acho que Oliver tem idéias específicas com relação a isso. Então, abstenho-me de falar sobre passageiro.

Em relação à carga, por exemplo, seria muito interessante termos aqui depoimentos de algumas destas entidades de agricultura, por exemplo, para saber onde está o nó do problema. Onde eles têm dificuldade de exportar. Eles nos darão um depoimento de 10 minutos e vamos identificar. Temos que ter depoimento do

pessoal ligado à distribuição de mercadoria. Por que a nossa logística é tão precária que perdemos pelo meio do caminho produção agrícola? Alguém é capaz de dar esse depoimento. Temos que saber por que a nossa indústria tem dificuldade de circular mercadoria ou até de incorporar regime *drawback*, alfandegário. Depois dessa apresentação, talvez até na apresentação dos dois trabalhos, é importante que haja um sumário, como Cosma bem colocou, de termos uns três ou quatro depoimentos para enriquecer esta matéria. Depois vamos para o debate geral.

Esta é a dinâmica que proponho: quatro módulos, um módulo geral com duas apresentações sobre o fórum e a carta e depois o Seade e, em seguida, abriremos para o debate. Depois faremos o módulo de passageiros, em que será feita a apresentação com dois ou três depoimentos rápidos e abrimos para o debate. Na seqüência, fazemos o módulo da carga, abrimos para o debate e fazemos o encerramento integrador.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Está em discussão a proposta de Fred, para depois realizarmos a votação.

**SR.** – Gostaria de colocar um outro detalhe. No fórum e para todos que falam sobre ele, cabe uma dúvida que poderá esgotar boa parte do tempo dos debates, pois é pertinente. A colocação remete inclusive ao depoimento de Fred na sessão anterior. É a questão do processo. Se as conclusões deste fórum serão transformadas em um documento a mais sobre o assunto, é uma coisa. Se elas terão obrigatoriamente caráter consultivo e referencial a todas as matérias pertinentes no Legislativo é outra coisa completamente diferente. Ele não tem, pela sua natureza intrínseca, caráter deliberativo-executivo e nem pode. Ele será um documento referencial sobre o assunto ou no Poder Legislativo ele será obrigatoriamente consultivo e referencial sobre as matérias pertinentes. É um documento a mais ou terá que ter um parecer em relação ao fórum. Deve-se constar em toda matéria que foi debatida ou processada dentro do Poder Legislativo?

É uma opção que não nos cabe, mas aos deputados e que poderia ser colocada no dia 14. Gostaria da palavra dos dois deputados presentes que respaldo se teria. Tem que ser dada uma definição sobre este assunto.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Não é uma definição fácil, porque aqui é o Poder Legislativo. A própria carta é clara: o que se pretende? Criar, através da Assembléia Legislativa, uma integração maior com a sociedade. Para que aqui não fiquemos apenas carimbando leis que venham do Executivo, hoje um pouco mais ampliada com a questão da fiscalização, da CPI, etc. Como o próprio nome diz, para que a Assembléia seja transformada num fórum de debate, no qual você possa estar ampliando, enriquecendo os projetos que, normalmente, são feitos dentro de gabinetes, com base em números estatísticos, sem realmente ter uma participação maior da sociedade. O que se pretende? Em primeiro lugar, não tenho dúvidas de que este documento vai ser um material consultivo para todas as comissões, porque todos esses temas coincidem com comissões que temos na Casa. Todos os projetos que vão passar por aqui, ou iniciativas da própria Assembléia ou do próprio governo vão estar se orientando por todo esse banco de dados, por todas essas informações.

Mas se pretende ir além disso. Esta é uma opinião que temos discutido e não temos ainda uma opinião formatada, porque estamos no meio de um processo. Pretendemos que este documento seja utilizado como um plano estratégico do governo, vamos encaminhar isso, que é possível subsidiar em mudanças de leis atuais, aqui na Assembléia ou do próprio governo federal. Um exemplo que acho importante. Vamos estar discutindo aqui a questão das agências. Vamos votar esta legislação. Tenho a impressão de que tudo que se levantar aqui vai ajudar e enriquecer em muito o debate e a própria participação dos deputados com emendas, etc. nessa legislação que acaba refletindo como um todo na sociedade. Não dá para fazer muito mais do que isso.

**SR.** – O que é dado como definição se ele é consultivo ou se será obrigatoriamente consultivo.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Isso ainda não está definido. O ideal é que fosse obrigatório. Mas, na verdade, acho que hoje não dá para tirar essa conclusão.

**SR.** – A proposição para o fórum seria obrigatoriamente consultiva?

**SR.** – Deputados, no meu entendimento esta dúvida não existe. O resultado do fórum é um referencial que não vai se superpor aos poderes, seja Legislativo ou Executivo, que serão motivados, além dessas conclusões por mais legítimas que elas sejam, por outras considerações de natureza macroeconômica, macropolítica, etc. Entendo isso como um referencial para a Casa e até para o Executivo do Estado.

**SRA. EDIR SALES** – Até porque esse assunto, por exemplo, transporte e energia, é um enigma para muita gente. O pessoal costuma falar que não funciona, o transporte não é bom, porque a Secretaria de Transportes ou a Secretaria de Energia não funcionam. É o enigma para muita gente. Por isso acho boa essa interação com as pessoas que não são desse tema, para que participem e tenham uma noção maior, para que a gente saia desse enigma. É um assunto muito desconhecido, que precisa vir à tona. Podemos usar a Assembléia para isso, para tornar público o que muita gente precisa saber.

**SR. PAULO** – Quero votar favoravelmente à proposta de dinâmica do seminário que Fred colocou. Fred, sugiro apenas uma inversão. Você sugeriu abertura com os objetivos da carta do fórum, apresentação do Seade. Acho sua proposição de que a Assembléia convidasse duas entidades representativas, uma de carga e outra de passageiros, para que tivessem a oportunidade de fazer uma

exposição, deixando a parte da tarde para os dois grupos temáticos fazerem as suas observações e, no final, elas fariam suas conclusões em conjunto, muito interessante. Deixaria a parte da manhã com os objetivos da carta, apresentação do Seade e duas entidades convidadas, uma representativa da carga e outra representativa dos transportes para que elas, como entidades representativas, apresentassem a sua posição. E assim não ficaria um depoimento solto, mas como representantes de uma entidade. Faria só essa observação na sua dinâmica.

**SR.** – Tenho uma observação não com relação à organização, mas à forma de realização deste seminário. Pela frequência nos órgãos de classe, não só de sindicatos de classe, mas nos de produção e na própria Fiesp que me designou para que viesse fazer parte deste fórum, há uma expectativa muito grande, caros deputados, dos empresários, da sociedade, de uma forma geral sobre o que realmente este fórum vai propor para que os problemas sejam resolvidos. As análises têm sido feitas. Temos análises de todos os setores, das dificuldades no Brasil. O que fazer? Estamos buscando resolver os problemas. Essa expectativa existe, para nós é uma coisa muito séria e temos que dar uma resposta a isso. Pergunto: esses problemas complicadíssimos, vamos dizer, um tema de grande complexidade como essa parte do transporte, principalmente do transporte urbano, temos possibilidade de resolvermos com os meios existentes? Chego a dizer que na superfície da metrópole não cabe mais. Para qualquer bairro que a gente vá, para não dizer o centro da cidade, não temos mais possibilidade de andar, de transitar, de transportar economia. Tudo passa por São Paulo. Quando pensamos, por exemplo, em Mercosul, ele passa na praça Panamericana. Isso é uma coisa inadmissível. Estamos buscando soluções para esses problemas que temos hoje. Ou vamos estancar o progresso, e isso não seria possível, vamos cortar a cidade de outra forma. Uma solução que estamos vendo e que pode dar uma grande ajuda para esses problemas é o rodoanel. Inegavelmente, até com a vinda do Presidente da República, isso pode dar um reforço muito grande, para que possamos ter o



andamento do primeiro trecho que está indo vagarosamente por falta de providências que não dependem das construtoras. O que podemos fazer para a contratação dos outros três ramos do rodanel. O anel segmentado que só tem um pedaço, que vai tirar grande parte da carga de transporte, não só do transporte pesado, mas também do transporte de passageiro.

Acho que podemos direcionar um pouco também as nossas questões para encontrar soluções definitivas. O que fazer? Esta é a minha grande preocupação.

**SR.** – Queria colocar uma preocupação, ainda com relação à conformação desse seminário do dia 14 no seguinte sentido. Vai haver uma exposição a uma platéia com representação de vários segmentos da sociedade, envolvida com o assunto. No caso de transporte de carga imagino que grande parte dos usuários são empresas, e elas devem certamente estar presentes. Minha preocupação é no seguinte sentido. O objetivo colocado para o seminário ou para o fórum de uma forma geral, é discutir novas estratégias de longo prazo. Mas esses representantes da sociedade que vão ser corretamente convocados podem tentar transformar esta oportunidade num palco de reivindicações de questões de curto prazo. Por exemplo, é como se as empresas de transporte rodoviário de carga aproveitassem a oportunidade para fazer reivindicações do tipo redução de pedágio ou regulamentação do transporte rodoviário de carga, que as empresas ferroviárias viessem reivindicar uma redução do ônus nas concessões para se igualar as concessões rodoviárias, que os arrendatários dos armazéns portuários dos terminais viessem reivindicar uma redução do ônus. Evidentemente são reivindicações legítimas, elas estariam reivindicando no local correto, que é uma Casa Legislativa, mas isso na minha visão viria dificultar atingir o objetivo que está se procurando, que é dizer ações ou intervenções estratégicas de longo prazo. Esta é uma preocupação que gostaria de colocar.

Eventualmente, uma forma de contornar esse problema seria fechar um pouco essas questões ou orientar um pouco a colocação dessas questões por parte da platéia.

**SR.** – Sinto essa preocupação, porque moro perto da praça Panamericana. Lembro-me de quando cheguei em São Paulo, ficava maravilhado com a construção da avenida Bandeirantes, onde inclusive joguei bola no canteiro de obras. Hoje é tudo diferente. Até na Água Espraiada que era obra ciclópica já tem congestionamento. Queria colocar que este não é um problema novo. Quando fizeram as portas de Paris, imaginaram que tinham contido a cidade ali dentro e a cidade ultrapassou demais. O rodoanel rapidamente estará congestionado, podemos esperar isso.

Estou colocando esta questão, porque talvez a abordagem não seja mais obras. Deixo uma interrogação. Esse é o tipo de discussão que temos que fazer. Mais obras resolverão o problema de transporte? É uma questão a ser tratada no seminário.

Tinha, inclusive, estruturado a questão do seminário, colocando até uns horários sugestivos aqui. Mas a proposta de Pedrinho é muito oportuna e sensata. Podemos inclusive esperar um esvaziamento ao longo do seminário. Esta é uma questão estritamente pragmática. Ele começará com determinado público e depois cairá. A proposta de Pedrinho é bem interessante. Podemos usar o período da manhã para fazer a colocação geral de objetivos, ouvir os depoimentos que se limitariam a dois, acho que não encontraremos só esses dois que sejam representativos de todo esse universo. Tem mais uma meia dúzia pelo menos. Mas se reservarmos o período da manhã entre 9 e meio-dia e meia, dá para termos uma exposição do fórum por 15 minutos, exposição do Seade de 30 a 40 minutos e talvez ter 10 depoimentos de 5 a 10 minutos e fazer um debate geral. Nesse momento, teremos um público de pico, porque neste horário entre 11 e meio-dia e meia teremos o pico de participação no seminário. Com esse material da manhã, à

tarde os grupos poderão estar reunidos a partir dessas conclusões da manhã ou pelo menos desses flashes de manhã e, após as duas apresentações, fazer essa reflexão mais detida com o pessoal mais diretamente envolvido. Esse encaminhamento é muito oportuno.

Quanto à preocupação de Xavier, diria que ela existe. Isso é real. Só no mundo dos intelectuais, no mundo dos técnicos há essa capacidade de abstração, quando falamos o que é de curto ou longo prazo. Isso não acontece só com o povão. Os empresários querem resolver o problema da pedra que está apertando o seu sapato naquela hora. Cabe a nós, que estamos ligados ao setor, a partir dessas coisas, entender o que é que tem de estratégico na observação colocada. Esse não é o papel do depoente aqui. Uma forma de ajudar a resolver, talvez fosse colocar perguntas para o expositor. Em princípio não é para fazer uma pauta de reivindicação. Vamos fazer perguntas para ele dar o depoimento dele. Fazemos três ou quatro perguntas, mesmo sabendo que virão reivindicações de curto prazo, porque isto é inevitável. Dá para direcionarmos um pouco, qual é problema, por que isso não acontece, como ele sente o problema, etc. Se houver concordância com isso, poderíamos partir para fazer uma listagem e quais serão essas entidades ou pessoas que darão esse depoimento.

**SR.** – Tenho medo de juntar carga e passageiro por longo tempo e as pessoas se impacientarem por carga não interessar ao pessoal do passageiro e vice-versa.

**SRA. EDIR SALES** – Mas se os depoimentos forem rápidos, como ele falou, cinco a dez minutos, fica pouco bate-bola, senão fica cansativo e dá sono. De manhã todos ficam com sono porque dormem tarde. E à tarde todos ficam com sono porque almoçaram. Dá para fazer da forma como Fred falou.

**SR.** – Gostaria de colocar uma coisa que Fred e Cavalieri falaram. No diagnóstico consta que o modelo que temos no Estado é todo radial concentrado em São Paulo, no âmbito do Estado inteiro, de tal forma que o passageiro de Bauru que se destina a Ribeirão Preto é mais rápido vir de Bauru a São Paulo e de São Paulo tomar outro ônibus para Ribeirão Preto. Isso é mero exemplo do grande diagnóstico.

**SR.** – Concordo com todas as colocações, bem como o convite a algumas representações da área de transporte de passageiros e de cargas. Na área de transporte de passageiro é até mais fácil, porque a NTP realmente congrega. As outras que existem são muito menores. Na área de carga já é um pouco diferente. Tem mais representação, o negócio é mais segmentado. O convite colocado feito por Pedro e ratificado por Fred é uma boa idéia, concordo e acho que devemos seguir nessa linha. Só me preocupa o seguinte. Esse documento foi feito para ajudar esse debate. Teoricamente ele deveria ser distribuído antes a todos os participantes do seminário. Não sei se vai ser viável. Se não houver uma apresentação sucinta de 15 a 30 minutos sobre o que é este documento, na parte da manhã, antes até da apresentação dessas entidades representativas, esse documento na verdade não terá utilidade para o seminário. Ele vai ser enriquecido pelo seminário, mas as pessoas que estão lá vão trazer contribuições, experiências, e os projetos, etc.

A proposta é que a apresentação desse documento fosse feita na seqüência do Seade. Depois haveria o seminário. A não ser que todo mundo o recebesse antes para poder ir ao seminário conhecendo o documento. Senão, não há função para o documento e para o debate do seminário em si. Concordo com Fred que o pico da participação vai ser até meio-dia e meia.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Imagino que a apresentação feita pelo animador será um resumo disso. Basicamente o que vai interessar para o participante é saber o seguinte: esse diagnóstico contempla todas as minhas preocupações e o que ele

propõe está na linha com a qual concordo? Esta é a apresentação que precisa ser feita antes e que no fundo vai sair desse documento. A reflexão maior fica para a parte da tarde.

**SR.** – Os debatedores, pela extensão do documento, deveriam ser escolhidos anteriormente.

**SR.** – No meu entendimento, acho relevante o conhecimento disso na parte da manhã. Estaríamos na parte da manhã escutando, absorvendo mais coisa. O nosso trabalho é na parte da tarde. Não entendo que já estaríamos passando alguma colocação para as entidades que vamos ouvir de manhã. Não queria influenciar, de maneira nenhuma, esses depoimentos. Quero, na realidade, absorver as informações para que a gente possa trabalhar melhor as proposições.

**SRA. EDIR SALES** – O assunto está ótimo, precisa continuar, mas preciso ir embora, porque tenho um programa de rádio, agora, meio-dia e meia. Vocês me desculpem porque vou ter que me retirar. Muito obrigada, até a próxima reunião.

**SR.** – Não pensando e nem preocupado em que a apresentação disso aqui seja feita pelo animador. O animador pode fazer uma síntese. Quando Fred falou sobre 6 a 10 pessoas que falariam, seriam pessoas que participaram disso aqui, além da entidade oficial. A participação nessa colocação seria das pessoas que discutiram isso aqui e que vão fazer um pequeno depoimento sobre este trabalho. É a minha avaliação, além do próprio representante. No caso de transportes públicos é fácil porque a NTP tem uma visão mais pública. Nos transportes urbanos temos que ouvir a Confederação Nacional de Transportes e o Sindicato dos Operadores Privados, para ter uma outra visão.



**SR. OLIVER** – Gostaria, mais uma vez, de insistir no problema do depoimento. É muito difícil caracterizarmos o que é representativo do usuário final do transporte. Esse deve ser o objetivo. Como entidade representativa vou dar um exemplo crítico só para mostrar. Se eu colocar uma entidade representativa de ônibus, por exemplo, pode comparecer a Transurb, que representa os empresários de ônibus, mas acho que nenhum deles viaja de ônibus. O objetivo é atender quem viaja de ônibus. O mesmo acontece com a carga. Não sei como equacionar isso. Mas esses depoimentos têm de ser na ponta final do processo.

**SR.** – Quanto às duas questões levantadas, inclusive esta de Oliver, quero dizer que, certamente, o empresário não viaja de ônibus. No entanto, é importante ouvirmos quem viaja e vai na linha, como também o empresário, porque ele tem também seus problemas e é parceiro na provisão dos serviços. Um só depoimento não vai resolver. Precisamos pelo menos de dez depoimentos. Deveríamos prepará-los para falar por cinco minutos.

Estou na linha de Pedro, ou seja, não consideraria imprescindível essas apresentações dos dois trabalhos de manhã, mas acho que elas cumprem o efeito. Talvez fosse melhor fazer essa apresentação com um pouco mais de detalhes no período da tarde, quando vai se debruçar propriamente sobre o assunto. Mas precisamos compatibilizar a questão operacional, isto é, o interesse com o tempo disponível. O tempo não pára. Acho que dá para fazer um aperitivo de manhã.

A sugestão é a seguinte. Que após o trabalho de passageiro e de carga fosse produzido um texto de duas páginas. Na medida em que a pessoa recebesse o convite, também receberia esse texto de duas páginas. Marcaríamos o início para as 9 horas, teríamos uma introdução ao fórum e à carta por 15 minutos, o Seade faria uma apresentação de 30 minutos, 15 minutos para a apresentação de passageiro e 15 minutos para a carga. No total são 75 minutos. Depois teríamos 10 minutos de depoimentos de 5 minutos cada. Vamos arredondar esses depoimentos para 1 hora. Teríamos um total de 2 horas e 15 minutos. Reservaríamos mais 1 hora

para debates. Teríamos toda essa carga de informação, com um total de 3 horas e 15 minutos. Se chegarmos a um total de três horas e meia, mais meio-dia e meia, meio-dia e quarenta terminaremos. Teríamos de ser bem rígidos com o tempo, faríamos três ou quatro perguntas para os depoentes, a fim de orientá-los e deixar claro que eles têm cinco minutos para falar e que não é para fazer discurso ou apresentar pauta de reivindicação.

Entre esses depoentes, estamos falando muito de entidades de usuário final, mas acho que seria muito interessante se pudéssemos ter algumas pessoas da imprensa, ou seja, esses repórteres especializados em cidades, ou esses especializados em economia e assuntos de carga. Pegar esse pessoal que trabalha com o trânsito e o transporte em São Paulo, com os helicópteros que conhecem bem o assunto. É evidente que as informações virão quadradas, mas muito úteis. É bom ouvir os perueiros. Quanto ao pessoal ligado às cargas, a coisa de agricultura tem diversas facetas, são pessoas dos sítios, pessoas que operam diversos terminais, etc.

Damos um intervalo de uma hora e retornamos às 3 horas da tarde. Fazemos um período de uma hora e meia cada sessão e encerramos até as 18 horas, no máximo 18 horas e 30 minutos.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Todos concordam com a proposta?

**SR.** – Quero fazer só uma observação. Tenho a impressão de que feita a apresentação pelo Seade, por mais resumida que seja a apresentação, vão aparecer coisas que se não forem superpostas, elas vão parecer superpostas. Se é para fazer a segunda apresentação, acho que ela deve ser coordenada com o Seade. Seria complementar ao Seade. Senão, a contribuição vai ser talvez muito pequena e pode influenciar os depoimentos que venham na seqüência. Se for apresentar um resumo disso, na parte da manhã, teria de ser coordenado. Ou seja,

efetivamente, devemos deixar Paulo entrar em contato com o Seade para combinar essa apresentação.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Gostaria de fazer uma sugestão. Paulo, é possível fazermos uma reunião na segunda-feira, porque não temos muito tempo. Teremos que chamar o Seade, os coordenadores, você, se o Hermano vai ficar.

**SR. PAULO** – Primeiro quero confirmar que Oliver continua comigo porque essa carga é pesada e agora nessa fase é que vai ser mais importante a contribuição de Oliver. Sugeriria que Milton e Hermano ficassem. Hermano procurou resolver e está muito interessado, acho que temos de aproveitar esta motivação.

**SR.** – Queria voltar um pouco na questão da apresentação do Seade, de 30 minutos e os outros em 15 minutos. Os técnicos do Seade são especialistas de autocompetência na coleta de informações e tal. A observação viria no seguinte sentido. As informações que vão ser colocadas aqui, listadas pelo Seade e as que potencialmente poderiam ser apresentadas pelos dois grupos, seja de passageiros, seja de carga, a essas áreas correspondentes a esses dois segmentos, eles dispõem de um volume muito maior de dados com maior detalhe e com muito maior capacidade de análise dos seus respectivos segmentos do que o Seade. O Seade é uma entidade que se destina a coletar e armazenar informações. Mas a capacidade de análise e de identificação de questões críticas nos segmentos, elas seriam muito melhor desenvolvidas pelas respectivas entidades de cargas e de passageiros. Estou querendo colocar isso no sentido de que se houver essa questão da superposição, que é um coisa que pode haver, é preciso ser combinado evidentemente. Talvez poderíamos reduzir o tempo de apresentação do Seade.

**SR.** – Acho que não conflita com a idéia que Miguel levantou de fazer a coisa coordenada, mesmo porque o documento do Seade saiu da discussão inclusive na

própria Comissão de Transportes. Isso que está aqui e tem coisas repetidas mesmo, porque eles participaram das quatro cinco primeiras reuniões, três pessoas do Seade, discutindo, participando e a gente trocou idéia do direcionamento desse documento aqui.

A idéia de Miguel é importante, ou seja, fazer essa coisa coordenada. Acho que não conflita com os objetivos.

**SR. XAVIER** – Não quero polemizar mais, acho que estamos de acordo com essa proposta, só queria lembrar que quando falei em jogar a apresentação e a análise crítica para o período da tarde, é que queria que o Seade apresentasse só o diagnóstico frio, com as tabelas, mesmo, para não entrar em nenhum juízo de valor. Exatamente para escutar os depoimentos. Mas estou vendo que o entendimento é caminhar para que, na apresentação, também já tenha alguma análise crítica de valor, antes dos depoimentos. Então, é só se certificar de que é esta posição que está sendo feita.

**SR.** – Essa observação de Xavier foi importante para sabermos o seguinte. Quero retomar uma coisa que Cosma falou. Estou entendendo que a apresentação do Seade não é uma apresentação do banco de dados. O Seade vai pintar o cenário geral baseado nos dados. Essencialmente uma coisa conclusiva. Ele não vai pegar uma tabela e ficar explicando como ela foi feita, etc. Ele só vai usar dados para justificar, fundamentar conclusões sobre o cenário. Não é isso?

**SR. SIDNEY BERALDO** – Na segunda-feira, às 14 horas, no gabinete, faremos essa reunião com a presença do Seade, de Xavier, Paulo, Ulisses e Hermano. Damos uma olhada no assunto porque temos que imprimir esse modelo e precisamos fazer antes do Carnaval.

Estamos pensando em fazer o evento no Plenário Teotônio Vilela, onde tem um local maior para a platéia.



Poderemos fazer, agora, a lista dos usuários. Quais são as sugestões dos usuários?

**SR.** – O que talvez possa ajudar são essas pesquisas qualitativas que a Secretaria tem feito, reunindo usuários que representem efetivamente segmentos, os usuários de regiões. Não temos entidades de usuários.

**SR.** – O presidente do Fetcesp é uma presença obrigatória, da Federação dos Transporte do Estado de São Paulo, fala bem, representa bem, não é um técnico, um intelectual, mas ele sabe e tem representatividade nisso aqui. São bem organizados. No campo dos caminhoneiros tem que aparecer mais do que um dos representantes aqui, tem uma certa briga de poder entre eles, mas acho que temos que escolher um deles. A Pomus, que é a associação dos usuários do porto de Santos, tem o Sena, que é uma pessoa bem articulada, fala bem, é organizada e tem um bom conhecimento da logística do Estado. É uma presença que pode enriquecer. Mesquita é outra pessoa que pode dar uma grande contribuição, ele é o diretor de operações da Ultrafertil. Mas não é nessa qualidade que faço sugestão de seu nome. Ele é a pessoa mais estruturada que tem em relação ao porto e na Fiesp. É uma pessoa muito bem articulada, tem uma boa cabeça, bem estruturado.

Da agricultura tem que vir um específico. A Ultrafertil está superbem articulada, porque eles são os provisosores de 70% a 80% do grupo dos fertilizantes e conhecem todo mundo. Porém, acho que tem que vir um representante específico da agricultura.

**SR.** – Os professores, estudiosos do centro de pesquisa que hoje têm experiência e pleno desenvolvimento na Secretaria da Agricultura. Não sei especificamente quem são os interlocutores.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Temos que falar com Meireles que inclusive está discutindo muito isso, para ver quem são os representantes de transportes de grãos, hortifrutigranjeiros, abastecimento da cidade, etc.

**SR.** – Não estamos com dificuldades em conseguir pessoal representativo. Mas temos que falar qual é o perfil deles. A pessoa precisa ter conhecimento, ela precisa ter capacidade de síntese, de globalização, precisa se expressar bem e em cinco minutos.

**SR.** – De passageiros, sugiro Rogério Belda, que, inclusive, é membro da comissão.

**SR.** – Para a parte de carga ferroviária o próprio Marreco, presidente da Ferrobán, que pode esclarecer, inclusive, como foi encaminhada a questão da privatização da ferrovia.

**SR.** – Para a área hidroviária seria Silvestrim.

**SR.** – Além de Marreco, gostaria de sugerir para o transporte de passageiros de longa distância, que tem domínio do que está acontecendo nos passeios de longa distância é Walter Leme Soares, que foi deputado federal e é empresário rodoviário. O outro é Felipe Macioli, diretor da Viação Cometa. Os dois têm um acervo de pesquisa de detenção das condições dos passageiros, na parte de transporte de longa distância.

**SR.** – Vamos ter uma lista enorme, e depois teremos de selecionar.



**SR. SIDNEY BERALDO** – Vamos pegar todos os nomes e na segunda-feira e submetemos a vocês antes de fecharmos a lista.

**SR.** – Xavier estava chamando a atenção de uma coisa em relação ao Silvestrim, que é a pessoa ligada ao fomento Tietê-Paraná. Ele é uma pessoa que tem uma visão estruturada. Xavier chamou a atenção e perguntou por que não chamamos um operador da hidrovia. Temos um problema sério, porque a hidrovia, fisicamente está lá, só que não funciona. Se tirar a areia, há muito pouca coisa circulando por ela. E tem um problema sério. Se trouxermos Silvestrim não vamos ter uma visão de lá. Ele deu a sugestão de talvez trazermos o operador de ADM, que não tenha a visão sistêmica toda, mas ele vai ao ponto certo da questão.

Falo a mesma coisa em relação ao Marreco, que é uma das cabeças super bem-estruturadas, não tenho dúvida. Mas Marreco é um sujeito que viveu mais de 20 anos na Vale do Rio Doce, está chegando em São Paulo agora, e tem uma ferrovia que está pegando agora. Precisaria vir alguém que sofra com a Fepasa.

**SR.** – Acho que precisaríamos das duas pontas, porque Marreco tem uma dificuldade pela maneira como foi feita a privatização. Ele provavelmente só vai falar disso.

**SR.** – Não tenho dúvida de que Marreco é uma figura enriquecedora, mas estou dizendo que para os propósitos não seria o momento adequado.

Nesse ponto seria muito mais enriquecedor, no caso da ferrovia, ouvir Hermes, que poderá falar das dificuldades. Ele deu um depoimento contundente gravado em ata e se continuar assim eles vão tirar o terminal dele no Estado de São Paulo. São três milhões de toneladas. Ele vai contar quanto custa, como é a Ferronorte achar tal coisa, porque a Ferroban está com a política de tirar carga do Estado de São Paulo e levar para outro Estado.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Hoje é quarta-feira. Até segunda-feira, às 14 horas, daria para sugerir todos os nomes, porque nessa reunião já podemos tentar distribuir dentro dos objetivos, que é ouvir o usuário. Na carga tem diversos setores, rodoviário, ferroviário, hidroviário, porto, transporte de grãos, da área da agricultura, da indústria.

Como não temos mais sugestões, vamos encerrar esta reunião, lembrando que na segunda-feira temos que estar com o seminário montado, para dar tempo de fazermos os convites, porque o Carnaval no meio atrapalha muito.

Muito obrigado a todos.

## 22.03.2000

- .Edir Sales – Deputada. Coordenadora do grupo temático Transportes e Relatora tema Energia
- .Sidney Beraldo – Deputado. Relator do grupo temático Transportes e Coordenador do tema Energia
- .Mauro Arce – Secretário de Energia
- .Mário Santos – Presidente da ONS
- .Silvio Aleixo – Consultor-temático. Coordenador do tema de Energia
- .Armando Shalders – Coordenador do Tema Matriz Energética do Estado de São Paulo, Produção versus Consumo
- .Suani Coelho – Coordenadora do Tema das Fontes
- .José Zatz – Coordenador do Grupo Instrumentos Econômicos e Financeiros que Permitam a Expansão da Oferta de Energia
- .Armando Shalders – Coordenador do Tema do Estado
- .José Roberto Moreira – Professor. Coordenador do Tema de Racionalização do Uso de Energia
- .Zevi Khan – Coordenador do grupo Estado enquanto Regulador e Fiscalizador do Serviço de Energia
- .José Paulo Vieira – Coordenador do Tema da Legislação do Setor de Energia
- .Ubiratan Conesa – Coordenador do Tema da Legislação de Energia
- .Fernando de Almeida Prado – Coordenador do Tema da Política Tarifária
- .Airton Ghibert – Coordenador do Tema das Mudanças Institucionais de Adequação ao Novo Século
- .José Sidney Colombo Martini – Coordenador do Tema de Informação de Recursos Humanos. Presidente da Cetep, Ipte
- .Manuel Viegas – Presidente do Sinergia-CUT.
- .Bresser – Comgás



**SRA. EDIR SALES** – Antes de darmos início aos trabalhos, quero agradecer a presença de todos os senhores. Gostaria de citar primeiramente os componentes da Mesa: esta Deputada, Edir Sales, coordenadora, Deputado Sidney Beraldo, relator, o Secretário de Energia, Dr. Mauro Arce, o presidente da ONS, Dr. Mário Santos, e o consultor-temático, Dr. Silvio Aleixo.

Quero agradecer também a todos os conselheiros e coordenadores que estão participando deste tão importante Grupo Temático do Fórum São Paulo Século 21: coordenador do Tema da Matriz, Sr. Armando Shalders; coordenadora do Tema das Fontes, Suani Coelho; coordenador do Tema de Instrumentos Econômico-financeiros, Sr. José Zatz; coordenador do Tema do Estado, Sr. Armando Shalders; coordenador do Tema de Racionalização do Uso de Energia, Professor José Roberto Moreira; coordenador do Tema do Estado, Sr. Zevi Khan; coordenador do Tema da Legislação do Setor de Energia, Sr. José Paulo Vieira; também coordenador do Tema da Legislação de Energia, Sr. Ubiratan Conesa; coordenador do Tema da Política Tarifária, Fernando de Almeida Prado; coordenador do Tema das Mudanças Institucionais de Adequação ao Novo Século, Sr. Airton Ghibert; coordenador do Tema de Informação de Recursos Humanos, Sr. José Sidney Colombo Martini.

A instalação dos trabalhos do Fórum Parlamentar do Século 21 realizou-se no dia 16 de agosto de 1999. Este é um Fórum multidisciplinar e suprapartidário, envolvendo toda a sociedade e os seus parlamentares, para, em um conjunto de pensamentos, decidirmos, ao longo de um ano e meio, o futuro que queremos construir para São Paulo.

O Fórum do Século 21 está subdividido em 16 temas de trabalho. Essa iniciativa marca, assim, a recuperação histórica e primordial do papel do Poder Legislativo, que, aquém de um simples produtor de leis, assume a condução, em nosso Estado, ao futuro, antecipando, pensando e discutindo as grandes questões sociais e econômicas de forma responsável e participativa.



O Fórum contempla 60 conselheiros, representantes de todos os setores da sociedade paulista: acadêmicos, sindicalistas, empresários, jornalistas, religiosos, esportistas, artistas, representantes de organizações não governamentais, de minorias, de associações profissionais, dentre tantos outros representantes da sociedade.

Acreditamos plenamente – esta Deputada, Edir Sales, e o Deputado Sidney Beraldo – no sucesso do Fórum Parlamentar São Paulo Século 21 e nas evidências de tal êxito, que já são percebidas diante da forte participação e colaboração de toda a sociedade envolvida em todos os temas em debate. A TV Assembléia e os demais órgãos de imprensa têm legitimado, à sociedade, toda a transparência de nossas atividades.

Os trabalhos deste Fórum terão uma postura essencialmente ética, elegendo como valor fundamental a ser priorizado o ser humano. Os resultados deste Fórum não serão apenas infundáveis relatórios, mas verdadeiras diretrizes para a atuação legislativa que alicerçará o Estado de São Paulo no Século 21.

Assim, a Assembléia Legislativa e, em especial, nós – Deputada Edir Sales, Deputado Sidney Beraldo – agradecemos a participação de todos na construção dessa nova história de São Paulo.

Agora, passo a palavra ao nobre Deputado Sidney Beraldo.

**SR. SIDNEY BERVALDO** – Quero cumprimentar a Deputada Edir Sales, coordenadora deste tema de Energia; o nobre Secretário de Energia, Dr. Mauro Arce; o Presidente da ONS, Dr. Mauro Santos, que muito nos honra com sua presença, em nome de quem gostaria de saudar todos os conselheiros e participantes deste Seminário.

Quero agradecer e cumprimentar o Dr. Silvio Aleixo que, na realidade, nos tem dado todo o respaldo para podermos levar em frente este tema “Energia”, tão complexo. Contando com a sua participação, determinação e vontade, nós, juntamente com a Deputada Edir Sales, temos absoluta certeza de que iremos

produzir um trabalho adequado e importante dentro da expectativa da sociedade de São Paulo.

Como disse a Deputada Edir Sales, estamos fazendo um esforço para dar um salto também de qualidade na prestação de serviços. A Assembléia, de uma forma ou de outra, também é uma prestadora de serviços naquilo que se refere à produção de leis, adequação e reforma do Estado dentro do processo de fiscalização que lhe compete nos órgãos executivos e governamentais.

Mais do que isso, queremos, através deste Fórum, promover uma integração cada vez maior com a sociedade, dando esse salto de qualidade dentro do processo democrático. Acreditamos que só a democracia não basta; precisamos de uma democracia participativa, na qual a sociedade tenha cada vez mais canais desobstruídos para poder influir, levar a sua participação, a sua contribuição, na composição desse Conselho.

Hoje, somada à participação de verdadeiras autoridades, desde o representante dos trabalhadores até as mais altas autoridades que têm sob sua responsabilidade a implementação e o comando desse setor tão importante, temos a presença do Dr. Mário Santos, da ONS. Sabemos da responsabilidade e do papel que exerce nesse setor.

É uma honra muito grande, e a Assembléia Legislativa de São Paulo se sente engrandecida com a presença de todos os senhores hoje aqui. Temos absoluta certeza de que realizaremos, com total êxito, esses trabalhos.

Ontem, li nos jornais uma manifestação do presidente do Banco Central, Dr. Armínio Fraga, que vê condições reais de o Brasil entrar num processo de crescimento de 5,5% do PIB nos próximos 15 anos. É, sem dúvida, uma afirmação extremamente otimista, e estamos torcendo para que ele, realmente, tenha razão. Por tudo o que vem fazendo até aqui, ele tem esse crédito, e a sua declaração, realmente, nos enche de expectativa.

Sabemos que não basta só o crescimento do PIB; precisamos crescer, distribuir melhor a nossa renda; precisamos ter um desenvolvimento humano mais



adequado, já que o Brasil, como oitava economia, ainda se envergonha diante dos índices de distribuição de renda e, do acesso da sociedade a esse desenvolvimento. Temos esse grande trabalho, esse esforço de realmente integrar a sociedade, evitando o aumento do número de excluídos.

Diante de tudo isso, a energia tem um trabalho fundamental em face da expectativa de crescimento de 5,5% do PIB, perguntamos: a infra-estrutura do país está preparada para isso? E a energia? Já temos um planejamento estratégico para enfrentar esse desafio?

Acredito que este Seminário vem num momento adequado, e, pela formação do seu Conselho, pelos membros que temos aqui, tenho certeza de que sairemos, no final desta tarde, com depoimentos importantes para conduzir este processo.

Agradeço, mais uma vez, a todos por estarem aqui. A Deputada Edir Sales, eu e talvez o Secretário precisaremos sair, pois teremos a presença do Governador Mário Covas na Assembléia, lançando um programa que coloca todos os trabalhos da Assembléia definitivamente na Internet.

Sem dúvida, isso também é importante, sob o ponto de vista da evolução democrática, na transparência dos nossos trabalhos, já que qualquer cidadão, em qualquer ponto, poderá ter, em tempo real, todas as informações da Assembléia: confecção de projetos, pareceres, manifestações, votações etc. Essa posição de transparência absoluta da Assembléia de São Paulo também contribui para o processo do exercício da cidadania.

Muito obrigado a todos.

**SRA. EDIR SALES** – Agora, gostaria de chamar o Sr. Silvio Aleixo que dará continuidade aos trabalhos. Antes, porém, o Secretário de Energia, Dr. Mauro Arce, dirá algumas palavras.

**SR. MAURO ARCE – SECRETÁRIO DE ENERGIA** – Muito obrigado, Deputada Edir Sales, Deputado Sidney Beraldo; meu companheiro do setor elétrico



brasileiro, conterrâneo, amigo de mais de 30 anos, Mário Santos, presidente da ONS. Atendendo ao convite da Deputada Edir Sales e do Deputado Sidney Beraldo, que ontem me ligou, fiz questão de comparecer.

Hoje, a ONS responde pela operação do sistema em tempo real do Brasil inteiro, tendo, portanto, uma responsabilidade muito grande. Nesse contexto, o sistema elétrico de São Paulo é fundamental para a operação desse processo.

A nossa relação tem sido unida e coordenada. Temos no pessoal do ONS – no Mário Santos e demais diretores, (como Carlos Ribeiro que trabalhou conosco durante muitos anos na CESP) – a certeza de que essa nova fase não implicará nenhuma solução de continuidade com relação ao abastecimento de energia não só nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste, mas no Brasil inteiro, já que hoje o sistema é completamente interligado.

Gostaria de ressaltar as palavras do Relator, Deputado Sidney Beraldo, quanto ao desenvolvimento e à necessidade de mais energia dando números.

Nos primeiros dois meses do ano, o consumo de eletricidade em São Paulo cresceu 6,8%. É óbvio que esse número é afetado por duas coisas: em janeiro de 1999, tivemos o processo de desvalorização do real, e o mês de fevereiro do ano passado, além de ter tido 28 dias, teve o carnaval. Este ano, não tivemos isso.

De qualquer forma, expurgado esses efeitos, existe uma tremenda mudança no perfil do consumo. Para se ter noção, nos primeiros dois meses do ano passado, o consumo industrial em São Paulo caiu 10%: este ano, subiu 10,5%, saindo, depois de vários meses, de uma tendência de taxa anualizada negativa para uma taxa positiva.

Fechamos o ano de 1999 com um crescimento de mercado em São Paulo de 0,9%. Com a retirada dos dois meses de 1999 e o acréscimo dos dois meses de 2000, essa taxa anualizada já subiu para 2,6%.

Quero reiterar a importância do setor de energia, de um modo geral, para que não sejamos tachados de causadores de recessão no país e consigamos garantir a

energia não só para os próximos anos, mas, como o próprio tema deste Seminário aponta, também enxergar um pouco mais à frente.

Não pretendo que enxerguemos todo o próximo século. Contudo, é importante colocarmos as coisas num horizonte maior, procurando exercitar a nossa fantasia positiva no sentido de ampliar essa visão para verificar como vamos atender ao mercado de energia e como vamos colaborar para que não haja recessão mas desenvolvimento. Sem dúvida nenhuma, se não houver energia, não haverá desenvolvimento.

Quero também ressaltar a presença dos representantes dos empregados. Nas nossas reuniões anteriores, tivemos a participação dos sindicatos e hoje estou vendo o pessoal do Sinergia-CUT, um sindicato e uma federação importantes em São Paulo, e o Sindicato dos Eletricitários, sempre presente.

Sinto uma preocupação muito grande, tanto da coordenação como do relator, no sentido de que tenhamos opiniões fora do setor público. Brincamos, dizendo que não seja um Seminário “chapa branca”, mas que haja a participação da sociedade como um todo, que é quem vai usar esse serviço.

Quero agradecer ao Dr. Silvio pelo trabalho que está fazendo e também aos coordenadores. Estamos aqui não para ditar as normas, mas, da mesma forma que a Assembléia Legislativa, para ouvir e melhorar cada vez mais o setor energético, produzindo energia suficiente conseqüentemente, atendendo aos requisitos de lazer, economia, e bem-estar da população de modo geral.

Muito obrigado.

**SRA. EDIR SALES** – Com a palavra o Presidente da ONS, Dr. Mário Santos.

**SR. MÁRIO SANTOS** (Presidente da ONS) – Deputada Edir Sales, Deputado Sidney Beraldo, Sr. Secretário de Energia Mauro Arce, caríssimo amigo, meu conterrâneo – também sou pernambucano –, gostaria de, através do Dr. Mauro, prestar uma homenagem a São Paulo, particularmente na sua origem, à Cesp.



Trabalhei 30 anos na Cia. Hidrelétrica São Francisco, e o Rio São Francisco – Chesf –, na época, bastava para alimentar todo o Nordeste, mesmo quando ainda havia seca. Não tínhamos muita necessidade de programar e planejar energeticamente o sistema e a interdependência de bacias e usinas. Com as secas de 1971, 1985 e 1986, a nossa interação, através do antigo GCOI (?), fez-me conviver fortemente com os técnicos da Cesp, e nós do Nordeste, da Chesf, tivemos uma excelente escola e aprendemos muito.

Não bastava haver um momento simbólico, como este na Casa de São Paulo, que é esta Assembléia, para eu fazer essa reminiscência. Mais do que uma reminiscência, uma obrigação de agradecer aos técnicos da Cesp o aprendizado que nós “chesfianos” tivemos na época. E era a forma de eu ser treinado para enfrentar Furnas, porque tinha uma certa dificuldade nesse campo. Faço este testemunho. (Os cabelos brancos permitem que façamos testemunhos históricos.)

Diria também que me sinto profundamente honrado pelo fato de o Dr. Mauro ter-me incentivado a vir aqui. Quem opera o sistema interligado brasileiro tem não só que cuidar do tempo real a cada segundo, mas também tem de olhar cinco anos à frente. As bacias elétricas brasileiras têm de ser operadas com a visão de regularização.

Eu vim aqui hoje para ouvir o que São Paulo pensa. Nós, da Operadora Nacional do Sistema, temos que estar preparados para hoje e para cinco anos à frente, para podermos assegurar a energia elétrica ao país.

Eu fui presidente da Cierc – uma organização latino-americana de energia elétrica que congrega 200 empresas –, onde obrigado a fazer prospecção 20 anos à frente do mercado de energia da América Latina, mormente de energia elétrica.

Hoje, é difícil pensar só em energia elétrica sem pensar em energia por conta do gás. Não se pode pensar só na oferta; tem que se pensar na demanda.

O Dr. José Roberto Moreira tem um tema emblemático ao país na área de racionalização de energia; é preciso pensar no lado da oferta e no lado da demanda, porque gás e energia elétrica forçam essa integração. Mais ainda, tem



que se pensar também não só em ampliar a oferta de energia, mas também em racionalizar o consumo.

O Brasil corresponde a 55% de tudo o que pensarmos da América Latina, inclusive energia. O Brasil nasceu e está vocacionado, a meu ver irreversivelmente, para ser o mercado de demanda de energia para a América Latina.

Seremos os importadores de energia, porque somos 55% da demanda deste continente, e São Paulo é, para o Brasil, o que somos para a América Latina. São Paulo é 55% de tudo que se fala; o grande mercado de demanda é São Paulo. Quem quiser pensar em como resolver o problema de energia elétrica neste país tem que entender o que São Paulo necessita, o que São Paulo pensa.

Não sei se isso é bom ou ruim, só sei que é uma realidade. A grandeza de São Paulo obriga quem pensa em energia a pensar em São Paulo. Como São Paulo pretende definir seu futuro? Se São Paulo pensa em ser auto-suficiente, vai pagar um preço por isso. Se São Paulo pensa em ser um grande importador, vai ter uma determinada dimensão, vai ter uma consequência positiva e negativa.

São Paulo pretende fazer um *mix*? Uma hora sendo importador, outra, exportador; trabalhar com sua energia secundária, com sua biomassa? Quem tem mais biomassa neste país? Trabalhar com processos industriais que permitem co-geração? Quem tem, neste país, melhor condição de fazer co-geração? Quem tem, no país, melhor condição de fazer eficientização? Os grandes processos de uso de energia elétrica estão na região de São Paulo.

Quando se olha os nomes dos relatores, verifica-se que são autoridades reconhecidas internacionalmente que estão coordenando. Eu diria que pensar no futuro da energia no Brasil significa ver como São Paulo está pensando. O operador nacional do sistema é responsável pela integração do país, buscando, de certa forma, trabalhar como a Assembléia trabalha.

Se aqui os Srs. Deputados têm como “patrões” toda a sociedade paulista, nós da Operadora Nacional do Sistema temos como proprietários todas as pessoas.



Inclusive, na nossa Assembléia, temos a presença do Conselho de Consumidores. Devemos ser absolutamente transparentes.

Somos autoridades privadas sem fim lucrativo. Temos que operar totalmente vocacionados para buscar a sinergia do todo, sem prejuízo do interesse da parte. Nenhuma gente pode ter posição hegemônica dentro da Operadora Nacional do Sistema. Cada gente é obrigada a entregar suas instalações para que seja operada como se fosse de um único dono, e esse dono é a própria sociedade brasileira.

A ONS não tem fim lucrativo; possui uma linha totalmente aberta, transparente e trabalha em cima de regulamentação, de leis, que têm que ser aprovadas por seu Conselho, por sua Assembléia. É a força dessas leis aprovadas pela Assembléia que nos dará autoridade moral, nos dará o poder de fato – delegado por esse processo democrático – de exercermos ditatorialmente a autoridade de operar o país buscando o bem comum.

Sinto-me extremamente grato por estar aqui e ter oportunidade de aprender com as exposições que serão feitas. Gostaria de agradecer à Deputada Edir, ao Deputado Beraldo e ao Dr. Mauro Arce pelo incentivo de estar aqui junto com o Dr. Carlos Ribeiro, meu colega, diretor de operação, que, prazerosamente para mim, como diretor-presidente, levou uma plêiade de técnicos de São Paulo para invadir benfazejamente a Operadora Nacional do Sistema. Hoje, ele é responsável pela Operação do Sistema Elétrico Nacional.

Gostaria de mais uma vez agradecer por essa oportunidade e, de antemão, parabenizar os relatores e organizador desse Seminário pela profunda adequação do temário. Estamos aqui para aprender e, com certeza, aprenderemos.

Muito obrigado.

**SRA. EDIR SALES** –Queria agradecer também a presença da Jô, do jornal da Secretaria de Energia; da Drama (?), do jornal da Assembléia. Se houver mais alguém da imprensa, por favor, digam os nomes.



Vou passar a coordenação dos trabalhos ao Dr. Silvio Aleixo que é coordenador e também conselheiro-temático, para dar continuidade.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Bom-dia a todos. Quero agradecer à Deputada Edir Sales, ao Deputado Sidney Beraldo, ao Secretário de Energia, Dr. Mauro Arce, ao Dr. Mário Santos, presidente da ONS, a todos os coordenadores e conselheiros presentes e convidados.

Hoje será um dia de trabalho, um pré-seminário, visando um seminário maior a ser patrocinado pela Assembléia, do qual participará toda a sociedade civil organizada.

O que vamos ter aqui hoje será a apresentação, em 10 minutos, de cada subtema. É um tempo extremamente pequeno, mas é, justamente, para oferecer à plenária uma discussão ampla.

Quero aproveitar a presença do Dr. Carlos Ribeiro, do Dr. Mário Santos, da ONS, de várias outras organizações e empresas e formular uma proposta: mais do que expor, fazer com que haja um debate profícuo para podermos inserir outras pessoas em cada programa de trabalho.

Vou deixar uma relação de outras empresas e instituições aqui presentes, e, caso queiram participar desses 11 subtemas, coloquem nome, endereço, entidade, telefone e *e-mail*, para que possamos convidar a todos para engrossar os grupos em que estão atuando.

Em primeiro lugar, seria a apresentação da Matriz Energética, mas o Dr. Armando está preso no trânsito. Dessa forma, chamo Suani Coelho para apresentar esse trabalho de Fontes Alternativas de Energia, Evolução e Aplicabilidade. Esse grupo é coordenado por Armando Gomes e pela Suani. São duas pessoas do Setor Sembil, que hoje está agregando vários temas. É um tema extremamente extenso, mas a Suani vai tentar apresentar em 10 minutos.



Quero dizer que as apresentações vão decorrer na continuidade, 10 minutos cada uma. Depois de todas as apresentações, abriremos a palavra à plenária para que não interrompamos e possamos evoluir.

**SRA. SUANI COELHO** – Depois de ouvir o Dr. Mário Santos, falando da co-geração e da biomassa, quase não precisaria mais falar, porque ele já demonstrou a importância, para a própria operadora do sistema, do que é a co-geração e a biomassa.

O nosso grupo tem como enfoque toda a parte de energia renovável, mas, dentro dessa parte, para o Estado de São Paulo de todas as energias renováveis a mais importante é a biomassa; é a sua vocação natural.

Apesar de apresentarmos uma visão geral das energias renováveis no Estado de São Paulo, vou-me limitar a alguns aspectos importantes da biomassa.

A biomassa torna-se particularmente importante no Brasil em vista da nossa dependência externa do petróleo. Mesmo com o aumento da nossa produção de petróleo, ainda temos uma dependência significativa pelo aumento do consumo.

Com a própria previsão do aumento da participação da energia térmica na matriz energética que, até então, era predominantemente hidroelétrica – mais de 95% –, agora, como todos têm acompanhado pelas últimas notícias, estamos tendo cada vez mais um aumento na participação da geração térmica.

Evidentemente, São Paulo não usa só cana. São Paulo tem várias outras biomassas, como, por exemplo, o carvão vegetal, utilizado principalmente no setor siderúrgico.

Nessa transparência que os senhores vêem, podemos verificar uma evolução importante no carvão vegetal, qual seja: a redução do desmatamento da mata nativa e o aumento do carvão vegetal produzido a partir de reflorestamento. Isso significa uma redução nos impactos ambientais.

Temos a importância da geração de emprego no setor de carvão vegetal, a importância da preservação ambiental no momento em que se utiliza o



reflorestamento em vez de exploração de mata nativa e, como será verificado no documento, a importância de políticas de incentivo, como, por exemplo, os mecanismos de desenvolvimento livre do protocolo de Kioto, que perpassa toda a utilização de biomassa.

São Paulo é também um produtor importante de briquetes de resíduos agrícolas, – usado em todo setor terciário e também no setor industrial–, comparado com Rio Grande do Sul e Paraná.

O aspecto mais importante para o Estado de São Paulo é o setor sucroalcooleiro, – a cana-de-açúcar–, não só pelo fato de ser o representante de 63% da produção nacional, 61% do consumo, 40% da frota nacional, 400 mil empregos diretos e 2 bilhões de dólares por safra de arrecadação de impostos. Estes são alguns grandes números que mostram a importância do setor sucroalcooleiro no Estado de São Paulo.

Apesar de todos as discussões a respeito, o Programa do Álcool proporcionou uma economia de divisas de 37 bilhões de dólares até dezembro de 1998, ou, considerando-se os juros da dívida externa, 84 bilhões de dólares. Não há dúvida de que é um resultado expressivo para um programa desse porte, reconhecido mundialmente como o maior programa comercial de utilização de biomassa do mundo, como todos sabemos.

Em termos de energia elétrica, o setor sucroalcooleiro tem uma contribuição extremamente importante que pode ser dada na matriz energética nacional e, em particular, no Estado de São Paulo, uma vez que os resíduos da produção de açúcar e álcool, no processo industrial, podem ser utilizados – tanto as palhas e pontas, como o bagaço da cana – para a geração de energia elétrica; além do calor do processo, que corresponde a um potencial importante no Brasil e, em particular, no Estado de São Paulo, por sua expressiva participação na produção de cana do país.

Para os senhores terem uma idéia rápida do que estamos falando, isso é um estudo bastante recente feito pela Eletrobrás no ano passado, em uma Comissão do Ministério de Minas e Energia, da qual participamos, que levantou alguns números.

No Estado de São Paulo, em apenas 45 usinas, das 135 que o Estado tem, existe uma disponibilidade imediata, resposta a uma consulta pública que a Eletrobrás fez, de 80 *megawatts* excedente. Foram usinas que responderam a uma consulta da Eletrobrás.

Inclusive, isso deve ser considerado um número muito aquém do estimado, porque muitas das usinas do setor nem tomaram conhecimento dessa consulta pública da Eletrobrás por uma série de dificuldades de divulgação.

O próprio estudo da Eletrobrás avaliou um potencial a curto, médio e longo prazo, dependendo do nível de investimento, de 400 a 2.900 *megawatts* excedentes. Isso com tecnologias disponíveis (ninguém está falando em tecnologias em desenvolvimento, coisas ligadas à edificação de biomassas, mas em tecnologias disponíveis) comercializadas no país pelos fabricantes de equipamentos locais.

O que falta para que seja viabilizada toda essa energia de que tanto se fala em vários estudos é uma política adequada. A Aneel está fazendo um trabalho bastante significativo. Desde o ano passado até este, vem trabalhando nisso e editando uma série de resoluções.

Temos um contato bastante próximo com a Aneel e acompanhamos o seu trabalho. A resolução mais recente se refere à qualificação de co-geradores, de forma a garantir a qualidade da energia gerada por eles, que se propõem a vender energia.

Porém, ainda existem algumas coisas a serem feitas – a própria Aneel está trabalhando nesse sentido –, como, por exemplo, o caso das tarifas de transmissão de energia. Isso é um “choro”, digamos assim, que as outras renováveis vêm fazendo junto à Aneel há bastante tempo.

As energias geradas pelas pequenas centrais hidroelétricas, pelas PCHs, têm um desconto na tarifa de transmissão; inicialmente era de 50%, agora, de 100%.



Quer dizer, não pagam transmissão de energia elétrica. Essa é uma exceção feita apenas às PCHs, o que poderia, por um princípio básico de isonomia, ser estendido às outras renováveis, em particular à energia gerada a partir de biomassas.

Os próprios valores normativos, estabelecidos para servir de parâmetro na comercialização a partir de biomassas e consultados em diferentes setores, estabelecem os valores máximos e não mínimos para a comercialização de energia. Isso fica a critério de cada negociação, de os interessados nessa negociação chegarem próximo a esses valores ou não.

Nos países desenvolvidos, como Estados Unidos e os da Europa, sabe-se que o incentivo das fontes renováveis aconteceu principalmente com o estabelecimento de valores mínimos para a comercialização de energia elétrica.

Isso vem acontecendo, inclusive, no caso do gás natural. Sabe-se que como incentivo para as térmicas que estão sendo projetadas – os 15 mil *megawatts* de termoelétrica –, um dos fatores políticos que está sendo usado como mecanismo importante é a garantia de compra, pelo PPA, Eletrobrás, e a tarifa adequada, em particular, com base no valor normativo.

A resolução referente à CCC para renováveis se refere somente à Amazônia. Apesar de ser importante, não entrarei em maiores detalhes.

O que há de necessidade, em termos de legislação, são propostas melhorias nas políticas, particularmente referente à tarifa de pedágio, ao problema das tarifas de *backup*, de suprimento, que está sendo discutido atualmente, e, principalmente, uma questão de legislação ambiental.

Para terminar minha rápida apresentação, eu não poderia deixar de citar a legislação ambiental. O Brasil tem uma legislação ambiental que limita a emissão de fontes estacionárias, em particular a geração termoelétrica, apenas ao óxido de enxofre e particulares. Isso significa que não temos emissão de Nox limitada.

Isso é um fator extremamente importante quando se está trabalhando com turbinas a gás, gás natural ou ciclos combinados, porque a emissão em turbinas a gás com gás natural é elevada. Existem turbinas a gás, modificadas por todos os

fabricantes de equipamentos, que reduzem as emissões de Nox, porém esses equipamentos têm custos mais elevados.

É necessária, evidentemente, uma legislação ambiental que obrigue a menor emissão de poluentes, senão, nenhum fabricante de equipamento vai colocar.

De uma forma geral, a questão da legislação ambiental e as outras políticas que rapidamente comentamos são basicamente o que se considera importante em termos de mecanismos para que se possa viabilizar a geração de energia a partir de biomassa, uma vez que existem interesses concretos de investidores estrangeiros – americanos e europeus – que nos procuram regularmente, pedindo maiores informações sobre o potencial e as oportunidades de geração de biomassa no Brasil. Só é necessário um aperfeiçoamento nas políticas atualmente em introdução, para que se viabilizem esses investimentos.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Agradeço a Suani e a Armando. Vamos retroagir um pouco e chamar o Armando Shalders para expor o tema Matriz Energética do Estado de São Paulo: Produção e Consumo.

**SR. ARMANDO SHALDERS** – A discussão que fizemos sobre matriz, acabou produzindo algumas informações que tentaremos expor resumidamente.

Realizamos algumas reuniões, cerca de seis, e as primeiras foram mais agradáveis porque estávamos tratando do estabelecimento de premissas de evolução, mas as outras foram bem mais desagradáveis, pois tivemos de fazer muita conta. Não produzimos um relatório, porque ficou muito volumoso. Portanto, vou reduzir as informações para não ficar muito longo.

No começo, optamos por trabalhar a evolução do consumo previsível de energia no Estado, tomando como referência a evolução do PIB paulista, traçando algumas correlações de como o consumo de energia se comporta em relação ao crescimento do PIB.

A variável do crescimento do PIB é importante, porque amarra todo o conjunto de definições e cenários que desenhamos. Fizemos uma metodologia que, se fosse sofisticada, as pessoas chamariam de método Delphi, que é o de fazer entrevista. Como não conseguíamos reunir todos, íamos perguntando a opinião.

Trabalhamos com três cenários básicos. Na reunião passada, já havíamos discutido sobre as premissas de evolução até 2010 do comportamento do PIB do Estado de São Paulo, num cenário de baixo, médio e alto crescimento.

O consumo de energia decorrente disso foi tratado da seguinte forma: verificou-se a tendência da intensidade energética de cada setor e ela foi reduzida nesse universo. Aqui, houve uma discussão no grupo de um pequeno ganho de aumento de eficiência em qualquer cenário.

Ou seja, existiu uma modificação no padrão de crescimento da energia em relação ao PIB; a energia passa a crescer relativamente menos que o PIB dentro dessa nossa consideração. Isso incorpora ganhos de eficiência, porque mexe no número de elasticidade.

Algumas coisas energéticas significativas foram discutidas mais especificamente, como gás natural e biomassa. Para qualquer um dos cenários de crescimento do PIB, adotamos como premissa o aumento da participação do gás natural, de 7% para 10%, e de biomassa, de 35% para 38% incluindo em biomassa todo o álcool.

Mais premissas foram discutidas, mas essas são as mais importantes, as que dão mais resultado. É importante discutirmos se essas premissas que adotamos têm validade e como aconteceram fora do grupo.

Há a redução do consumo de óleo combustível e óleo diesel, tanto por pressões de caráter ambiental quanto por substituição do álcool.

Como já disse, há o aumento de eficiência energética que foi inserido na matriz como redução de elasticidade.

Apesar de não considerarmos um aumento significativo da produção de bagaço nem uma contribuição muito grande da palha e das pontas, acreditamos que

haverá um aumento da eficiência na produção de eletricidade a partir da biomassa, a partir do bagaço.

Isso não se espelha muito claramente quando vemos cada um dos energéticos, porque o bagaço, a biomassa, está separado da eletricidade. Não abrimos ainda a eletricidade de origem hídrica, de origem de biomassa. Não fizemos ainda essa abertura. Essas são as premissas.

O resultado do cenário de crescimento do PIB, pegando o período 1995/2010, é este aqui. Aqueles índices resultam no PIB paulista, sempre considerando uma participação decrescente do PIB de São Paulo no do Brasil.

No consumo fica meio estranho, mas sua evolução ganha esta curva – unidade de  $10^9$  quilocaloria.

Esta é uma taxa de crescimento inferior à taxa de crescimento de 2,8%, porque trabalhamos com elasticidades menores que 1%.

Foi consenso de todos o crescimento do setor do comércio em detrimento do setor industrial. Não ocorreu nos últimos anos, mas já vem ocorrendo, e essa substituição tem um efeito importante. Vocês podem ver que tanto o setor de transportes quanto o comercial crescem numa proporção maior do que o setor industrial e residencial.

É interessante notar que, quando saímos de um cenário mais baixo para um mais alto, ou seja, quando a sociedade está numa atividade econômica mais elevada, o momento de substituição, o momento em que o consumo se inverte, ocorre antes; dá para ver pela curva de transportes.

Eu tentei colocar um gráfico com o resultado da aplicação dessas premissas dentro da evolução do consumo de energéticos, pegando apenas alguns. Neste gráfico, não constam coisas importantes como carvão/siderurgia, que é um consumo muito elevado e que importamos (hoje, há algo em torno de 12%).

Aqui estão aquelas premissas e vocês podem verificar como elas ocorreram; isso foi quantificado. Tem muita coisa interessante que pode ser repassada a todos os membros do grupo, podendo servir de referência para uma discussão.

Podemos perceber aqui o comportamento do crescimento do bagaço – eletricidade. Como o óleo combustível cresce menos em relação ao conjunto, aumenta a participação do GLP – gás natural. Esse é o resultado das premissas que adotamos. Estou tentando exemplificar somente alguns energéticos, a fim de que os senhores tenham uma idéia. É importante comparar o nível de grandeza final do cenário alto com o baixo.

Não conseguimos fazer um texto que não fosse hermético, que desse para qualquer um ler, entender e discutir. Vamos tentar fazer isso nas próximas reuniões e distribuir para todos, mas é interessante já passar os textos para os membros do grupo, para que vejam os gráficos e como resultou todo o trabalho que resumi aqui.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Quero agradecer a apresentação de Armando Shalders e vamos para o item 3: Instrumentos Econômico-financeiros que permitam a expansão da oferta de energia. Quero convidar o Sr. José Zatz para fazer a apresentação.

É importante que os coordenadores exponham para a plenária propostas de encaminhamento para algumas questões. Isso é fundamental. No caso da Suani, o que fazer com esse montante de bagaço? Enfim, algumas propostas concretas que podem ser discutidas, verificando as projeções futuras. Por exemplo, a matriz energética se insere em outros grupos; então, qual a participação do gás e das outras fontes alternativas para que possamos evoluir inclusive na legislação?

**SR. JOSÉ ZATZ** – O tema a ser discutido, Instrumentos Econômico-financeiros para Expansão da Oferta, é muito mais uma análise de como as coisas não poderão ser feitas daqui para frente do que de como elas o foram no passado.

Vou separar o assunto em dois blocos. Primeiro, as décadas de 50-60, focalizando do ponto de vista de São Paulo. Como o Dr. Mário Santos disse muito bem, São Paulo representa um consumo de energia muito importante no país. Por outro lado, o perfil do consumo e da sociedade é muito diferente. Como o Dr.

Armando acaba de demonstrar, a indústria está decrescendo e o setor residencial e de serviço crescendo.

Se, no âmbito da Assembléia Legislativa, pretendemos pensar São Paulo, vamos tentar. A Suani apontou algumas peculiaridades. São Paulo é um grande produtor de energia de biomassa que no Brasil e no mundo é o programa mais importante.

Vamos tentar, dentro dos parâmetros de São Paulo, refletir quais seriam os instrumentos econômico-financeiros daqui para frente, a fim de garantirmos a oferta de energia à sociedade, daqui a 5, 10, 20 anos.

A Deputada falou há pouco que o importante é o homem. Nós vamos analisar a qualidade de vida do paulista no seu Estado, como melhorar essa qualidade de vida sem prejudicar o ambiente, em condições econômico-financeiras realistas que possam ser cumpridas.

Nas décadas de 50-60, vimos um esforço muito grande em São Paulo voltado para o desenvolvimento. A maioria dos presentes é do setor elétrico e conhece bem os esforços do Dr. Garcez na criação da Cesp, o que garantiu a alavancagem do desenvolvimento de São Paulo nas décadas de 60 e 70, a partir da energia produzida no Estado.

Esse esforço foi muito importante e não é por acaso que tivemos um ciclo de desenvolvimento industrial em São Paulo na frente de outros Estados do Brasil, pela presença da oferta de energia nesse período, particularmente energia elétrica.

Ninguém se preocupava muito com matriz energética na época e era muito pragmático. O que era preciso? Energia elétrica, petróleo? Petróleo, a Petrobrás está produzindo: refinando – estou falando das décadas de 50, 60 –, aumentando a capacidade de refinar, produzindo pouco, perfurando pouco, mas era uma questão tratada nacionalmente. A energia elétrica era tratada no Estado. Isso garantiu um importante desenvolvimento para o Estado de São Paulo na época.

Nas duas décadas seguintes – 70 e 80 –, até a década de 90, vimos uma situação diferente. Um sistema Eletrobrás eficiente – tão eficiente que garantiu toda



a energia elétrica de que precisávamos. Lembro-me do final da década de 70, quando combatíamos a necessidade de um grande programa nuclear, de um debate com o ministro da época, Uecke, que dizia: “Se não tivermos usinas nucleares no início da década de 80, vocês vão andar com uma vela na mão aqui em São Paulo.” Nós não andamos com vela na mão, até hoje, nem em São Paulo, nem no resto do Brasil.

O Estado investidor se endividou, não importa como isso ocorreu, mas o sistema Eletrobrás foi eficiente, competente e nos forneceu a energia necessária. As nossas distribuidoras estatais foram competentes, com padrões internacionais – quando digo internacionais, eu me refiro ao americano e europeu, não ao da América Latina –, e trouxeram a distribuição de energia até as casas, as indústrias. Por mais que tenhamos nos queixado como coletividade, sempre tivemos uma oferta de energia de qualidade.

Uma matriz energética convencional – continuou, por inércia, diria até por extrapolação, a ser a matriz energética com petróleo e energia elétrica. Passamos duas grandes crises. Em 1973, nada ocorreu. Surpreendentemente, outros países reformaram suas matrizes energéticas. No Brasil, continuou tudo como antes, ou seja, acreditando no consumo de energia de 1,3, 1,5 vezes o crescimento do PIB e ponto final.

Em 1979, uma nova crise, que repercutiu na produção de energia no Brasil. Começou-se a perfurar mais e encontrar mais energia.

Passamos pela década de 80 com uma introdução importante, o Programa Nacional do Álcool, primeira alternativa à matriz tradicional: petróleo/energia elétrica. Era uma nova energia. Na época não se falava, mas fazia parte dos ingredientes do que hoje se chama desenvolvimento sustentável. Quer dizer, uma energia que não colabora com a destruição do planeta Terra, ou com o efeito estufa, ou com o crescimento do CO<sup>2</sup>, formando um ciclo fechado – o CO<sup>2</sup> produzido no consumo é reabsorvido na cultura da cana.



O Estado de São Paulo saiu na frente e, como a Suani mostrou, é o maior produtor nacional e consumidor de álcool.

Como dizia, a produção de petróleo aumentou e começou aí um movimento que temos de levar em conta, como pessoas responsáveis, de crítica ao Estado. Tenho dezenas de artigos dizendo que, para melhorar a qualidade do sistema, precisava privatizar e isso abaixaria as tarifas. Alguns artigos falavam em metade, talvez 1/3 das tarifas da época. Por mais que discutíssemos essa questão, esse padrão era bem aceito e se acreditava no mito de que as empresas estatais eram muito inchadas etc.

No final da década de 90, mais recentemente nesses últimos três anos, vimos o processo de privatização: toda a distribuição privatizada, a geração a ser privatizada a curto e médio prazo. Vimos um modelo de financiamento pelo Estado esgotado e um novo modelo entrando.

O Dr. Mário Santos representa hoje um dos aspectos desse novo modelo, dessa nova realidade, que não significa necessariamente aquelas tarifas baratas que se imaginava, mas um sistema novo de operação, mais moderno.

Há o mercado atacadista que se está abrindo com uma série de aspectos nesse novo mercado. Por outro lado, há uma dificuldade: o financiamento desse novo sistema terá de ser feito em grande parte pela iniciativa privada. Isso é novo em termos de Brasil. Estamos acostumados com um Estado autoritário, mas, ao mesmo tempo, protetor e investidor, que se endivida para fornecer os serviços públicos necessários. Pelo menos isso foi o que aconteceu durante várias décadas.

Uma participação crescente do gás natural, passando de 1% para 10% – os dados que o Dr. Armando Shalders mostrou há pouco ilustram isso –, talvez até mais de 10%, vai depender dos preços e da nossa capacidade de construir os gasodutos.

Quem vê o mapa dos gasodutos da Europa em 57, quando a Europa decidiu pelo gás natural, e hoje, verifica que é semelhante ao nosso mapa de linhas telefônicas. A Europa inteira está coberta. O gás pode vir da Sibéria – que foi o que



aconteceu há 20 anos –, entrar numa matriz de custos, depois, do Cazaquistão. Não importa. O fato é que a Europa passou para 500 milhões de m<sup>3</sup> por dia e vai passar para um bilhão; é um grande energético distribuído para produzir energia elétrica, calor e todos os benefícios que a energia traz para a população dos diferentes países. No Brasil, o gás natural está aí, particularmente em São Paulo, e, claramente, entra na nossa matriz.

Uma nova questão a ser discutida, e que não está bem definida – tanto para nós do setor público ou da universidade, quanto para aqueles do setor privado –, é o novo papel do Estado. A Suani há pouco ilustrava a questão da co-geração.

Há mais de 20 anos, junto com o Professor Moreira e outras pessoas aqui presentes, participo de discussões sobre co-geração e conservação de energia. Estamos sempre discutindo as mesmas coisas. O que está faltando como novo ingrediente nessas discussões?

Particularmente, focalizando São Paulo – vou tentar refletir a partir de São Paulo –, temos várias questões. Estou abordando só a oferta convencional de energia, e só vou invadir a co-geração da área da Suani, não os outros energéticos, porque a co-geração, como a produção de álcool, não são mais energias alternativas, são energias convencionais. A tecnologia é tão desenvolvida quanto à tecnologia de produção de eletricidade a partir de gás, motores a diesel ou o que seja.

Estou chamando de convencional a energia que será necessária além do que se consome hoje no Estado de São Paulo, de 15%, 20% ou até 30%, dependendo do cenário na próxima década.

Primeiro é o petróleo *versus* gás natural. Em termos ambientais, não há a menor dúvida de que devemos substituir de maneira crescente no Estado de São Paulo, particularmente nas cidades – 97% vivem em cidades –, o óleo combustível, o óleo diesel, por gás. Temos de buscar políticas de incentivo, de favorecimento à entrada desses energéticos no lugar do petróleo. Inclusive, São Paulo é um Estado que não produz nenhum petróleo e nem muito gás natural, mas há os gasodutos

que convergem para o Estado e, no futuro, poderão trazer gás da Argentina, como está sendo cogitado.

Na questão da biomassa, a participação do álcool combustível é incontestável, havendo, porém, críticas ao empresariado do setor sucroalcooleiro. Recordo-me de ter discutido com um jornalista há pouco tempo que dizia que os usineiros eram muito difíceis. Eu lhe disse: “Vá aos Estados Unidos conversar com colegas seus e pergunte como são os setores lá; os grandes setores produtores agrícolas ou mesmo industriais.”

Como temos mais contato com o usineiro, com o empresário brasileiro, e não temos com os americanos, donos ou grandes acionistas de várias empresas aqui representadas, não sabemos como eles são. Na melhor hipótese, melhores, mas não há evidências. É preciso tomar muito cuidado para não confundir o empresário.

Se olharmos qualquer setor do Brasil, verificaremos que sempre houve algum desvio e sempre se aproveitou bastante de uma série de fatores que o Estado deu como favorecimento em diferentes épocas. Temos de ser cuidadosos e desvincular o uso e a importância do álcool combustível de quem é dono da empresa produtora ou dos interesses particulares.

Existem oportunidades para produção de energia elétrica. O Armando apresentou ali uma necessidade de 2 a 3 mil *megawatts* de energia elétrica no Estado. Independente dos investimentos federais, que, na minha opinião, devem ser voltados para outros Estados mais necessitados, São Paulo tem a obrigação e responsabilidade de produzir a sua nova energia elétrica.

Temos três caminhos mais ou menos equivalentes. Um é o gás natural – 1.000 ou 1.500 *megawatts*. Há pedidos de empresas interessadas em produzir energia elétrica a partir do gás natural nos próximos anos; há uma série de interessados com boas intenções. O problema é como isso será financiado.

A biomassa, o bagaço de cana – o setor alcooleiro já produz algumas centenas de *megawatts* para uso próprio. Não é um setor que não saiba produzir energia elétrica, só que os números vistos aqui – 500 ou 1.000 *megawatts* – talvez



fossem realistas para os próximos cinco a dez anos. Então, estamos falando de metade da nova necessidade de energia elétrica do Estado de São Paulo? É um peso importante.

O uso racional de energia – existem programas, manuais que fizemos na agência para aplicação de energia e, de poucos anos para cá, existe dinheiro; as concessionárias dispõem de várias dezenas de milhões de dólares para uso.

E o que vemos? Aqui em São Paulo, temos a propaganda no rádio do “pombo paulista” dizendo: “Eu sou um pombo paulista. Desligue o ar-condicionado, a geladeira”. Ou então, o “Casseta e Planeta” na televisão falando a mesma coisa. É brincadeira! Sabemos que 20% do consumo é residencial. Não é justo colocar toda a carga de desperdício no setor residencial, no usuário final de energia.

Todos dizem que é cultura do brasileiro dormir com a televisão ligada. Mas não é. É cultura do brasileiro construir prédio irracional. Essa é a cultura. E isso não tem justificativa. O coitado que dorme com a televisão ligada trabalhou o dia inteiro e está cansado.

O Shopping Higienópolis, por exemplo, que ficou pronto há seis meses, é o exemplo do desperdício de energia. Não tem um *shopping* nos Estados Unidos que seja tão desperdiçador de energia. Edifícios construídos hoje na Avenida Paulista gastam muito mais energia do que os construídos há 30 anos.

Não confundir “edifício inteligente” – o que não existe aqui – com edifício que gasta bastante em parafernália eletroeletrônica. Encher o edifício com equipamento eletroeletrônico não quer dizer que ele seja inteligente. Não confundir as duas coisas. Inteligente é construir corretamente, elaborar bem o sistema de ventilação, de iluminação, e reduzir o consumo na construção. Só que não há muito interesse nisso, porque quem pagará a conta é quem vai usar depois.

As formas convencionais estão esgotadas. Faltam mecanismos do setor privado com o setor privado. Todos costumam falar e eu mesmo falei durante muitos anos em *project fitness*. Só que para dar certo o *project fitness*, para alguém financiar, é preciso ter o PPA, o contrato de garantia do fornecimento por 20 anos,



no caso do gás. No caso do fornecimento de energia elétrica, por 20 anos, com uma dada tarifa.

Quem garante 20 anos no Brasil? Eu tenho acompanhado há cinco anos fora do governo, como consultor, o que está acontecendo. Tudo muda a cada ano. É muito difícil convencer uma empresa a fazer um contrato por 20 anos. É possível, mas quem vai dar as garantias? O Estado vai arcar novamente? É o que está acontecendo.

Estamos vendo, até com bons olhos, o fato de o Estado garantir tarifas, mas, no fundo, se o sistema é privado, tem que buscar mecanismos privados. O Estado tem que sentar nessa mesa para garantir o serviço público, para garantir que tudo seja bem regulamentado, que a oferta seja ao menor preço com a melhor qualidade. Se possível, até dar ajuda em uma direção ou outra. Mas não é dinheiro a questão.

Temos de compreender que, a partir daqui, o setor privado com o setor privado, ou seja, o vendedor de gás com o comprador de energia elétrica, com o fornecedor de equipamento, vão ter que se articular para ofertar nova energia. Não é fácil. Não há muita experiência. São empresas nacionais com internacionais.

No ano passado, o dólar teve uma desvalorização que tirou a credibilidade desses investidores. Todos esses fatores estão aí, mas temos de buscar mecanismos e essa é a nossa intenção. É procurar mecanismos não convencionais para ajudar essa articulação, sempre lembrando que o papel do Estado é olhar para todos esses investimentos do ponto de vista do emprego, do ponto de vista de uma melhor qualidade de vida social e do ponto de vista da preservação do meio ambiente.

Em São Paulo isso é uma obrigação muito importante. O Estado não é tão grande, é todo habitado e qualquer alteração do ambiente pode custar muito caro. Temos visto problemas que ocorrem em algumas cidades e regiões de São Paulo nos rios e no ar.

É indispensável que tudo isso seja cuidado dentro de uma política de forma de investimento, formas econômico-financeiras, que levem em conta esses fatores.



Eu sei que não é fácil, mas, em outros países, como os da Europa e nos Estados Unidos, existem modelos até sofisticados como esse que se chama “seqüestro do carbono”. Eu não gosto da palavra “seqüestro”, porque assusta um pouco.

Existem mecanismos e eles têm de ser buscados. É papel de todos procurar novos caminhos. É papel da Assembléia Legislativa, por isso estou enfatizando esses pontos, criar os mecanismos institucionais e políticos para que se possa fazer isso em São Paulo. Não é suficiente se apoiar nas leis federais ou nas agências federais; a Aneel, a ANP, não vão atender às peculiaridades de São Paulo. É importante que haja uma política.

A Comissão de Serviços Públicos tem uma certa função, mas não é suficiente para uma série de aspectos. Precisamos de uma política energética monitorada, a Secretaria de Energia, o Estado, tem que buscar o mecanismo para fazer isso, e a Assembléia pode ter um papel importante na criação desses mecanismos.

Era o que eu tinha a dizer. Muito obrigado.

**SR. SILVIO ALEIXO** – É importante que façamos as apresentações de uma forma mais rápida, porque, caso contrário, não sobrar tempo para a discussão. É fundamental que sobre tempo, porque assim poderemos debater, uma vez que temos várias pessoas de outros setores querendo participar do debate.

Gostaria de chamar o Professor José Roberto Moreira para expor o tema “Racionalização do Uso de Energia, Aplicação de Tecnologia e Hábito de Consumo”.

**SR. JOSÉ ROBERTO MOREIRA** – Primeiramente, muito obrigado pela oportunidade de poder colaborar com a Assembléia. Nosso grupo preparou um documento que ficou pronto muito recentemente, e ele contém algumas seções. Assim sendo, farei uma síntese. A minha expectativa é que ele circule dentro do nosso grupo e, depois, fora, para poder ser enriquecido.



O nosso objetivo é fazer uma avaliação da aplicação, no Estado de São Paulo, das políticas de governo voltadas ao incremento da eficiência energética e apresentar propostas de adequação e/ou reformulação das funções do Estado na área de uso de energia, com o intuito de racionalizar os investimentos na expansão da oferta de energia, otimizar o parque produtor de energia, reduzir impactos ambientais e aumentar a competitividade da economia paulista.

Essa é a idéia do documento. Ele tem uma parte histórica que é importante e, no final, vou explicar por quê. Vamos falar dos projetos de conservação de energia que ocorreram em São Paulo e tentar descrever os mais relevantes.

O documento também fala do que é importante hoje. Uma das coisas é o programa compulsório de racionalização de energia, que está ocorrendo devido à resolução de se exigir um investimento de 1% dos recursos do faturamento real das concessionárias na área de eficiência energética, tanto no lado do suprimento como no lado da demanda. Essencialmente, a divisória é o relógio de luz. A área de suprimento é antes do relógio de luz; a área de demanda final, depois do relógio.

Para se ter uma idéia de quão grande é esse programa, sete empresas investiram R\$ 116 milhões em eficiência energética. Esses dados foram tirados de um relatório da Comissão de Serviços Públicos. O programa que temos agora se propõe a investir quase R\$ 200 milhões por ano no Brasil, e, aproximadamente, R\$ 80 milhões no Estado de São Paulo.

Portanto, há bastante dinheiro. É o suficiente para deixar excitado qualquer país em desenvolvimento. É dinheiro de grande vulto para conservação de energia. Está sendo feito um esforço, dentro desse programa, para aplicar esse dinheiro.

Aqui no gráfico, temos, em São Paulo, quem vai investir e onde vai ser colocado. As diversas concessionárias de São Paulo estão listadas na tabela e o montante de recursos é de aproximadamente R\$ 80 milhões. Os projetos na área de demanda, ou seja, depois do relógio de luz, devem absorver R\$ 20 milhões, e os projetos na área de oferta, R\$ 55 milhões.



Essa separação também é compulsória. A lei diz que é, no mínimo, 25% em uma área, e o restante na outra área. É por isso que estamos com números próximos de 27%. O total investido é de R\$ 76 milhões.

O projeto está em andamento e espera resultados, que já poderiam começar a ser medidos. Para o ano de 1999, espera-se economizar 220 *gigawatts*/hora/ano. Alguém pode pensar que é um número expressivo, mas não é. É muito pouco, porque o consumo em São Paulo já passa de 100 *terrawatt*/hora. Um *terrawatt* é mil *gigawatts*/hora. Então, nosso consumo é algo em torno de 500 vezes esse número. Mas uma grande viagem começa com um pequeno passo.

Temos aqui dados sobre o custo – para se obter esse valor, quanto se vai gastar e qual é o investimento. Dá para ver por esses números que o investimento em conservação de energia é melhor do que em suprimento, mas poderia ser ainda melhor. Se olharmos o histórico do Procel, podemos verificar que ele foi muito mais eficiente, até hoje, nos seus resultados. Esperamos que, com menos “pombos paulistas”, consigamos ser mais eficientes.

Aqui também temos dados interessantes ligados a esse programa, que devem ser mostrados à sociedade. A pergunta é: o que é mais barato: o investimento no uso final ou no lado do suprimento?

Esses números mostram o investimento na demanda pela energia conservada. Quanto se gasta de dinheiro por *gigawatt*/hora no lado da demanda e quanto se gasta no lado da oferta? Aqui também se confirma que o lado do suprimento é mais caro do que o lado da demanda. É possível fazer mais barato. Se isso poupa dinheiro, é importante que seja feito.

A preocupação fundamental é a seguinte: hoje, o setor é privado não implica mais investimento de dinheiro, só que uma parte dos recursos vem do BNDES, que está investindo no lado do suprimento, que é caro, e o Brasil não se pode furtar de ter esse investimento. Não é só controlando a demanda que vamos resolver o crescimento, mas, se possível, deve-se investir o mínimo no lado mais caro, que é o suprimento.



Apesar de o dinheiro ser privado, uma parte é financiada pelo BNDES. Então, o dinheiro está saindo de lá para atender ao investimento em infra-estrutura, que é extremamente caro, deixando de dar oportunidade a outros tomadores que precisariam desse dinheiro para aplicações de curto prazo.

A conservação de energia faz sentido sob esse ponto de vista e no da sociedade atual. O termo usado pelo meu colega Zatz, “desenvolvimento sustentável”, está em moda no mundo, e, infelizmente, “é bom dançar conforme a música”. Hoje, espera-se que os países que têm condição econômica melhor e um Estado como São Paulo, preocupe-se muito com o desenvolvimento sustentável. Ou seja, atender a todas as necessidades que a sociedade procura, mas de forma menos agressiva à natureza. E a conservação de energia tem essa propriedade. Ela pode prejudicar, mas menos do que o suprimento.

O documento deve agregar o que está ocorrendo no âmbito do Procel, onde a informação hoje é mais difícil de ser obtida, porque houve uma mudança grande, mas vamos incorporar o seu material.

A parte seguinte do documento é saber quais são as barreiras. A conservação de energia não é satisfatória no Brasil? Quais são as barreiras que impedem? Não vou listar todas, mas posso citar a falta de tecnologia como uma delas. As pessoas não podem pensar que o problema é de tecnologia. O problema não é de tecnologia. A tecnologia ajuda, porque, quanto mais avançada mais barato.

Temos várias barreiras. Aqui estão listadas sete ou oito, mas tenho 24. Existem muitas que são de competência desse Poder. É por isso que estamos fazendo o documento, inclusive com políticas para vencer essas barreiras.

Falta no documento um capítulo final, que seria pegar exemplos dos programas feitos e mostrar se foram bem-sucedidos. Nesse caso, poderia ser dito qual a política que ajudou. Aqueles que fracassaram servem melhor ainda como exemplo para mostrar quais foram as barreiras e as políticas que poderiam ter sido aplicadas. Temos o documento contando a história e dando exemplos de como as políticas podem ajudar a resolver o problema.

É esse o último capítulo que está faltando. O documento está pronto no seu primeiro rascunho – são 36 páginas – e vamos tentar trabalhar nos próximos 40 dias, para que tenhamos um documento ainda mais completo e útil para os tomadores de decisão no próximo seminário.

A responsabilidade daqueles que trabalham nas empresas, na área técnica, é fornecer subsídio ao tomador de decisão. Temos sido muito injustos com os tomadores de decisão, exigindo que resolvam problemas complexos sem as ferramentas. Devemos mostrar quais são as barreiras, quais são as políticas, explicando o que é melhor. É óbvio que a decisão é deles, mas temos de mostrar, pela nossa experiência, o caminho mais aconselhável. Muito obrigado.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Quero saudar o Professor Zatz, Marcos Scarpa, Vítor Brecheret, que não está presente, que fazem parte do grupo de coordenação. Gostaria de convidar Zevi Khan, coordenador do grupo, para expor o tema “O Estado enquanto Regulador e Fiscalizador do Serviço de Energia”.

**SR. ZEVI KHAN** – Senhores, se a Mesa estiver de acordo, farei a exposição de dois temas, e, dessa forma, economizaremos tempo.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Então, o Sr. Zevi Khan estará expondo “O Estado enquanto Regulador e Fiscalizador”, que é o papel do Estado, e também “A agência Reguladora e Fiscalizadora e as Concessionárias Prestadoras do Serviço de Energia”. Estaremos abrangendo os dois temas: o Estado e a própria Comissão.

**SR. ZEVI KHAN** – A questão do Estado, enquanto regulador, é a do modelo utilizado no Brasil, consciente da necessidade de realizar as mudanças, fazendo a passagem do Estado como regulador e fiscalizador; o Estado mantendo um papel de neutralidade nos aspectos de transmissão, privatizando a distribuição e a geração.



No Estado de São Paulo, o papel de regulador coube à Comissão dos Serviços Públicos de Energia, instituída em 14-4-98. Nessa mesma data, foi firmado um convênio com a Aneel, e uma série de atribuições passaram a ser realizadas por essa Comissão.

A respeito das palestras aqui realizadas, verificamos que boa parte dos temas acabam tendo alguma interface com a Comissão dos Serviços Públicos de Energia. Quando se fala em co-geração, definimos as tarifas de gás que são vendidas para os co-geradores. Recentemente, fizemos uma portaria estendendo benefícios tarifários para co-geradores menores na face dos 500.000 m<sup>3</sup>, fazendo esse enquadramento. Isso permite uma redução no incentivo a esse tipo de atividade.

No campo das usinas a gás, os contratos – tanto os de suprimento como os de fornecimento – passam pela análise da Comissão do Serviço Público de Energia. Vamos ver na próxima apresentação, do Ubiratan, na parte de gás especificamente, que toda atividade de regulação está sendo desenvolvida em caráter pioneiro pelo Estado de São Paulo, que tem a legislação mais avançada e que está servindo de padrão para outras agências, outros Estados, com as licitações conduzidas na área de gás, pela própria Comissão, com grande sucesso.

O mais importante é que é uma regulação moderna, uma regulação pró-ativa, pró-desenvolvimento, visando, antes de tudo, ao desenvolvimento do Estado de São Paulo em termos de redes de gás com metas muito fortes em prazos muito curtos. Sabemos que o mercado se conquista pela infra-estrutura, e sempre foi o papel do Estado prover essa infra-estrutura.

Nas privatizações do Estado de São Paulo, sempre colocamos metas – e metas fortes. Já no histórico da privatização do setor elétrico, quando ainda eram incipientes os programas de qualidade, os contratos de concessão no Estado de São Paulo tiveram metas bastante fortes e ousadas em termos de qualidade do serviço e do produto.

Sob o ponto de vista da minha apresentação – que é basicamente teórica, é o modelo do Estado –, vemos que a agência tem um papel fundamental na



modernização do Estado. Não é à toa que em muito setores – desde saúde, saúde complementar, transportes na área federal, na área estadual – esse modelo de agência está vingando e sendo o novo modelo tanto na área federal como na estadual.

As agências trazem elementos novos e existe uma série de condições que analisaremos no sentido de que o papel das agências se mantenha ao longo do tempo. Que não seja uma bolha de privatização e que elas tenham condições permanentes de exercer esse papel. Essa é a nossa preocupação.

Estamos há dois anos atuando na Comissão e verificamos as dificuldades de se exercer essas atividades dentro do modelo existente. Temos tido sucesso, mas nos preocupamos com o futuro. Acredito que esse é o foro adequado, já que mudanças na legislação passam pela Assembléia Legislativa Estadual ou pelas Assembléias Federais.

É um foro extremamente importante, privilegiado, onde temos vindo com freqüência. Os nossos colegas dos Sindicatos, o Dr. Airton, sabem que temos estado aqui na Assembléia quase que mensalmente, discutindo todas esses assuntos com esse público.

Os conceitos de agências têm, por exemplo, a questão da autonomia e ética nas agências. São aspectos muito importantes. Agências totalmente subordinadas a um governo, têm vida curta, porque, mudando o governo, ela será punida por isso.

Agências que não tenham condição econômica autônoma, ou salarial autônoma, ou uma condição de exercer a atividade de forma adequada, certamente cairão nesse item “captura”. Ou a captura pelo salário ou a captura pela falta de condições de atuação.

Existe essa preocupação e o legislador tem um papel importante no sentido de prover as condições para as agências.

Existem as questões de pessoal, integridade nos próximos processos, as regras claras e confiáveis, de forma que, com esse conjunto, pode-se observar que

as agências passam a ser uma sinalização muito importante para que outros setores do Estado possam usufruir e melhorar com esse tipo de legislação.

O modelo vigente do Estado de São Paulo é de descentralização das atividades de energia elétrica e regulação do serviço de gás canalizado. É um modelo privilegiado, porque é uma agência energética dentro de um conceito de integração e, na minha opinião, deve vingar até na área federal. As agências da Inglaterra, por exemplo, se uniram à área de gás e energia elétrica.

Cada vez mais é uma necessidade, haja vista as dificuldades que, hoje, estamos encontrando com os programas termoelétricos no Brasil, uma vez que há uma legislação diferente, incompatível, nos prazos e reajustes com relação à área do gás e energia elétrica. Essa integração é absolutamente necessária e desejável.

O que imagino para o futuro, além daquelas condições colocadas para o bom funcionamento das agências a longo prazo, é a proposta de criação de agências executivas com uma legislação mais moderna, que dê condições de flexibilidade para as licitações, podendo-se, assim, realmente selecionar com base na qualidade.

A legislação da Anatel, por exemplo, é uma legislação mais moderna; sai basicamente fora da 8.666, dentro das regras legais, em termos salariais e de pessoal.

É importante que, na modernização, na nova legislação, ou na criação de novas agências, se possível também em relação às existentes, sejam criados conceitos de agências executivas com essa autonomia.

Vamos passar à questão da Fiscalização das Concessionárias e Prestadoras de Serviço de Energia. Quero ressaltar – estão presentes alguns representantes de concessionárias de gás e de energia elétrica – que estamos aceitando contribuições de uma forma absolutamente neutra para esses temas. Não é porque elas são nossas fiscalizadas que precisam ficar inibidas. As propostas são aceitas, e as empresas foram convidadas para participar desse grupo.



**SR. SILVIO ALEIXO** – Eu quero enfatizar que esse documento não é da Secretaria ou de algum setor específico. É um documento da sociedade. O sr. Zevi Khan está ali por ser um especialista do setor e, basicamente, o responsável pela área. Mas é um documento que deve refletir a sociedade como um todo. Peço que as empresas, os sindicatos, todos os setores contribuam não só nessa área como em todas as outras.

**SR. ZEVI KHAN** – O escopo da nossa fiscalização e controle são as 13 distribuidoras de energia elétrica e as duas – em breve, três – distribuidoras de gás canalizado. Atuamos também fortemente, por delegação da Aneel, na área de PCHs, Pequenas Centrais Hidroelétricas, Pequenas Centrais Termoelétricas, ouvidoria e outras atividades por força de convênio.

Os instrumentos para fiscalização das concessionárias passam pelos contratos de concessão, que são instrumentos completos. Muitas vezes, vejo críticas aos contratos de concessão, mas entendo que eles têm todos os instrumentos para que seja exercida a fiscalização por parte das agências reguladoras.

Temos os programas de qualidade, que são anexos nesse contrato e estabelecidos por resoluções e portarias dos órgãos reguladores.

Há o instrumento da ouvidoria, uma experiência extraordinária no sentido de ouvir a sociedade e dar uma base para a própria fiscalização, identificando os problemas, os pontos que merecem mudanças na regulação e na legislação, como tem sido exercido dentro da CSPE.

A forma de fiscalização passa desde a fiscalização por indicadores, fiscalizações pontuais, fiscalizações numa base anual, fiscalizações extensivas nas áreas técnicas e econômico-financeira, e também na parte de atendimento comercial, que é um ponto extremamente importante na qualidade do serviço da concessionária.

É um conjunto que procuramos desenvolver de forma a mais inteligente possível, para que se possa fazer uma fiscalização sem ser aquela de massa, sem conhecimento prévio da situação das concessionárias. É uma fiscalização planejada.

O papel do Estado e o da agência reguladora seria esta transparência. Algumas condições são de atribuição do Estado e não da agência reguladora. A definição de políticas energéticas é um papel do Estado. Cabe, com base até nas diretrizes do Estado – tanto do Conselho Nacional de Política Energética, ou dos Ministérios, ou das Secretarias de Energia –, às agências reguladoras, aplicarem, dentro das regras estabelecidas nos contratos de concessão, a promoção, o incentivo, a eficiência e outros itens.

Alguns itens aqui são específicos de contratos de concessão: manter o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, tarifas *versus* qualidade, e também garantir o livre acesso às redes. É um conjunto típico de trabalho de agências reguladoras dentro de uma interface, que cito como extremamente importante, com o Estado.

Finalmente, dentro dessa breve apresentação, temos as relações com os consumidores, o exercício da cidadania. Dentro desse processo de fiscalização, é importante o acesso à informação, para que não haja aqueles problemas de perda de autonomia e captura das agências reguladoras.

Há a divulgação dos direitos e deveres com instrumentos das audiências públicas, exercida pela Aneel, pela CSPE, e a participação prevista na própria legislação em toda a elaboração na divulgação dos direitos e deveres.

Basicamente é isso. Estamos trabalhando em um texto em face das proposições em cima desse temário.

Muito obrigado. Coloco-me à disposição para a segunda parte.



**SR. SILVIO ALEIXO** – Quero agradecer a apresentação de Zevi Khan, reforçando que todas as propostas serão colocadas na Internet, para que o pessoal possa ter acesso a essas informações, sugestões e encaminhamento.

Quero chamar agora o Setor de Legislação, Setor de Energia e o Estado, coordenado por Ubiratan Zácara Conisa e por José Paulo Vieira. Aqui temos duas apresentações, porque são duas especialidades: uma é na parte de gás e outra na parte de energia elétrica. José Paulo enfocaria a parte de energia elétrica, e Ubiratan, a parte do gás.

**SR. JOSÉ PAULO VIEIRA** – A proposta de escopo é basicamente analisar a alteração da legislação do setor, onde houve grandes mudanças. Vamos ver, de uma maneira muito rápida, os efeitos sobre o Estado de São Paulo: em que o Estado está sendo afetado com isso, em que pode atuar nas mudanças que não são do seu âmbito, mas de nível federal. Em algumas coisas estamos ampliando iniciativas da Assembléia, não só em leis. Posteriormente, a Assembléia pode ver o que seriam leis.

Quero frisar que somos apenas relator. Nosso grupo tem contado com a contribuição de Flávio Brás Pires, Ismael Junqueira, Carlos Kuershenein (?), do Silvio que, devido à saída do Simonais, está dando todo o apoio e participando das reuniões como se fosse um membro e, na parte de transmissão, particularmente, do Dr. Sidney Martini.

De uma forma bastante rápida, temos as alterações da legislação. O que podemos falar em termo de mudança do modelo é que o anterior era monopolista, verticalizado, condominial. Era um grande condomínio, onde os riscos, os custos, os lucros eram divididos. Tinha o aspecto normativo, pois a Eletrobrás dava grandes diretrizes, planejamentos e todos cumpriam. Os preços eram regulamentados, a remuneração garantida e as concessões aprovadas por aqueles agentes que já atuavam pelas empresas.



O modelo atual, de uma forma bastante sucinta, tem uma concepção mercantil, competitiva. As atividades todas tendem a ser desverticalizadas. Atualmente, só o Estado de São Paulo e o Rio Grande do Sul cortaram as suas empresas, separando as atividades de geração, transmissão, distribuição e comercialização. A idéia são vários agentes que possam competir entre si.

Haverá a convivência de consumidores cativos ao lado de consumidores livres; uma operação centralizada ditatorialmente por nosso Diretor, Dr. Mário Santos. A ONS controla todos os elétrons. Eles saem da usina da CESP, tiram a camiseta da CESP, o bonezinho amarelo e passam a obedecer só às ordens dele.

Em termos elétricos não haveria grandes mudanças. A mudança básica do sistema é contratual, financeira.

Os agentes terão livre acesso. Isso dá oportunidade à grande integração de produtores independentes, a autoprodutores, a todos os agentes que puderem acessar, estando, dessa forma, as linhas disponíveis para eles na concepção do modelo. As concessões, agora, são licitadas, portanto, esse modelo não vem de hoje.

O Dr. Sidney fez um amplo apanhado, desde o código de águas, mas a mudança básica começou na Constituição de 88 que incluiu a licitação. As concessões têm que ser licitadas e, a partir daí, a lei de concessões e as várias alterações de modelo deve ser nessa lógica privada, em que o Estado deixa de ser promotor e passa a ser regulador.

Portanto, aí está a importância da Assembléia em atuar nisso, porque regulação tem tudo a ver com controle social e, se a Assembléia não estiver acompanhando de perto esse assunto, a regulação pode não ser tão efetiva quanto necessária.

Fizemos também uma análise, que vou apresentar muito sucintamente, sobre os efeitos da reforma do setor no Estado. Temos alguns efeitos até visíveis e alguns que merecem uma pesquisa mais aprofundada – como a indústria de equipamentos

nacionais de construção civil e outros setores estão sendo afetados? Basicamente, pelo poder de compra anterior das estatais que pode ser redirecionado.

Em segundo lugar, a demanda e renda; os empregos diretos e os indiretos vinculados ao setor. Mesmo assim, há a menor expansão dos índices de atendimento. É uma pressuposição, que está para ser comprovada, de que o setor privado não prima pela universalização do serviço. Então, em tese, são menos consumidores, menos pessoas agregadas.

Aqui temos a própria criatividade da economia paulista – a questão de preço, qualidade. Temos a identificação de possíveis gargalos na oferta – o que pode deixar o Dr. Mário Santos de cabelos brancos – da transmissão ou incertezas com relação ao financiamento da transmissão.

A questão da ciência e tecnologia também merece uma pesquisa mais aprofundada. Talvez a esterilização ou desmonte de alguns pólos de pesquisa e tecnologia nas empresas estatais, visto que há uma tendência de que elas podem vir já das matrizes.

Em termos de atuação do Estado na construção do modelo energético, ou seja, a atuação do Estado fora, podemos citar alguns itens. Um deles é o Estado atuar de maneira mais efetiva em termos das alterações da legislação federal. A Assembléia pode participar de várias formas nessa questão. Existe aqui uma equipe, um Fórum criado, que pode trabalhar com vários técnicos, assessores dos Deputados – os Deputados, normalmente, não conhecem muito o assunto; quem conhece é o assessor –, esses temas ou outros, à medida que se identifique melhor aqueles a serem trabalhados.

No âmbito do próprio Estado, podemos citar algumas coisas. Inclusive o Dr. Mário Santos falou no início sobre algumas delas. Dentro da peculiaridade do Estado, existe uma noção de modelo livre, o preço é que determina, e o mercado se auto-regula. Mas o Estado tem especificidades.

Então, o que cabe? Há espaço para atuar no aumento da oferta dentro desse modelo do Estado? Como podemos atuar em termos de co-geração, produção



independente, autoprodução? Onde é interessante para o Estado? Onde e como incentivar? Em que regiões do Estado, dentro das peculiaridades regionais, das vocações e de uma concepção ambiental, que é a própria legislação? O modelo pode ser único, mas a legislação é específica; o Estado tem uma forma de tratar, de atuar, a legislação ambiental que é própria, peculiar.

A mesma coisa para a questão da biomassa, que merece uma atenção muito especial do Estado. É uma vocação muito grande.

Nos programas sociais a cargo do Estado, o contrato de concessão prevê alguns atendimentos, mas certamente não serão exaustivos e haverá outras necessidades não previstas no modelo do Estado.

Há a questão da navegação, à qual não vou estender-me, a avaliação do programa termoelétrico. Em termos de energéticos, não há variações da qualidade e eficiência, mesmo estando a termoelétrica no Sul, no Norte ou no Estado de São Paulo.

O racionamento é isonômico. Justamente, o Dr. Mário Santos cuida disso. É uma questão quase socializada. Para o Estado, pode ser interessante uma termoelétrica em determinadas regiões para gerar emprego, renda. Como o Estado pode visualizar, o que é importante para ele ou não? Para que o Estado saiba disso, é fundamental uma política energética estadual, um fórum gabaritado, uma equipe com uma visão estratégica para identificar onde é interessante para o Estado, dentro desse modelo federal, a visão do Estado perante essa nova realidade.

Dentro disso, também podemos avaliar as alterações da matriz energética, o que nos interessa ou não. Uma questão específica, que merece um capítulo à parte, é a expansão de redes de transmissão, onde o modelo financeiro para expansão não está determinado.

Conversamos muito com o Dr. Sidney sobre isso. Como se faz com as estatais que ainda temos? Deixo-as como estão? Existe uma política de valorização; se for vender, é preciso tomar cuidado para não deixar a empresa capenga. Para se atuar na transmissão, trabalha-se com a Cetep e a Ippe.

Há o reforço da regulação, a fiscalização estadual no capítulo anterior em nível federal. Imaginamos que poderia ser trabalhada uma maior descentralização de poderes para o Estado. Como se reforça a fiscalização estadual, a regulação e a política energética? Como a Assembléia pode atuar nisso para que não fique uma coisa apenas tecnocrática? Que seja uma coisa que, quanto mais aberta à sociedade, quanto mais discutida, melhor.

Muito obrigado.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Obrigado sr. José Paulo. Passo a palavra ao Ubiratan. A parte do José Paulo, legislação, é importante, porque também discute as duas pontas hoje privatizadas – geração e distribuição.

O Estado, basicamente, está ficando com a transmissão. Como queremos uma transmissão no futuro? Com relação à parte de financiamento, ela não pode captar na ponta; não está podendo fazer novos investimentos, porque não sobra recursos e ainda há a forma de atuar internamente. Pelas amarras da 866, daqui a pouco, vamos ficar com uma empresa de transmissão, como já temos, sem possibilidade de expansão. É preciso discutir isso também. Não dá para ter um mercado extremamente competitivo, enquanto tivermos as empresas estatais com essas amarras, com essas dificuldades imensas.

Poderemos, numa fase seguinte, após esse pré-seminário, discutir cada foco em cada setor, aprofundando mais essa questão.

**SR. UBIRATAN ZÁCARO CONISA** – O nosso tema foi dividido em dois assuntos, mas espero que o tempo não tenha sido dividido em dois blocos de cinco minutos.

Vamos falar da distribuição de gás canalizado no Estado de São Paulo e é importante colocarmos que a legislação do assunto “gás” é dividida por atividade.

A produção e o transporte são atividades reguladas pelo governo federal, pela Agência Nacional de Petróleo; a precificação ou a tarifação, pelo Ministério de Minas



e Energia, juntamente com o Ministério da Fazenda; a fiscalização também pela Agência Nacional de Petróleo; a distribuição, por força de Constituição, é uma atividade dos Estados, e, no Estado de São Paulo, quem executa as três atividades – regulação, tarifação ou precificação e fiscalização de atividade – é a CSPE, conforme o Dr. Zevi Khan disse. Quando formos falar em legislação, temos de verificar bem a esfera de governo que está tratando desse assunto.

No caso da distribuição no Estado de São Paulo, temos que entender a história do setor. Até 1998, tínhamos em São Paulo apenas uma concessionária, a Comgás, cujo contrato de concessão lhe dava abrangência geográfica para todo o Estado, embora ela tivesse uma área de atendimento restrita – a região metropolitana de São Paulo e da Grande São Paulo, algumas cidades do Vale do Paraíba, algumas cidades da Baixada Santista – e executasse suas atividades sem nenhuma concorrência de mercado. Era um monopólio; as tarifas, até então, eram propostas pela própria concessionária.

A fiscalização não era executada. Não havia fiscalização do ponto de vista de qualidade, de atendimento comercial. Essa situação está-se modificando.

Hoje, o Estado de São Paulo está dividido em três áreas geográficas, uma concessionária já atuante é a própria Comgás, cujos ativos foram privatizados em 1999. Hoje, é um consórcio de empresas particulares que exploram essas atividades.

Temos uma concessionária em implantação, cuja licitação da área já ocorreu – é a atividade desenvolvida na área noroeste do Estado de São Paulo –, a Gasbrasiliano, que ainda não tem nenhum cliente, porque está implantando as redes.

Temos uma área de concessão, a área sul do Estado, que se encontra em licitação. A previsão da assinatura do contrato de concessão é no dia 31 de maio próximo.

Quanto ao suprimento de gás, embora tenhamos três fontes – Bacia de Campos, Bacia de Santos e o gasoduto Bolívia-Brasil –, ainda é um monopólio. O



Estado de São Paulo tem unicamente a rede da Comgás, com cerca de 2 mil km de extensão de rede de distribuição de gás.

No futuro, teremos estabelecido no contrato de concessão uma nova rede de 400 km que a Comgás deverá, em cinco anos, adicionar a sua atual rede; a Brasiliano deverá construir, no mínimo, 220 km; a área sul deverá construir, no mínimo, 200 km.

Além disso, existem investimentos adicionais, fixados em moeda e não em extensão de rede, que, se transformados em extensão de rede, dariam aproximadamente mais 50% da atual rede. Portanto, estima-se que, em cinco anos, teremos um mínimo de 3 mil km de rede, no Estado de São Paulo. O que é razoável.

Haverá concorrência no suprimento de gás, uma vez que estão sendo licitados poços no país todo – a ANP tem feito as licitações, inclusive no Estado de São Paulo – e deverá ser importado gás de outros países além da Bolívia.

Os fornecedores serão agentes privados e deverá haver concorrência na oferta do gás em relação ao suprimento.

O setor de petróleo e gás é regulado pela Lei nº 9.478, a chamada Lei do Petróleo, segundo a qual, em três anos de sua implantação – ela foi implantada em agosto de 97 –, portanto, em agosto de 2000, o setor deve estar absolutamente liberado. Estamos muito próximos disso, embora algumas pessoas digam que esse prazo será dilatado. Mas não há nada concreto nesse sentido.

O que se tem é uma possibilidade de, rapidamente, o setor estar totalmente desregulado, embora ainda se tenha, por conta de propriedade do transporte, monopólio.

No fornecimento, a partir do momento em que as três concessionárias estiverem atuando, haverá a concorrência e, em breve, em 12 anos, a partir do primeiro contrato de concessão, entrarão no mercado de gás os agentes comercializadores e também o mercado será livre. Quer dizer, o gás está tomando um caminho parecido com o da energia elétrica.



Por que 12 anos? Porque é o prazo que julgamos razoável para que essas concessionárias que estão entrando em *greenfields*, em campos novos, em áreas novas, possam se firmar e não entrar imediatamente em concorrência direta a partir da sua implantação. Imaginamos que essas concessionárias se solidifiquem e, a partir daí, passem a concorrer entre si e, logicamente, entrem novos agentes no mercado.

Falaremos rapidamente nos PPAs, dos novos empreendimentos, para dar uma idéia do que isso vai representar em termos do Estado de São Paulo e do país. Na Portaria 43, que listou uma quantidade de 53 empreendimentos no país que utilizarão gás natural na geração de energia, num total de 19.500 *megawatts* – alguns não são novos, porque são usinas que serão convertidas – 17 são no Estado de São Paulo, com 6.500 *megawatts*. Isso corresponde, *grosso modo*, a uma demanda de gás de aproximadamente 25 milhões de m<sup>3</sup>/dia. A Comgás hoje distribui 4,5 milhões de m<sup>3</sup>/dia.

Isso significa que, se todos esses empreendimentos estiverem consolidados dentro do prazo – 2002, 2003, 2004 –, vamos ter, somente para termoelétricas, uma quintuplicação do que é a Comgás hoje. É algo que, realmente, vai acelerar o desenvolvimento desse setor.

Sabemos que esses empreendimentos são modulares e que vão entrando gradativamente. Isso certamente terá impacto no trabalho do grupo do Armando na questão de matriz energética. Se todos entrarem simultaneamente, deve acontecer algo que modificará muito o perfil atual da operação do sistema. Inclusive, preço no mercado atacadista.

Do ponto de vista da legislação, o que ocorre no setor de gás é o seguinte: temos a CSPE, um órgão relativamente novo, que está montando, consolidando e estruturando toda a regulação. A atividade do gás está-se estendendo para todos os demais Estados, e o Estado de São Paulo tem servido de modelo regulatório. Temos exportado o modelo paulista para outros Estados e esperamos estar exportando o modelo certo.



Há um foco de atuação, especificamente nesse grupo que não é tratado exatamente pela atividade da CSPE, mas que podemos jogar num Fórum deste para ser discutido.

Um mercado que se vê bastante necessitado de regulação é o de expansão da utilização de gás natural veiculado, especialmente no transporte público (ônibus) e transporte pesado (caminhões), na substituição de óleo diesel nesses veículos pesados.

O óleo diesel compete, em termos de custo para o usuário final, com o gás, mas tem ainda um subsídio que está sendo gradativamente retirado. Portanto, o preço para o usuário final, deverá ser vantajoso na utilização do gás natural.

Para esse incentivo, propomos que se discutam formas de financiamento à conversão da atual frota, redução de impostos sobre veículos automotores. Necessariamente, deve haver uma política estadual para atração de postos de abastecimento ao longo das rodovias e nas grandes e médias cidades do interior do Estado; alguma forma tributária, fiscal, enfim, algum incentivo.

Em São Paulo, existem hoje cerca de 25 postos apenas na região metropolitana, o que não permite que a frota cresça. E, o que é pior, a frota de ônibus de São Paulo 11 mil ônibus, que já deveria estar totalmente convertida para gás, tem apenas 250, porque não existe incentivo ao empresário do transporte público para transformar ou adquirir ônibus a gás, porque esse ônibus perde o preço final de revenda. Os municípios do interior que poderiam ter interesse em comprar ônibus usados da capital, não compram a gás porque lá não tem abastecimento. Então, o valor desse ônibus, após cinco anos, é o valor residual, ou seja, zero.

Se houver rede de distribuição de GNV ao longo das rodovias e nas grandes cidades, essa frota tem condição de ser comercializada a um preço melhor. Além disso, tem de haver a atração para a conversão dos ônibus usados também nesses municípios.

Precisamos atuar, ao lado do grupo que está trabalhando com o meio ambiente, numa política firme de substituição de óleos combustíveis poluentes, óleos com alto teor de enxofre.

No município de São Paulo, na região metropolitana, existe uma atuação forte da CETESB, que vai diminuindo conforme vai-se afastando das regiões mais poluídas. Entendemos que o gás natural poderia substituir esses combustíveis de alto teor de enxofre, não deixando que as cidades se poluam, a ponto de haver a atuação da CETESB. Uma política estadual nesse sentido seria interessante.

Embora as políticas de construções nos municípios sejam municipais, acreditamos que possa haver uma interação do Estado com os municípios, no sentido de exigir que novas construções coletivas tenham uma rede interna de distribuição de gás. Ainda que não haja gás natural canalizado, pode ter para utilização de GLP em botijões, mas com níveis de segurança fora da habitação, como no térreo do edifício, por exemplo.

Esses três pontos de atuação podem ser desenvolvidos complementarmente àquela legislação regulatória que a CSPE vem realizando para a regulação do setor de gás. Certamente, na plenária discutiremos outros assuntos que possam surgir.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Quero agradecer ao Ubiratan pela apresentação e chamar Fernando de Almeida Prado para falar sobre “A Política Tarifária dos Serviços de Energias dos Subsídios Sociais”.

**SR. FERNANDO DE ALMEIDA PRADO** – Bom-dia a todos. Para começarmos a falar de política tarifária, o primeiro ponto que precisa ser dito, para nivelar o conhecimento das pessoas, é que, até dezembro de 1995, existia um subsídio, descontos em cascata, nos 200 primeiros *quilowatts*/hora que todos os consumidores de energia elétrica tinham, independente da sua classe social, da sua necessidade de receber subsídio do Estado. Esse é um ponto importante, como é importante datar esse acontecimento: dezembro de 1995.



Portanto, a mudança que criou a chamada “tarifa social” é anterior ao processo de privatização e todas as regras vigentes hoje são também anteriores a esse processo. Ou seja, não houve uma mudança posterior à privatização.

O que aconteceu em dezembro de 1995 é que, no começo do Plano Real, existia uma inflação acumulada da ordem de 33% desde o último reajuste tarifário, e as empresas estavam premidas por essa diferença inflacionária, embora o plano já mostrasse possibilidades de sucesso real. Naquele momento, foi feita uma política tarifária, proposta pelo então Dinai, de dar um aumento tarifário bastante baixo, que variou de 2% a 11% na classe residencial, quando a inflação acumulada era de 33%.

Em contrapartida, foram eliminados os subsídios das pessoas que não necessitassem deles, classificadas pelas concessionárias, com uma posterior aprovação do Dinai. Daí se criou a “tarifa residencial baixa renda”, que seria para aqueles que mereceriam ainda ter o subsídio nos primeiros 200 *quilowatts*/hora, ou nos primeiros 220 *quilowatts*/hora, que é o caso de São Paulo.

Para que os senhores tenham idéia do estoque de pessoas merecedoras desse subsídio, aqui está o quadro de clientes residenciais de baixa renda no Estado de São Paulo no mês de fevereiro de 2000.

Olhando as cinco principais empresas em termos de clientes com direito a baixa renda, as quatro maiores – CPFL, Elektro, Eletropaulo e Bandeirante – representam 95% do mercado. A menor delas é a Paulista com 32%; a Elektro com 43%; a Eletropaulo com 52% e a Bandeirante com 63%. Cada uma dessas concessionárias, e aí é a grande falha do processo, tem critérios diferentes ou ligeiramente diferentes, sendo que o único critério da Eletropaulo e Bandeirante é de consumo. Não tem nenhuma outra característica.

Quem consome até 220 *quilowatts*/hora por mês, na Bandeirante e Eletropaulo, num mês é baixa renda, e, no mês subsequente, pode não ser. Os senhores podem ver que, na faixa, estimando os mercados, pelo menos 40% da população da classe residencial paulista tem o subsídio nesse momento.



Com a mudança do modelo e a instalação de um processo que induz à concorrência, seguindo o que aconteceu em outros países, é razoável pressupor que teremos melhoria de qualidade e redução de preços. Contudo a implantação do processo competitivo impede e dificulta muito a transferência de subsídios cruzados. À medida que as empresas forem jogadas no livre mercado, terão dificuldades e relutarão em transferir renda de uma classe para outra, porque, ao aumentar preço para dar subsídio, poderão perder mercado.

Quais são as opções políticas que resultam do ponto de vista de políticas tarifárias? Uma é tentar manter a estrutura tarifária vigente. Outra seria tentar enxergar metodologias, enxergar quem merece ter o subsídio, tentando minimizar transferências de renda entre classes.

Uma terceira opção, até inspirada no Professor Sidney, é encontrar mecanismos de transferir recurso para quem precisa do subsídio, e a pessoa pagar a tarifa plena como qualquer cidadão normal.

A dificuldade principal em programas sociais, como em quaisquer outros, é identificar quem merece ter esse subsídio. Essa é a grande dificuldade nas políticas sociais de baixa renda.

A segunda dificuldade é saber quem paga a conta. Normalmente, os mecanismos são subsídios cruzados, criação de impostos ou dotações orçamentárias específicas.

Terceiro é quem beneficiar. Definir quem merece isso mais claramente. É importante destacar que existe uma diversidade de critérios muito grande. Enquanto São Paulo tem cerca de 40% dos seus clientes residenciais com tarifa baixa renda, no Piauí, essa porcentagem é menor do que 1%.

Existem distorções muito grandes nos critérios aplicados e isso faz parte da agenda de reformas da Aneel para este ano. Inclusive, a FEA, da USP, está desenvolvendo um estudo para a Aneel – vou apresentar os dados preliminares – de como tentar minimizar essas distorções.

A primeira coisa é a definição de linha de pobreza. Podemos ter metodologias de verificação, observações empíricas sobre consumo, fazer considerações a respeito de regionalidades e reconhecer a família como unidade de renda. Não adianta pensar só na pessoa, no chefe da família, porque, na verdade, a família vive da somatória das rendas, principalmente num momento em que temos várias atividades informais na economia.

Os dados mais recentes do IBGE na região metropolitana, de 1997, mostram que temos 304 mil famílias abaixo da linha de indigência; na linha de pobreza, 1,122 milhão de famílias.

A FEA está fazendo os estudos e desenvolvendo as primeiras aproximações com essa amostra na região metropolitana. Nessa mesma amostra, temos o perfil típico de consumo de energia elétrica até 220 *quilowatts*/hora de famílias pobres.

Quando coloco famílias não pobres, os resultados são muito parecidos –5,45, nas primeiras faixas; 6,13; 37,49; 14,20. Isso fica mais claro quando olhamos as médias. Nesse conjunto de famílias, aquelas classificadas como pobres têm um consumo médio de 191 *quilowatts*/hora/mês; as não-pobres, 212. Isto é demonstração cabal de que consumo não é um bom critério para classificar alguém como merecedor de um subsídio.

A FEA está estudando três metodologias. Uma delas chamada “geográfica”, que seria a exclusão do direito para moradores de determinados bairros. Só que poderíamos ter pessoas excluídas, por exemplo, em Cerqueira César, um bairro classe média, classe média alta, mas que tem vários cortiços. Seria uma exclusão meramente geográfica.

Há também uma metodologia denominada *mean-test*, que é de classificar a renda. Todos que estiverem abaixo de uma determinada renda merecem; quem estiver acima dessa renda não merece. A dificuldade é identificar quem tem essa renda em momentos de grande informalidade na economia.

A terceira metodologia é a *prost mean-test*, que é pegar uma série de variáveis, fazer correlações múltiplas entre essas variáveis, muitas com lógica *fusi*,

tentando fazer a identificação. Foi desenvolvido um primeiro modelo extremamente complicado, que não vou nem projetar. As variáveis que entram são nível de escolaridade do chefe de família – quer dizer, quanto mais bem estudado o chefe de família menor chance de ser baixa renda –; ramo de atividade e ocupação. Eu costumo brincar que é mais fácil um faxineiro dar isso do que um banqueiro.

Como variável, temos, ainda, sexo do chefe de família, acesso à rede de água, esgoto, telefonia, coleta de lixo, número de pessoas no mesmo endereço, densidade de morador por cômodo, tipo de domicílio. Aí eles consideram a variável de quem mora em apartamento e tem menos chance de ser classificado como baixa renda.

Continuando com as variáveis, temos ainda material de construção, principalmente das paredes e dos telhados, propriedade do terreno – se existe uma escritura, se é uma ocupação –, posse de eletrodomésticos e também consumo de energia.

A primeira modelagem rodada utilizou uma amostra de 3.442 famílias não pobres e 710 famílias pobres. Com essa modelagem, na primeira aproximação, o resultado foi o seguinte: 75% dos pobres foram incluídos em um modelo por esse critério e houve um arrependimento de 25% para pobres excluídos. Para os não pobres, 11,8% foram incluídos. Então, ele está funcionando bastante bem para excluir os não pobres, mas ainda está prejudicando uma parcela significativa de pessoas que mereceriam o subsídio.

Esse é o estágio atual de desenvolvimento dos trabalhos e estamos consolidando um texto, contando um pouco dessa história e, eventualmente, poderemos ter novas rodadas desse modelo até a edição final do documento.

Muito obrigado.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Agradeço ao Fernando de Almeida Prado pela apresentação. Esse é um assunto que a sociedade tem cobrado muito, principalmente em função do preço da energia para a camada mais pobre. Tem de

haver uma política diferenciada, e muitos dos sindicatos, das instituições presentes, podem colaborar com o Fernando, remetendo essas contribuições.

Gostaria de chamar agora, para falar sobre “Mudanças Institucionais, Adequação ao Novo Século, Poder Executivo, Legislativo, Iniciativa Privada e a Sociedade”, o Airton Ghibert, coordenador desse grupo.

O último grupo será “Formação de Recursos Humanos, Centro de Excelência, Instituto de Pesquisa”, apresentado pelo Professor José Sidney Martini, presidente da CEPT e IPTE

**SR. AIRTON GIBERT** – Prezado Mário, Deputado Beraldo, colegas de Fórum, companheiros sindicalistas, como faltei à última reunião preparatória desse encontro, não me preparei com transparências e fazendo um trabalho além do que devia.

Passo à mão do nosso coordenador, o Silvio, várias cópias que serão publicadas na Internet, o que facilitará o acesso de todos aqueles que tenham contribuições – não tenho dúvida de que são muitas –, para que possamos ter um trabalho da melhor qualidade possível, à expectativa do nosso Estado.

Procuramos separar o tema “A Energia e a Sociedade, as Mudanças Institucionais e a Adequação ao Novo Século”. Não é um tema fácil, porque prever o futuro é uma tarefa extremamente complicada. Quem se dedicou a ela não se deu muito bem na história do tempo.

Procuramos separar o trabalho, primeiro, fazendo uma análise histórica dos últimos 100 anos; o que aconteceu no setor da energia no Brasil e particularmente em nosso Estado.

Procuramos analisar as dificuldades de transição do modelo antigo, que estava exaurido – parece-me que, quanto a isso, há um consenso entre todos nós presentes –, e essa transição para um modelo futuro.



Descobrimos algumas questões bastante interessantes, principalmente na análise histórica do modelo de energia, da evolução da matriz energética do país e do nosso Estado.

A primeira questão que merece uma análise é que nossa matriz energética sempre esteve fortemente influenciada por fatores externos, ou seja, fatores internacionais, por vezes, muitos mais importantes do que fatores ligados às nossas vocações, às nossas características.

Refiro-me principalmente à questão do petróleo. Como é do conhecimento de todos os senhores, há muito tempo chegou-se à conclusão das poucas potencialidades no ramo dos combustíveis fósseis em nosso país.

Curiosamente, descobrimos que governar era abrir estradas; assim, numa determinada época, mais de 50% da pauta de importações do país passou a ser preenchida por petróleo.

Tiramos desses últimos 100 anos importantes lições. Disputas nacionalistas, por exemplo, foi uma situação que marcou muito os últimos 100 anos, principalmente na questão do petróleo e também da energia elétrica, porque o início do setor de energia elétrica começou a ser explorado no Brasil por duas empresas, uma canadense e uma americana, a Light e a Anfob.

A questão das tarifas é um problema também recorrente. Passamos 100 anos discutindo tarifas e continuamos discutindo tarifas. Esse assunto é extremamente complicado. Agora mesmo, acabamos de ver uma interessante exposição, falando sobre as controvérsias que existem no tratamento tarifário.

O problema do personograma – o nosso setor é extremamente marcado de lutas pelo poder, e nem sempre essas lutas objetivam o interesse do país ou do Estado.

Essas foram algumas lições interessantes que aprendemos e citamos em nosso trabalho.



Com relação às dificuldades de transição e em função do pouco tempo que temos, serei obrigado a sintetizar algumas questões bastante difíceis e polêmicas, diria até provocadoras.

Listei essas dificuldades da transição, apontando não só dificuldades – na avaliação das pessoas que compuseram o nosso grupo –, mas também inconsistências e até dúvidas com relação ao modelo proposto.

A primeira conclusão a que chegamos foi a ausência de uma política energética nacional, que caberia ao Conselho Nacional de Política Energética. É uma lacuna muito importante. Em poucas partes da história do setor de energia no Brasil nos últimos 100 anos, tivemos uma política energética que pudesse efetivamente ser chamada de política no sentido de, estrategicamente, discutir o problema de energia.

No sentido de apontar essas inconsistências, dúvidas ou dificuldades, a primeira questão que eu listaria é o novo órgão financiador do sistema. A quem caberá financiar o sistema naquilo que a iniciativa privada não conseguir? Eletrobrás ou BNDES?

O segundo ponto é o novo modelo de otimização energética. E a presença do Mário é extremamente importante, porque, hoje, esse nosso sistema é interligado em todo o país, com uma base hidráulica.

A compatibilização desses interesses e a inclusão é um processo extremamente difícil, principalmente agora, na nossa matriz, de usinas termelétricas. É um sistema que exige colaboração, cooperação, e estamos falando de um modelo competitivo.

A questão da nova matriz energética – voltamos a falar que 95% do nosso sistema é baseado no setor elétrico com fontes hidráulicas e regime plurianual.

As pessoas que participavam – pelo menos as do consórcio inglês – quando a consultoria contratada pela Secretaria de Energia do Ministério propôs esse modelo, eram pessoas muito habituadas com o sistema energético inglês de base fortemente térmica. A nossa situação é completamente diferente.



A Eletrobrás acaba de contratar mais de 40 usinas térmicas. Dessa forma, o gás natural que hoje tem menos de 3% na nossa matriz, até 2010, promete ter aproximadamente 12%.

A pergunta que se faz é: será que é tanto gás natural que vamos importar da Bolívia? Será que o gás natural que poderemos importar da Argentina ou as próprias potencialidades nacionais, que não parecem ser muitas, são suficientes para realizarmos essa mudança, de acordo com a sinalização que está sendo feita pelo Plano 2010?

E os equipamentos para as usinas térmicas, principalmente as que deverão ser implementadas de forma mais urgente, será que estão à disposição?

A questão da desverticalização das empresas estaduais também foi tratada rapidamente aqui. São Paulo e Rio Grande do Sul obedeceram à proposta do novo modelo, entretanto, outros Estados, não. Se estamos falando de um sistema competitivo, esse é um assunto que precisa ser mais bem debatido.

A questão das empresas de geração privada e as que vão ser privatizadas serão consideradas produtores independentes, como foi o caso da Gerasul, ou continuarão tendo tratamento de concessionárias de geração? Vocês sabem que o tratamento é absolutamente diferenciado entre produtores independentes e concessionárias.

Temos a divisão proposta pelo modelo, teoricamente baseado na competição, que estabeleceu capacidade máxima para cada geradora, dentro do mercado regional, de 30%. Não estou afirmando, mas, talvez, acabaremos construindo um sistema de oligopólio nessa área. Tenho dúvidas se 30% é o número adequado.

A mesma questão poderia ser feita a respeito da área de distribuição. Para que vocês tenham consciência da situação do oligopólio nessa área, a Light, com o sistema Rio e o sistema São Paulo – parte da Eletropaulo – acabou detendo 27% do mercado distribuidor das regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste.

Para vocês também terem uma informação de como é essa questão da distribuição da energia fornecida em São Paulo, 38% dessa energia é distribuída



pela Eletropaulo; 11%, pela Elektro; 21%, pela CPFL; 23%, pela Bandeirante. As outras pequenas concessionárias – somando todas, chegamos a 13 – distribuem apenas 7% dessa energia em São Paulo.

Sobre o número dos consumidores, a mesma questão. A Eletropaulo tem 40% dos consumidores do nosso Estado; a Bandeirante, 18%; a CPFL, 23%; a Elektro, 13%. As demais pequenas empresas concessionárias apenas 6%.

Alguns poderiam pensar que, se dividirmos muito, poderemos perder as economias de escala. Quero lembrar aos senhores presentes que recente pesquisa da Comissão de Serviço Público de Energia apontou a Eletropaulo como um dos piores serviços em São Paulo. E é aquela que detém o maior e melhor mercado.

Na outra ponta, os consumidores que apresentaram melhor satisfação com o serviço público de energia elétrica foram os das pequenas empresas e das pequenas áreas de concessão.

Um outro ponto importante é a questão das parcerias da Eletrobrás. A Eletrobrás se propõe hoje a efetivar parcerias, assumindo uma posição minoritária no respectivo capital. Ela está alienando suas empresas, como fez com a Escelsa, com a Ligth e fará certamente com as empresas da área de geração. Será que faz sentido assumir posição minoritária em outros investimentos?

Quero colocar que a presença da Eletrobrás no exercício de uma função de fomento é outra coisa e, provavelmente, ela continuará sendo necessária. Penso que ela deveria se limitar a projetos pioneiros – o mercado deveria cuidar da viabilização de outros tipos de projetos –, principalmente, de regiões isoladas, como da Região Amazônica ou até a introdução de novas tecnologias.

Outro ponto importante é a estratégia dos novos donos e a reforma do setor. Com relação ao capital privado – ainda mais se tratando de empresas internacionais, multinacionais, transnacionais –, o aumento da internacionalização do setor faz com que as decisões estratégicas dessas empresas sejam tomadas fora do país.



Existe ainda a diversificação das atividades dessas empresas. Estamos vendo uma verdadeira corrida à diversificação e poderemos, inclusive, perder o foco da atividade principal.

Outro problema também é a integração vertical que está sendo feita fora do nosso país. No setor do gás, talvez tenhamos essa situação rapidamente. O certo, e nisso não pode pairar dúvida, é que o novo vai ser muito mais caro do que o tradicional.

A proposta lançada para reforma do setor elétrico – melhor qualidade do serviço a preços mais baixos – não, necessariamente, se confirmará, e a sociedade precisa estar preparada para isso. As pessoas que estão gerindo o setor também devem estar preparadas com as expectativas que a sociedade tem a respeito dessa situação, principalmente as Casas Legislativas.

As diferenças entre a eletricidade e o petróleo foram modelos adotados de forma diversa – também tratamos disso no documento que distribuí ao Silvio, e existem as dificuldades de ordem política e financeira.

Finalizando, quero entrar na questão dos impactos sobre nosso Estado. Nosso Estado, como o Mário colocou aqui, é o maior consumidor de energia do país. Portanto, é aquele que sofrerá os maiores impactos se não tivermos uma política energética nacional na acepção da palavra.

Outro ponto em que também parece haver muita dúvida é a dificuldade de alteração do Estado produtor e empresário para o Estado regulador. O que temos de entender é que essa transição não será automática. Muito pelo contrário. Muito há que se fazer para que realizemos essa mudança de cenário.

A privatização no setor elétrico, como da Light e da Escelsa, foi feita antes da criação da Aneel. Voltamos, no caso da Escelsa e da Light, ao princípio do início do século; quando contratamos a Light, em 1897, e a própria Anfort, um contrato entre o poder público e o concessionário administrava o empreendimento.

Acabamos iniciando o processo de privatização sem ter a regulamentação bem feita. E sem ter também um modelo absolutamente definido, porque, quando se

realizou a entrega do modelo proposto pela consultoria contratada, nós já tínhamos iniciado o processo de privatização.

Aliás, o BNDES incentivou largamente essa questão, inclusive oferecendo adiantamento de receitas aos Estados que precisavam de recursos e onde a troca por privatização das suas estatais era importante.

Entendo, e o grupo propõe alguns pontos bastante polêmicos, que fizemos uma proposta de modernização do Estado muito restrita à privatização. Penso que a sociedade esperava uma proposta muito mais abrangente sobre o que significaria a verdadeira modernização do Estado.

O processo de privatização recebeu uma lógica mais de arrecadar recursos do que, propriamente, estimular a eficiência econômica ou atrair investimentos. Quanto ao sentido da eficiência econômica, quero mencionar que o setor elétrico acabou subtraindo no Brasil todo, mais de 40 mil postos de trabalho nos últimos quatro anos; no nosso Estado, 10 mil postos de trabalho nos últimos quatro anos.

A proposta que fazemos, e tenho certeza de que ela é polêmica, é a seguinte: observamos que nenhum país do mundo com as características do nosso, ou seja, com as mesmas dimensões continentais, possui um sistema regulatório centralizado.

Poderia pegar o exemplo norte-americano, onde a regulamentação em cada região, cada Estado, é diferente, e o sistema funciona. E a reforma que eles estão fazendo é de forma paulatina. O que proponho, na verdade, é uma mudança constitucional, onde tivéssemos as atribuições regulatórias passadas para o Estado. Definitivamente passadas para o Estado, de forma que ele recuperasse o seu poder de governar sobre o setor de energia, de ter sua política estadual, tirando partido das vocações estaduais.

Para que vocês tenham uma noção, só no setor da biomassa, São Paulo tem capacidade, segundo projeções conservadoras, de ampliar em 2 mil *megawatts* a sua capacidade instalada. Outras projeções falam em até 4 mil.



Sobre a questão da biomassa – permita-me, Silvio, extrapolar um pouco o tempo –, é importante citar que, há três anos, a Eletrobrás analisou uma minuta que tratava do problema, segundo a qual, uma parte da expansão das empresas concessionárias deveria ser contratada através da biomassa. E nosso Estado, como já foi apresentado aqui, tem uma grande potencialidade; 65% do bagaço de cana do país é produzido em nosso Estado.

Proporíamos uma reformulação da Constituição Federal, trazendo para os Estados a sua capacidade de regular o setor e também a capacidade do Estado de gerir as suas políticas.

Por fim, a importância das empresas de transmissão. Defendemos que essas empresas devem continuar na forma do Estado, até como um instrumento para garantir que a energia chegue a todos os pontos do Estado, que haja competição e que o consumidor se beneficie disso. Até agora não tivemos essa situação.

Quero lembrar a vocês que quase 500 mil pessoas em nosso Estado ainda não têm energia elétrica. Portanto, a presença do Estado é muito importante num país como o nosso, diferentemente dos países desenvolvidos, onde a sociedade tem suas necessidades básicas satisfeitas.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Quero agradecer ao Airton Ghibert pela apresentação. Se deixar, ele faz apresentação o dia todo.

Quero chamar o último expositor, da parte de “Formação de Recursos Humanos, Centro de Excelência, Instituto de Pesquisa”, Presidente da Cetep, IPTE, Professor José Sidney Colombo Martini.

**SR. JOSÉ SIDNEY COLOMBO MARTINI** – Obrigado, Dr. Silvio. Senhores, o momento mais esperado: não pelo tema, mas por ser a última apresentação. Também pelo tema.



Vou tentar ficar por aqui e não próximo ao projetor, porque, até por osmose, eu aproveito para aprender mais do que eu sei a respeito de operação e transmissão de energia, seguindo os passos do meu Professor Mário Santos.

Não participaria de outro grupo que não tivesse um Deputado que fosse meu xará. Obrigado, Deputado Sidney Beraldo. Silvio Aleixo, muito obrigado não só por ter proporcionado, com a animação que você consegue, a abordagem desse tema, como pela maneira delicada e apropriada com que você supre as nossas deficiências.

O assunto que vou apresentar é “Recursos Humanos, Centros de Excelência, Institutos de Pesquisa”. O nosso trabalho deveria começar logo após a apresentação de cada um dos grupos. Deve-se formar pessoas e pesquisar em que direção? A matriz energética e as tendências de futuro que devem ditar?

Há uma parte que pode e deve ser feita, no tocante à energia, que não depende tanto da tecnologia ou da forma da origem da energia, mas da consciência do cidadão consumidor de energia.

Cidadão, recurso humano – princípio, meio e fim. Princípio por ser estimulador e gerador da demanda de energia; meio, por criá-la e transformá-la; fim, por ser o grande usuário final.

Dessa forma, os demais temas tão logo apresentem os seus resultados – e apresentaram aqui hoje – nos fornecerão, como forneceram, subsídio para podermos trabalhar na grande massa de dados.

Portanto, a nossa fase começa de maneira intensa agora, mas não é por isso que não fizemos outras coisas. A partir das idéias aqui apresentadas, vamos estimular a reflexão e as contribuições sobre cada tópico do trabalho.

No entanto, partimos para um diagnóstico e uma situação atual, buscando entrevistar um conjunto de pessoas, sindicatos, o Professor Goldenberg, uma autoridade presente e constante em nosso grupo, professores da área técnica e universitária, profissionais de carreira.



Buscamos, dentre os tópicos pesquisados, focar a conceituação e valorização da energia nas várias fases da vida humana. É impressionante como crianças hoje, diante de *videogame*, conseguem disputar, pela energia ou pela vida que alguns joguinhos dão, na busca, na preservação, na economia, na racionalização, no ganhar pontos e com isso ganhar mais energia. Um conceito abstrato tão facilmente ensinável através de um *videogame* e um conceito tão difícil a ponto de ainda termos dificuldade de conceituar o valor da energia, desde a escola primária, até a escola pré-primária.

A questão do mercado profissional. São Paulo, especificamente no caso do nosso Fórum, tem uma responsabilidade de irmão mais velho. Não pela idade e sim por uma diferenciação outra que não a responsabilidade de, por ser o produtor, o detentor de 1/3 do PIB, zelar, como um modelo, procurando aproximar a qualidade de vida, a riqueza, que, de uma forma muito feliz, este Estado consegue manter.

Níveis de formação, mão-de-obra local e globalizada. Eu gostaria de fornecer um dado aos senhores: hoje, há um exame nacional de cursos, o provão, que o Ministério da Educação leva adiante como um indicador de qualidade. No caso do provão, as notas têm tido repercussão no exterior, porque são notas baixas, por um indicador simplesmente, e não por falta de qualidade de nossa Engenharia, para não falar das outras áreas de formação. Isso tem influído de maneira tal, que as empresas ao virem para o Brasil, devido ao processo de globalização e aproximação de multinacionais, trazem consigo um conjunto de profissionais para tomar conta de uma pretensa incapacidade local, por desconhecimento da real capacidade de nossa mão-de-obra. Vale dizer, de nossas escolas, de nossas universidades.

Mercado profissional, nível de formação, formação para exploração e controle de fontes energéticas. Se partirmos, hoje, para observar a capacidade existente, até para trato de nossas usinas de açúcar, para trato da biomassa primeira, a mais importante das frações de origem ideológica, vamos ver que há uma carência muito grande de algumas especialidades de formação, que fazem com que haja um



desperdício muito grande, desperdícios que, em torno do trato específico de alguns processos, poderiam estar nos trazendo um benefício equivalente ou superior ao esforço que se faz em conservação de energia, atuando somente em cima do consumidor final.

A ação do governo na sintonia dos processos de formação e pesquisa. Antes de mais nada, somos um país. Um país dividido em Estados. Não podemos nos dar ao luxo de desperdiçar neurônios, cérebros e tempo repetindo ou competindo de uma maneira imprudente na busca, na pesquisa, no desenvolvimento e, em nosso caso especificamente, em cima do aspecto energia.

Temos no país alguns poucos centros de porte já constituídos, criados, como foi o Cepel, por exemplo, como o esforço da própria Eletrobrás, como o Instituto de Eletrotécnica e Energia, por conta de um esforço estadual. Porém, não há a mínima coordenação dos investimentos na busca de soluções. A pesquisa básica, essa sim, pode ter total liberdade de livre pensar, mas a pesquisa aplicada, que deve resolver o problema do cidadão ou melhorar os processos que resultem num benefício de receita, tem que sofrer uma coordenação. Não uma coordenação autoritária, mas uma coordenação consciente.

Orientação da pesquisa, intercâmbios tecnológicos. É um prosseguimento do item anterior. Foi dentro desse cenário que buscamos fazer as entrevistas, quando foram colhidos breves relatos que vou apresentar nos minutos que restam.

Foi deixado com cada entrevistado – e será deixado com os próximos entrevistados, dentre eles, o coordenador de cada um dos vários subgrupos – um questionário simples. Com a compilação das informações que virão através desse questionário, comporemos o documento final.

A metodologia é uma consulta breve, síntese de idéias e os segmentos já trabalhados – universidades, centros de excelência, órgãos governamentais, instituto de pesquisa, sindicatos de trabalhadores e empresas do setor.

Item 1 – a conceituação e valorização da energia nas várias fases da vida humana. O diagnóstico encontrado foi que esse tema é insuficientemente coberto



pelo ensino hoje. A ênfase está voltada basicamente para a conservação de energia, e não há uma conscientização do valor real da energia e de seu custo social.

É interessante como, na consciência do cidadão comum, os cabos que existem pela rua são para atrapalhar a empinar pipa e a energia nasce de dois buraquinhos que estão na parede. A consciência do que existe atrás disso, de quanto custa manter a comodidade da vida hoje, faz com que não seja um item a ser fortemente pesquisado, fortemente estimulado, ou sequer reconhecido no seu valor.

O cenário para daqui a 10 anos – o tratamento integrado da energia com o meio ambiente. Hoje, as coisas do meio ambiente ganharam tamanha importância e tamanha expressão e força que não se consegue iniciar uma obra de uma linha de transmissão se um relatório de impacto de meio ambiente não tiver sido aprovado.

O meio ambiente ganhou nesses últimos tempos, e com nossa participação, uma importância que a energia não ganhou. E a energia, considerada como um todo, é um item integrante do assunto meio ambiente.

A tendência de valorização da energia em vista da futura escassez e altos custos. O Professor Goldenberg publicou na “Gazeta Mercantil” de ontem um artigo dizendo que petróleo, gás, são recursos finitos. Talvez não terminem no ano que vem, mas não podemos deixar de pensar nesse assunto de uma maneira estratégica.

O conseqüente ganho de espaço do tema dentro dos currículos escolares. Isso é o cenário para daqui a 10 anos.

Outro item focado foi o mercado profissional para o setor de energia, a situação atual e as perspectivas de carreira. Hoje, colhemos depoimentos de que os recursos no setor de energia são escassos, devido à falta de investimento na formação de profissionais nos últimos anos.



É interessante como em algumas especialidades do aspecto energético falta gente. Há muita escola formando técnicos ou engenheiros para modalidades que não são bem aquelas necessárias para o processo energético como um todo.

O mercado profissional está limitado hoje em função de um movimento de enxugamento das empresas. Se por um lado falta gente, por outro, pessoas que estão colocadas, devido ao enxugamento das empresas, vão sendo disponibilizadas no mercado, onde existe demanda, mas há todo um processo de acomodação para realocação desse contingente.

O cenário para daqui a 10 anos. A valorização de profissionais da área de comercialização de energia, que passa a ser um *commodity*. Hoje existem bolsas de valores para ações, mas a bolsa de energia, com a gradual abertura do mercado, vai se tornar igualmente importante.

Necessidade de formação de recursos humanos de maneira a evitar a importação de profissionais. Aqui está a grande oportunidade estratégica para países como o nosso e Estados como São Paulo serem, sim, um exportador de qualidade, de mão-de-obra, para outras localidades. Pensando grande, no limite do globo, há toda uma América Latina, há toda uma África que fala português, que carece de meios profissionais. Basta que encaremos o futuro um pouco como nossos avós, que deixaram o conforto da Europa para enfrentar e desbravar a América.

Com o cenário de crescimento do mercado de 4% a 5% ao ano e o considerável aumento na demanda de profissionais, ocorre a expansão do setor privado, criando oportunidades de trabalho. E, no final, o perfil dos profissionais deve ser semelhante ao atual, com exceção das termoelétricas, onde será necessário investir na formação de profissionais. Termodinâmica é uma coisa de que todo engenheiro electricista sempre procurou fugir; sempre foi aprovado com nota 5. Nem mais. Menos, não poderia.



Níveis de formação de recursos humanos para energia e mão-de-obra local *versus* globalizada. Hoje, temos carência de nível superior técnico com visão de negócio energia. É novo para todos nós o negócio energia.

Carência de nível médio na prestação de serviço operacional. O esforço que o Senai tem feito e, mais do que o Senai, empresas multinacionais, internacionais, como a sueca Valtenwol, que se aproxima do Senai com o objetivo comercial de produzir técnicos de boa qualidade – não estou dizendo universitários –, pela carência que existe nesse segmento. Tentem encontrar um electricista de boa qualidade para resolver os problemas da sua casa.

Descompasso da qualificação e salário entre mão-de-obra e oferta; pouco treinamento de mão-de-obra local de nível médio e técnico; algumas iniciativas isoladas de requalificação profissional e um alto custo para trabalhar com profissionais do exterior, mesmo que fosse uma alternativa estrategicamente interessante.

O cenário caracterizado para daqui a 10 anos é que o nível de formação seja ainda insuficiente em função da expansão do sistema.

A necessidade de ampliação de cursos típicos como os do Senai e, após o enxugamento dessas empresas, a expansão da área técnica criará novas especialidades. Hoje, não se fala ainda em criogenia para transmissão de energia elétrica. Não sei quando técnicas desse tipo não serão técnicas com as quais devamos conviver.

Encontrei uma companhia telefônica querendo convencer uma empresa de saneamento a oferecer os seus tubos para passar cabos junto com água. Coisas desse tipo vão acontecer também para o lado da energia.

O intercâmbio entre a experiência profissional local e globalizada, com possível exportação de mão-de-obra local treinada. Deixarmos de ser consumidores para sermos exportadores de mão-de-obra. O investimento na qualificação dos profissionais locais é o cenário que, daqui a 10 anos, deve ser uma realidade.



Outro item é a formação, exploração e controle de fontes energéticas, da transmissão e distribuição de energia; formação complementar e continuidade. É um conjunto de tópicos, onde, para as fontes alternativas, a ênfase é a inexistência desses profissionais.

A carência de profissionais para a manutenção e operação de termoeletricas. Vale aqui uma crítica: todas as escolas, ao menos as escolas técnicas, toda universidade, treina profissional para projeto; poucas treinam para operação e manutenção, talvez por ser considerada uma atividade não tão nobre.

A necessidade de aperfeiçoamento sobre aspectos de integração entre telecomunicações, informática e sistemas de potência. Sim, porque, cada vez mais, transmissão de energia elétrica passa a ser infra-estrutura para outras tantas facilidades e poucos cursos disponíveis, uma pequena demanda por parte de alunos está ligada ao item anterior, no caso de telecomunicações.

Cenário para daqui a 10 anos: aumento da demanda de profissionais, principalmente na área de gás; novos cursos deverão existir, integrando o processo de transmissão e distribuição com telecomunicações e informática; forte demanda por cursos de complementação e nível superior, valorizando os aspectos tecnológicos. Este é o cenário vislumbrado para daqui a 10 anos.

A ação do governo na sintonia dos processos de formação e pesquisa, dos centros de excelência e estudos de pesquisa. Hoje, isto aqui é um pouco crítico, a estrutura oficial constituída não tem adequada aderência às necessidades de desenvolvimento tecnológico na área de energia.

Aqui é um puxão de orelha. Posso dizer isso por conta da atividade dentro da universidade; a ausência de um grande programa de pôr o homem na lua acabou catalisando toda a pesquisa dentro da área dos Estados Unidos, durante muitos anos, por causa de um grande objetivo. No interior, quando as pessoas querem encontrar-se, marcam uma festa de um noivado ou de batizado. Mas tem de haver um grande motivo. Não adianta simplesmente pôr pessoas juntas e falar: “agora um



abraça o outro e sai dançando”. O grande catalisador não existe para orientar os grandes programas de linha de pesquisa.

A falta de política pública faz com que institutos oficiais e universidades operem de forma desgovernada, sem sintonia entre formação e pesquisa.

A falta de verba na esfera federal e estadual. Não vamos falar na área estadual, porque na Fapesp sobra dinheiro todo final de ano. Não se pode dizer o mesmo com relação ao CNPq.

A ausência de programas específicos para a área de energia. Ela tem que ganhar abrangência. Planejamento e atuação – um pouco pragmática.

Centros de excelência existentes trabalham de forma descoordenada. Basta ver o que existe de coordenação entre CEPEL e Instituto de Eletrotécnica e Energia e a pulverização de recursos financeiros que tornam os esforços insuficientes.

O cenário para daqui a 10 anos: a crescente necessidade de pesquisa e desenvolvimento tecnológico; pragmatismo maior – pesquisa pura é importante, mas é muito mais importante a pesquisa aplicada que venha resolver o problema existente hoje na rua; a integração com centros internacionais.

Falamos muito de globalização, mas são poucos os que daqui saem para buscar informações fora e trazer para dentro do país. Geralmente, saem buscando uma qualidade de vida melhor, e muitos cientistas brasileiros se evadiram por motivos vários. A aplicação de recursos de forma coordenada é um cenário esperado para daqui a 10 anos.

Para finalizar, a orientação da pesquisa e intercâmbio tecnológicos, sempre na área de energia. Hoje, há ausência de planos de ações abrangentes; não há um diagnóstico sobre as necessidades tecnológicas do país. Tudo que se faz na área de pesquisa é somar e contar papel, que tenha espaço em revistas internacionais, onde a problemática e os valores são distintos daqueles que são as nossas reais necessidades.

Daqui a 10 anos: efetivos resultados de intercâmbios, voltados às nossas deficiências e necessidades; um alto incentivo na orientação, de modo a não



duplicar esforços, otimizando recursos financeiros; e os intercâmbios internacionais e adaptação de novas tecnologias à realidade do país.

A última... (defeito de gravação) ... considerando eletrificação. A Eletrobrás, em nível federal, e a Cesp sempre exerceram importante papel de planejamento e coordenação. Nesse caso, a ênfase – dada também pelo professor Goldenberg, – foi que o aspecto coordenação, como um todo, ainda está carente de algum tipo de aperfeiçoamento na parte de planejamento e mesmo na parte de coordenação.

Há uma ausência de planejamento pós-privatização, uma carência; não está claro a quem cabe a responsabilidade de bem planejar, e alguns que, por responsabilidade da própria consciência e da própria ação, tentam fazê-lo, muitas vezes enfrentam alguns percalços.

Finalmente, o Estado deveria preservar um órgão de planejamento energético, de modo a fazer projeções e exercer o papel de coordenação e formação de recursos humanos necessários ao setor. Não adianta ficar fazendo perspectivas e projeções de quantos disjuntores e transformadores serão necessários nos próximos dois ou três anos se nem conseguimos dizer quantos serão os engenheiros ou técnicos que deverão estar disponíveis e apostos em cada uma das regiões do país nos próximos anos.

Basicamente isso foi o coletado como experiência; uma visão da coletividade envolvida com energia. Sem dúvida alguma, após a entrevista que será realizada com cada um dos coordenadores dos demais subgrupos, esse panorama será enriquecido.

Obrigado.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Quero agradecer ao Professor Sidney Colombo Martini por essa explanação. A hora está extremamente adiantada, mas é importante que haja uma participação da plenária nesses debates. Os senhores puderam verificar que o tema é muito extenso; foram onze trabalhos apresentados.



Agora abro à plenária para indagações, sugestões, incorporações que possam ser feitas. Há necessidade de vocês, especialistas, setores e instituições, participarem desse conjunto, não só hoje, mas em outras ocasiões, participando dos grupos, debatendo e apresentando suas sugestões.

A Aneel está convocando um novo reajuste das reformas necessárias a fazer. Vamos ter um “recebe.com” para, justamente, ter uma reformulação do setor. Talvez este seja o Fórum onde se possa discutir e encaminhar à Secretaria Nacional de Energia algumas deliberações.

Se alguém quiser usar a palavra, o debate está aberto. Artur?

**SR. ARTUR** – Boa-tarde a todos. Rapidamente, quero fazer algumas observações a respeito daquilo que foi levantado hoje.

Em primeiro lugar, em relação ao papel do Estado. Acredito que estamos chegando a uma conclusão – que não era difícil de perceber – de que o capital privado tinha que ser atraído na expansão do setor, mas foi atraído para comprar aquilo que estava pronto e funcionando.

Uma coisa importante a se destacar, e acredito ser também consenso entre todos que trabalhamos no setor há pelo menos vinte anos, é que, no setor de energia, o mercado não pode regular tudo. Portanto, estamos chegando à primeira conclusão, que me parece ser importante, com relação a essa história de que o Estado, depois do processo de privatização, passa a ser apenas e tão-somente o regulamentador. Se não houver a intervenção do Estado na política energética, não vamos conseguir resolver o problema do setor sucroalcooleiro; não vamos conseguir levar a política energética do país, se não houver a intervenção do Estado e políticas públicas.

É fundamental a discussão desse ponto nos debates. O Estado tem que intervir para onde vai o setor ou não teremos uma política energética. E me parece que, hoje, a única intervenção do Estado na política energética é emprestar dinheiro

para quem quer comprar empresa através do BNDES. Então, isso tem que ser debatido com bastante profundidade.

A segunda questão que me chama a atenção é a regulação do setor, e aí quero lembrar aos presentes a dificuldade que vamos ter nesta Casa, na Assembléia Legislativa. O governador do Estado, Mário Covas, acabou de vetar o projeto de um deputado que regulamentava e fiscalizava, ou seja, não só dava poderes à Assembléia Legislativa para regulamentar, como também para fiscalizar as empresas de energia e as agências reguladoras, mas o governo Covas vetou o projeto. Quer dizer, existe um caminho muito longo a ser debatido em relação à regulamentação do setor.

Precisamos acabar com aquela imagem de que agência de regulamentação tem fazer as benesses da privatização. O papel da agência de regulamentação não é ficar falando da importância do projeto de privatização, ou mesmo de ficar defendendo o reajuste de tarifa. Temos que encontrar o equilíbrio entre concessionária de serviço público, administrada por uma empresa privada, e as empresas privadas conhecidas. Continuamos sendo uma concessionária de serviço público, principalmente no caso de distribuição de energia elétrica.

Queria lembrar aqui um problema concreto. Estivemos recentemente na empresa Tietê, Geração Tietê, que todos aqui conhecem, e na Usina de Água Vermelha, e dos 74 trabalhadores da usina, que produz 1.396 *megawatts* de energia, 44 saíram pelo Programa de Demissão Incentivada. Numa usina daquele tamanho, ficaram seis trabalhadores para operá-la.

Esse é um debate que temos de fazer dentro das agências reguladoras, junto aos especialistas do setor: como vamos definir regras claras de funcionamento das empresas do ponto de vista de recursos humanos? Todos aqui sabem que não se forma operador de usina na esquina, que não se forma operador de usina em qualquer colégio. Estamos discutindo com a Tietê uma forma de garantir a produção de energia elétrica, porque desse jeito não vai dar.



E, por fim, falar das tarifas. É preciso um projeto e uma discussão clara entre nós – agentes do setor, consumidores – de mudança no contrato de concessão, por conta da forma de reajuste tarifário, onde se garante, nos custos gerenciáveis e nos não gerenciáveis, o IGPM, a inflação colocada a cada ano, para, daqui a quatro ou cinco anos, eu discutir, no fator x, qual será o ganho de produtividade. Enquanto não discutirmos mudança no contrato de concessão, as empresas continuarão a demitir técnicos, engenheiros e a colocar em risco a qualidade do serviço e a qualidade do atendimento.

Isso não é uma previsão para daqui a 10 anos, mas a nossa preocupação é para ontem, porque não podemos continuar com uma situação como essa nas empresas de energia elétrica, tendo as agências reguladoras um papel importantíssimo neste momento.

O Fórum tem o estudo de todos os subgrupos para demonstrar, na prática, que ainda temos muita coisa para fazer. Daqui a 10 anos, não sei o que vai acontecer. De nossa parte, do Sinergia, com certeza podemos ter problemas como aqueles a que assistimos, há algum tempo, de falta de investimento e começarem a falar coisas que antes da privatização não era o discurso. Ou seja, o Estado tem que investir para continuar garantindo energia elétrica. Ora bolas! Já vimos esse filme antes.

Muito obrigado.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Seria importante falar o nome e a representação antes de iniciar.

**SR. MANUEL VIEGAS** – Sou presidente do Sinergia-CUT. Na exposição do Ubiratan, ele coloca um cenário para a questão do gás que me deixa um pouco preocupado.

Na realidade, o período de transição que ele coloca, até 2011, parece-me uma coisa muito temerária, até porque os projetos de termoelétrica estão aí. De



acordo com a sua exposição, só no Estado de São Paulo vão ser construídas 17 termoelétricas, onde possivelmente terá um consumo de 25 milhões de m<sup>3</sup>/dia.

Sabemos que, pelo contrato Brasil/Bolívia, não teremos gás para tudo isso. Além do mais, a própria Secretaria de Energia fez uma campanha, inclusive quando da presidência da Dra. Ieda, em todo o Estado de São Paulo, dizendo que o gás vinha não apenas para as termoelétricas, mas para a indústria, para o comércio e, principalmente, para as indústrias de cerâmica e vidro.

Outra coisa que também me preocupa são as termoelétricas. Parece-me que é um subterfúgio que se acaba usando, até porque o gás está aí e vão ter que consumir, por causa da questão do *take or pay*.

Sabemos, por dados do governo, que o gás produzido pelas termoelétricas terá de um custo 40% acima do hoje produzido nas hídricas. Temos aqui um estudo do Dieese, com dados da própria Aneel, afirmando que, dentre todas as empresas de distribuição de gás, sem exceção, no ano de 1999 até a data de hoje – que foi depois da privatização – nenhuma teve um acréscimo na energia inferior a 20%. Todas elas, acima de 20%.

Temos informações de que a energia hoje no Brasil é gerada e distribuída a custo 100% mais caro que nos Estados Unidos. Gostaria de saber qual é a perspectiva desse mercado, agregando a questão da termoelétrica. Esse custo vai ficar muito mais alto. Portanto, quem vai pagar a conta?

**SR. BRESSER (COMGÁS)** – Boa-tarde a todos. Gostaria de fazer algumas considerações sobre o que foi dito pelo nosso amigo Viegas. Aliás, fico contente em vê-lo depois de quase seis meses ausente da nossa Comgás.

Quero registrar dois pontos que considero fundamentais quanto à explanação feita pelo Ubiratan e às considerações do Viegas.

Temos que olhar a questão, principalmente da indústria do gás, no que tange ao desenvolvimento de mercados novos, especialmente mercados *greenfield*, que é o caso da Comgás agora. Essa ótica da comercialização daqui a 12 anos diz



respeito somente a mercados industriais acima de um determinado volume, sendo que os mercados residenciais e comerciais continuarão como mercados cativos até o final da concessão de 30 anos, com a possibilidade de uma extensão de mais 20 anos.

Não quero entrar no mérito da polêmica em si. Acredito que todas as questões expostas são oportunas e devem ser debatidas, principalmente num Fórum como este. A questão da termoelétrica, na realidade, surgiu não como uma alternativa ao *take or pay*, até porque o que se tem hoje é um volume de gás alternativo ao volume que está colocado tanto no Brasil/Bolívia, como no gás de produção nacional.

Esse chamado “gás do ministro”, que é um *mix* de origem importada e nacional, embute um conceito não só de preço, mas de molécula diferente do que está aí. Ou seja, não se vai misturar – isso já é objeto de negociação firmada entre as distribuidoras e a própria Gaspetro – o gás para o desenvolvimento industrial com o gás da termoelétrica. Então, não existe nenhuma correlação de abatimento de *take or pay* nesse processo.

Quanto à questão do custo de produção do *megawatt* a partir dos preços do gás, o que se está procurando é um equilíbrio em que se projete esses custos para alguma coisa em torno do custo marginal de expansão do setor elétrico, que daria algo em torno de 35 dólares o *megawatt*/hora.

São importantes esses dados e volto a dizer que a idéia não é no sentido de polemizar, mas, dentro de um Fórum, é importante que se traga fatos para que possamos discutir.

Acredito, sim, que o setor, principalmente o setor de distribuição de gás, tem tido um avanço significativo, principalmente no que tange ao crescimento da participação na matriz energética.

Empresas novas estão surgindo e se sedimentando no Brasil como um todo e principalmente no que diz respeito a São Paulo. Na área de concessão da Comgás,



tivemos um crescimento projetado superior ao que se esperava. Hoje, estamos distribuindo 4,5 milhões de m<sup>3</sup> e agregando novos clientes.

Pelo que entendi, o Viegas disse que a variação da energia superior a 20% seria no custo da tarifa. Na realidade, foi feito – temos de deixar isso claro – um repasse do custo do preço do gás, ou seja, em nenhum momento a Comgás aumentou, através da CSPE, o valor das suas tarifas. O que se aumentou foi a parcela do gás.

A Comgás, como qualquer distribuidora, compra o gás por um determinado preço e o revende com uma margem agregada. Como houve aumento no preço do gás, consequência do gás boliviano ter chegado até nosso Estado, consequência de variações que houve no próprio gás nacional, isso propiciou um aumento da tarifa, mas não como resultado de um processo da CSPE, dando aumento tarifário para a Comgás.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Passo o palavra para o Mário Santos, representando a ONS. Quero agradecer a presença do Carlos Ribeiro e do Mário Santos que vieram do Rio e de Brasília para participar deste evento. É de fundamental importância a participação deles.

**SR. MÁRIO SANTOS** – Vou tentar ser extremamente rápido. Como o operador nacional do sistema é obrigado a ver o sistema como um todo, farei uma abordagem do geral para o particular, em cima das maravilhosas ondas que vocês deram. Vou surfar nas idéias que foram colocadas aqui. Realmente, o mar que vocês criaram foi maravilhoso; induz à reflexão e, mais do que tudo, ao comprometimento de como manter um núcleo de cooperação que esse modelo, graças a Deus, preservou. É o lado tropical do modelo inglês.

Foi uma luta em que um grupo de pessoas conseguiu manter um núcleo forte de cooperação. Esse modelo é como se fosse uma catedral da competição, onde se



manteve um altar para rezar a cooperação e o coletivo, que devem ser respeitados por quem opera o setor elétrico brasileiro.

Quanto ao meu amigo Airton, quero dizer que, graças a Deus, tive uma chance de não concordar integralmente com ele. O que é uma exceção na minha vida. Concordo integralmente com ele que o Estado de São Paulo deve ter meios de definir seu próprio planejamento energético; deve ter meios de ter sua coordenação, seu planejamento, porque tem problemas típicos, específicos, inerentes a ele, e esta Casa e o governo têm obrigação, em primeira mão, de olhar a sociedade do Estado de São Paulo.

Todos sabemos que, em termos de planejamento estratégico, é impossível que o setor elétrico brasileiro seja feito de maneira compartimentada. São Paulo é tão grande que não pode ficar “olhando seu umbigo”. São Paulo “olha seu umbigo” para se preservar, mas tem que olhar a nação como um todo.

Qual é a vocação de São Paulo? Ele vai ser exportador ou importador da energia? Como ele é hoje – é importador ou exportador? Daqui a 10 anos, se ele partir para a co-geração, para a geração descentralizada, se conseguir resolver os problemas de meio ambiente, pode ser um grande exportador de energia. Mas, com certeza, ele precisa continuar produzindo para a Argentina, para a Bolívia, para o Chile, para todos esses países, para ser moeda de troca.

Talvez seja preciso importar energia para São Paulo, e ele ainda permaneça como um grande importador de energia, por decisão estratégica, e não buscar auto-suficiência, porque é pensar menor.

A mudança na Constituição pode vir para dar mais força ao Estado, mas, com certeza, vai obrigar a Federação a olhar cada vez mais sistemicamente. Ninguém vai fazer infra-estrutura energética neste país olhando município. Vai ter que olhar o continente latino-americano.

O grande desafio é manter a visão sistêmica. Faço uma pergunta que é um outro desafio para São Paulo, que deixo também para os grupos: como coordenar,



agora, o problema da energia secundária? O que vai acontecer? Vamos esvaziar as nossas linhas?

No problema do gás de que o companheiro, presidente da Sinergia, falou, apesar de toda a exposição complementar, esclarecedora, ainda existe, de certa maneira, uma dúvida quanto à destinação do gás, de como será usado, e a sua disponibilidade. A dúvida existe e precisa ser esclarecida.

Será que devemos ter esse tipo de dureza, de inflexibilidade do *pay or take*? Será que vamos perder a vocação natural que este país tem de ter energia secundária? Se eu passar de 3% de base de termicagás, para 20% nos próximos 10, 15 anos, vou continuar com 80% de hidroelétrica. Então, vou trazer gás da Argentina ou da Bolívia para, de repente, voltar a energia para lá a preço gratuito? Como vou trabalhar isso?

É necessário que São Paulo invista fortemente na idéia de criar um mercado secundário de gás e um mercado secundário de energia. Precisamos ter empresas que ora consumam gás, ora consumam energia. Temos de ter lugar para o gás. Isso vai ser bom para a indústria do gás, para o país, para toda a sociedade.

Precisamos investir profundamente no mercado secundário de gás. Se São Paulo não tomar a frente disso, fica difícil o resto do país tomar.

Não se falou aqui em geração descentralizada, distribuída, que é um pouco da co-geração. O Dr. Sidney e outros colegas que o precederam foram muito felizes ao fazerem a exposição. O problema de meio ambiente com energia foi muito bem conectado.

Será que o meio ambiente vai nos deixar fazer nossas linhas de transmissões na velocidade que queremos para integrar, ou linhas de transmissão como antigamente se fazia em 12 meses – agora, está passando para 18, 24, 36.

Estamos com um risco de racionamento em 2001 se não conseguirmos terminar o terceiro circuito que vem de Itaipu para São Paulo. E estamos embargados; Furnas está embargada. Era para entrar em março, passou para junho; ninguém sabe quando entra. Então, temos risco de racionamento em 2001 e



de obras, como o terceiro circuito de Itaipu, não entrarem. Está embargado na Justiça por problema de meio ambiente.

Vem o problema de geração descentralizada – o Dr. Afrânio foi muito feliz na sua exposição – que reduz a cidade de transmissão para o grande eixo de transmissão. Aí, São Paulo tem que fazer uma visão condominial da geração. Se tem livre acesso hoje, se eu faço uma solução de co-geração condominial, um cobre o outro no problema da demanda da reserva do *backup*. Já está coberto.

Os próprios donos condominiais de conjunto de empreendimentos de geração, de co-geração ou de biomassa, um cobre o outro. Pode fazer uma usina no Nordeste, no Paraná, ou no Sudeste. O livre acesso garante. Basta uma solução inteligente para um Estado catalisando, orientando, com o dinheiro da iniciativa privada. O Estado daria condições políticas, regulatórias, legais para fazer uma solução condominial.

São Paulo deveria se comprometer com uma solução para o problema de energia secundária – quer do lado da oferta, quer do lado da demanda – e também apostar numa solução condominial para a biomassa. Para São Paulo é uma vocação natural.

Indo um pouco no geral e um pouco no particular, dois aspectos merecem relevância fundamental – não deixar morrer a grande vocação brasileira, que é o programa de energia hidroelétrica. Não sou contra energia hidroelétrica. Realmente, tirava 3 ou 4 e tinha que agradar o professor para passar em termodinâmica. Trabalhei 40 anos com energia hidroelétrica, sou engenheiro hidroelétrico por natureza, mas sou obrigado a me tornar um *teenager* para aprender térmica, que está na moda.

Estar na moda não significa deixar de fazer o que é bom. É bom é o que é permanente, e, para o brasileiro, permanente é o seu programa hidroelétrico.

Vamos fazer o programa térmico, porque, a curto prazo, precisamos visceralmente do programa térmico, mas não podemos arrefecer nossa ênfase no programa hidroelétrico brasileiro.



Um exemplo: não podemos deixar parar o Porto Primavera. É preciso o Porto Primavera para operar o sistema elétrico brasileiro; não é para São Paulo, não. É para todo o sistema; para coordenar tudo.

Não podemos deixar arrefecer os programas das hidroelétricas. Porto Primavera, para o operador nacional do sistema, com uma co-geração, é uma prioridade, porque ele está vendo o conjunto, está vendo o geral.

Terminaria dizendo o seguinte: de tudo que aprendi, quem pensa no século 21, quem pensa no milênio com visão de 2005, tem que pensar no estratégico. Pensar no estratégico é ter um instrumento de planejamento. Talvez a coisa mais importante que São Paulo, com sua força política, possa pedir é que efetivamente – não só instalando seu próprio planejamento – faça funcionar o Conselho Nacional de Política Energética. Se o CNPE não funcionar, vamos ter gente pensando que o número de disjuntores ou a capacidade de custo de uma barra é planejamento.

Precisamos conciliar claramente todas as correntes que existem para poder avançar no modelo; quebrar tudo de novo é pior. Se é para atrair a iniciativa privada, o modelo tem que ter estabilidade e previsibilidade. O Dr. Zevi expôs isso com muita competência. Se for desmanchar isso tudo, aí que destrói. Temos que aperfeiçoar o que existe, complementá-lo e fazer o planejamento com visão holística de longo prazo.

Vocês me levaram a sair daqui motivado a inserir a Operadora Nacional do Sistema na visão de futuro que São Paulo quer ter, porque a visão de futuro de São Paulo é a visão de futuro da Operadora Nacional de Sistema pelo peso que São Paulo tem.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Obrigado, Dr. Mário Santos. Como estamos chegando ao final, quero saber se alguém ainda quer fazer mais alguma consideração. Caso contrário, encerraremos passando a palavra para a Deputada Edir Sales e o Deputado Sidney Beraldo.



**SRA. EDIR SALES** – Marcaremos para o próximo dia 3 de maio, começando às 10 horas e encerrando às 13 horas, o seminário sobre Biomassa. Dia 17 de maio, às 10 horas, pontualmente, encerrando às 14 horas, será o seminário final sobre Propositura da Energia no Século 21.

Vou passar os *e-mails* para quem tiver sugestões ou quiser participar: [sberaldo@al.sp.gov.br](mailto:sberaldo@al.sp.gov.br); [esales@al.sp.gov.br](mailto:esales@al.sp.gov.br); [saleixo@sp.gov.br](mailto:saleixo@sp.gov.br) e o *site* da Assembléia, [www.al.sp.gov.br](http://www.al.sp.gov.br).

Queremos agradecer todo o pessoal da Cembil, Eletropaulo, Fundap, Gasbrasiliiano, CESP, Eletricitários, Sindicon, Abesco, Elektro, Abrava, Sinergia-CUT, Sindicato de Engenheiros, IPTE, e todos vocês que participaram.

Com certeza, esse grupo temático está sendo um dos mais comentados na Casa pela dimensão, dedicação e alto grau de conhecimento das pessoas que têm participado.

Com a palavra, o Deputado Sidney Beraldo.

**SR. SIDNEY BERVALDO** – Quero mais uma vez agradecer a presença de todos e a contribuição que cada um dos apresentadores, dos conselheiros, das equipes, estão dando para a eficiência do nosso trabalho aqui.

Vamos preparar-nos para o seminário final, que é no dia 17. Quero ressaltar, como relator do tema, que é preciso que tenhamos, de cada subgrupo, um relatório para que possamos apresentar não só o diagnóstico, mas também as sugestões. Se pudermos ter isso em mãos 15 dias antes do seminário do dia 17, será muito bom, porque poderemos debruçar-nos sobre eles e virmos preparados.

Nosso objetivo é fazer um relato consensual e, naquilo onde não houver consenso, submetermos até a uma votação. Insistiria que elaborássemos esse relatório contendo propostas. Isso engrandece o nosso trabalho.

Muito obrigado.

**SRA. EDIR SALES** – Para encerrar, vou passar o *site* da Assembléia:  
[www.al.sp.gov.br](http://www.al.sp.gov.br).

Muito obrigada.

## 28.03.2000

- .Edir Sales – Deputada. Coordenadora do grupo temático Transportes e Relatora do tema Energia
- .Sidney Beraldo – Deputado. Relator do grupo temático Transportes e Coordenador do tema Energia
- .Cláudio Senna Frederico – Secretário de Transportes Metropolitanos
- .Sérgio Camargo – Superintendente do DER, representando Dr. Michael
- .Paulo José Lourenço da Silva – Engenheiro elétrico e assistente do Presidente do Metrô de São Paulo
- .Cláudio Senna Frederico – Secretário e Transportes Metropolitanos
- .Sérgio Augusto Arruda Camargo – Representante da Secretaria de Transportes
- .Milton Xavier – Diretor- adjunto de Planejamento de Transporte da Secretaria de Transporte do Estado de São Paulo
- .Laurindo Junqueira – Associação Nacional de Transportes Públicos
- .Francisco Cristóvão –
- .Sebastião Hermano Cintra –
- .Gabriel Branco –
- .Wilson Folgosi –
- .Sérgio Camargo –



**SR. SIDNEY BERALDO** – Antes de formarmos a Mesa, quero agradecer a presença de todos e a contribuição que vem dando a essa Comissão do Fórum do Século 21, que pretende discutir e formular um plano estratégico para a questão do transporte para o Estado de São Paulo no mínimo para os próximos 20 anos.

Dando início aos nossos trabalhos, quero convidar para fazer parte da Mesa o Secretário de Transportes Metropolitanos, Dr. Cláudio Senna Frederico; Dr. Sérgio Camargo, superintendente do DER, representando, nesse ato, o Dr. Michael, que não pôde comparecer pelo falecimento do seu cunhado; Dr. Paulo José Lourenço, coordenador da área de transporte de pessoas. Estamos aguardando ainda Milton Xavier, coordenador de Transportes de Carga.

Logo após a abertura com a citação de todos presentes, passo a palavra ao Dr. Cláudio, que fará uma explanação sobre a visão do Executivo sobre esse assunto. Em seguida, teremos a apresentação do Dr. Ailton Brasiliense Pires, falando sobre o Transporte Informal; o Dr. Alberto Epifani, sobre Tarifas e Financiamento dos Transportes; o Dr. Gabriel Branco, sobre Transporte e Meio Ambiente; o Dr. Francisco Cristóvão, sobre Regulação e Concessão dos Transportes Metropolitanos; o Dr. Frederico Bussinger, sobre Logística e a Multimodalidade; Dr. Sebastião Hermano Leite Cintra, sobre Ferrovias e Corredores de Transportes; Dr. José Vítor Soalheiro Couto, sobre Regulação e Concessões Rodoviárias; Dr. Sérgio Luiz Gonçalves Pereira, sobre Rodoanel e Impacto na Circulação Viária. Depois da apresentação de todos, abriremos para debate.

Passo a palavra para a Relatora da Comissão, nobre Deputada Edir Sales.

**SRA. EDIR SALES** – Quero, mais uma vez, a presença e participação de todos os senhores, que não fazem idéia de quão está sendo importante para essa Assembléia poder mostrar à sociedade civil e à população em geral que há órgãos e pessoas sérias capacitados a fazer um trabalho com responsabilidade.



Entre os grupos temáticos da Casa, o nosso tem tido uma relevância muito grande; dos 16 temas do Fórum, um dos mais importantes ao desenvolvimento social e econômico é o que abrange os transportes de passageiros e os de cargas.

A Assembléia Legislativa de São Paulo, por meio dos Deputados Sidney Beraldo e Edir Sales, que coordenam esse tema, convidam 20 conselheiros temáticos, no qualificado universo de profissionais dessa área, para colaborar, enriquecendo todos esses assuntos, na elaboração da propositura para os transportes no próximo século.

Desde então, já foram realizados três encontros. No primeiro, nós, Deputados, introduzimos, juntos com os conselheiros temáticos, os nossos objetivos e compromissos, conforme o que está disposto na Carta de Intenções.

No segundo encontro, discutimos o procedimento dos grupos temáticos para atingirmos os objetivos de uma propositura para os transportes no século 21.

Finalmente, no terceiro encontro, estabelecemos a forma de atingir essa propositura, ou seja, por meio de uma maior participação da sociedade, realizando assim dois seminários, envolvendo os principais representantes das áreas.

O nosso primeiro seminário, que se inicia hoje, terá como principal finalidade discutir e concluir os diagnósticos reais e atuais dos transportes do Estado de São Paulo.

O segundo seminário, marcado para o dia 24 de maio, nesse mesmo local, terá como finalidade desenhar as bases da propositura para os transportes no próximo século.

Em virtude da escassez do tempo e da relevância do nosso tema, os conselheiros vêm-se reunindo fora da Assembléia, para realizarem discussões de maior relevância.

O objetivo do seminário de hoje será esclarecer a real condição do transporte de carga, assim como o de passageiros, dentro do Estado de São Paulo, e como essas condições são percebidas pelos usuários e profissionais da área e suas conseqüências no desenvolvimento social e econômico.

Tudo o que for exposto será registrado, e a ata do nosso seminário enviada aos participantes, para que, em nosso próximo encontro, seja um material de referência na elaboração das bases da nossa propositura. Para tanto, solicitamos que os senhores deixem o endereço eletrônico para o envio da ata, assim como da minuta base de propositura que será discutida no nosso segundo seminário.

Mais uma vez, agradecemos a presença de todos. O Deputado Sidney Beraldo passará a palavra ao primeiro expositor.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Agradeço à Deputada Edir Sales e passo a palavra ao nosso Secretário de Transportes Metropolitanos, Dr. Cláudio Senna Frederico.

**SR. CLÁUDIO SENNA FREDERICO** – Srs. Deputados, senhoras e senhores, serei bastante objetivo.

O transporte urbano não é uma arte do tipo biológico, sociológico, em que há correspondência entre o resultado desejado e as leis de formação do comportamento que deve ser tomado.

Ou seja, o transporte público urbano, de modo geral, tende para o lado da engenharia, no sentido de que, se você quer transportar tantas pessoas daqui para ali, existem meios para fazê-lo que podem ser mais rápidos ou mais lentos, mais barato ou mais caro, com mais conforto ou menos conforto. Enfim, as coisas são razoavelmente objetivas.

Uma vez que se faça dessa forma, de modo geral, os resultados são muito próximos do esperado. Isso é a felicidade dessa área. Em contrapartida, há áreas como de segurança, na qual ninguém sabe exatamente onde está o chifre do boi; você pode estar pensando que está pegando o chifre, e está pegando o rabo.

A primeira coisa é estabelecer um projeto ou programa, identificando o problema da cidade e a sua solução. Hoje, São Paulo tem um plano chamado Pitu 2020, que se propõe a resolver o problema do transporte, e não melhorá-lo.

Se São Paulo tiver essa estrutura de transporte urbano público, esse sistema viário para dar apoio ao transporte que o utiliza, essas linhas de metrô, esses

corredores de ônibus, o problema de transporte se reduz a essa situação, com esse nível de qualidade e conforto, com essa velocidade média etc. Portanto, no fundo é o caso no qual se tem a receita exata.

Há algum tempo, não existia em São Paulo uma idéia clara do que precisava ser feito para resolver o problema de transporte. Hoje, isso é um fato existente, e, mais do que isso, há uma metodologia por meio da qual, se houver discordância de alguns dos pontos, esse plano pode ser reconstruído de outra forma ou alterado.

Com o tempo, algumas variáveis podem mudar, mas, basicamente, existe um mecanismo municipal e estadual de planejamento de um sistema de transporte para a macrorregião de São Paulo.

Se isso é uma realidade, está tudo resolvido. Mas não está. Então, qual é o problema do transporte público? Uma vez que temos o diagnóstico da doença e o tratamento prescrito, qual é o problema do transporte público? É simples. É que o transporte público realiza uma operação com um determinado custo, que, se for cobrado do usuário, ele não tem recurso para pagar. É uma daquelas atividades sociais, em que o custo financeiro não consegue ser coberto pelo nível de renda das pessoas que o utilizam.

Vou citar um exemplo. O Metrô de São Paulo, há quatro ou cinco anos, realiza um balanço social; o que não é obrigatório no Brasil. As empresas públicas ou privadas são medidas pelo seu balanço econômico-financeiro; não existe nada na legislação que exija um balanço social.

O balanço social, acredito, é o modo correto de se avaliar. É necessário o econômico-financeiro, mas, na empresa pública, o social também é necessário. Aliás, eu diria, em qualquer empresa.

O Metrô de São Paulo recebe um subsídio do Estado para investimentos em torno de 250 milhões por ano, que é a quantia paga anualmente pelos financiamentos; ou seja, tem sido investido muito mais do que isso. Assim, pode-se entender que o Metrô, num balanço econômico-financeiro, custa 250 milhões por ano. É um modo simplista de ver a coisa.



O balanço social é realizado de forma extremamente conservadora. Na Europa, balanços sociais como esse são feitos com muito mais liberdade de atuação. O do Metrô, por não ser uma coisa comum e conhecida no Brasil, procurou ser conservador, e só quantificou o que tem segurança de ser quantificado. Ou seja, se não existisse metrô, quantos ônibus, quantos carros precisariam rodar? Quanto se gastaria de combustível? Quanto seria gerado de poluição? Qual é o custo estabelecido pela ONU para essa poluição? Quantas horas perdidas? Quanto ocorreria de aumento de custo operacional dessa frota de ônibus em relação aos custos do metrô?

Portanto, não entra em nada abstrato, em considerações urbanísticas e em qualidade de vida. Embora social é apenas um balanço reduzido àquilo que é de valor mais fácil.

O balanço do Metrô apresenta uma contribuição social anual, subindo ano a ano, de 3 bilhões de reais. São 3 bilhões de reais versus 300 milhões de custo, de subsídio. Isso significa que ele tem um balanço social positivo de 2,7 bilhões de reais/ano. Nos últimos quatro anos, foram acumulados mais de 10 bilhões de balanço social positivo. O Metrô de São Paulo, até hoje, custou mais ou menos isso; ou seja, o seu patrimônio líquido é mais ou menos esse.

A dificuldade, portanto, não está no fato de que o Metrô não contribua para a riqueza do Estado e não recontribua para a riqueza da comunidade; que não esteja inserido dentro de um plano que prevê que 75% da necessidade de investimento em transporte público, para resolver esse problema em São Paulo nos próximos 20 anos, é em metrô e trem.

O problema é como fazer com que essa economia social, que é economia financeira de alguém, flua e retorne para o metrô, para o ônibus, para o corredor de ônibus, para o trem. Enfim, para o transporte público. Tenho certeza de que se houvesse um balanço social como o do Metrô apresentaria resultados muito semelhantes.



Fico muito satisfeito em ver esse assunto ser discutido aqui, que é lugar certo, não entre técnicos, em que o problema está resolvido. A grande questão do transporte público é política. Como conseguiremos repartir as despesas do transporte público corretamente entre os agentes que se beneficiam ou que são intermediários dos benefícios, como os governos são, para solucionar o problema?

Como podemos fazer com que, por exemplo, um imposto como o IPVA, que é dividido entre Prefeitura e Estado, seja uma forma de criar uma vinculação desse recurso com a finalidade de um programa e plano, e não de uma área? Quero deixar bem claro que sou radicalmente contra recursos vinculados por assunto. Inclusive, educação, saúde etc. Sou a favor da vinculação de recursos a programas e resultados.

Mesmo em áreas sociais, se fosse para vincular um recurso, deveria ser dito, primeiro, o que se vai obter e em quantos anos; depois, sim, vinculam-se os recursos. O grande demérito, o grande desgaste de imagem que a vinculação de recursos teve no Brasil foi o fato de sempre ter sido ligada abstratamente a determinadas áreas de atividades; depois, as pessoas ficavam torcendo para que aquilo desse certo. Mas o que era dar certo?

Volto à origem. Temos hoje um plano que resolve o problema do transporte com um custo, que é perfeitamente suportável pelo conjunto da sociedade, se entendermos a arrecadação estadual, municipal e, eventualmente, alguma participação, que seria mais do que justa, federal. O balanço social do Metrô demonstra resultados benéficos ao governo federal.

Com todas essas fontes, com uma vinculação de recursos a um plano e com esse plano acompanhado, tenho certeza de que, dentro de 20 anos – que é menos tempo do que o que separa o dia de hoje com o dia que entrei no Metrô de São Paulo –, teremos o problema de transporte resolvido. O que já seria alguma coisa.

Assim, basicamente, já sabemos o que fazer, mas é preciso uma solução política de como reconverter benefício de balanço social e recursos em mãos diferentes para fluir para um mesmo plano, um mesmo programa, como



acompanhar isso para que ele seja aplicado dessa forma e os resultados alcançados.

Era o que queríamos demonstrar. Muito obrigado.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Passo a palavra ao Dr. Sérgio, representando a Secretaria de Transportes.

**SR. SÉRGIO AUGUSTO ARRUDA CAMARGO** – Bom-dia a todos. Realmente, não posso falar muito a não ser de algumas generalidades. Estou acompanhado do Frederico, que é o nosso grande homem do Planejamento; meu colega da Dersa, o Sérgio e o Dario da Daesp. Se disser algo que não estiver correto, corrijam-me, porque fui pego de surpresa, devido à ausência do Secretário Michael.

Farei uma análise do que temos acompanhado ao longo dos cinco anos em companhia dos colegas citados e uma avaliação global do que se trabalha na Secretaria, visando a resolução de problemas relativos a transportes, não só de passageiros como de carga.

O Secretário Michael, desde sua inserção na Secretaria, em 1997, vem-se preocupando com alguns aspectos de transporte, particularmente no que se refere a transporte de carga e à questão de acidentes.

Falarei alguma coisa de improviso, que imagino ser importante – não sei se seria essa a palestra do Secretário –, sobre o que tenho notado na atuação do Secretário, como questões enfáticas e fundamentais, apresentadas pelo Dersa, Daesp e DER.

A questão do transporte de carga tomou contornos mais difíceis, ainda, a partir de uma situação de mercado em que o setor passou a ser de inserção de pequenas empresas. A falta de regulamentação tarifária leva a uma situação bastante crítica o transportador.



Diversas reuniões têm sido realizadas para equacionar o problema do custo não só do transporte, mas também a tarifa que pudesse remunerar esse transporte, particularmente, em função dos novos empreendedores do setor.

Há um diagnóstico de que isso advém de um problema claro de alteração social de pessoas que perderam seus empregos e vão buscar no setor de transporte uma nova modalidade, e não temos regulamentações que limitem essas empresas.

Transportes de cargas perigosas é um setor que o Secretário tem-se empenhado pessoalmente. Ele cita exemplos de empresas que, chegando em Santos, para transportar uma carga perigosa sem nenhuma condição técnica de fazê-lo, é camuflada no bar da esquina. Colocando motorista habilitado, equipamentos necessários, o caminhão vai ao porto, carrega a carga, e sai transportando por São Paulo, pelo Brasil afora, derrubando produtos perigosos nas estradas.

É preciso haver, portanto, regulamentação dessas condições e maior fiscalização, para que se evite não só a carga perigosa como o excesso de peso nas rodovias, que hoje é fator fundamental para destruição de várias vias de acesso. Há uma quantidade muito grande de problemas nos transportes intermunicipais, onde as áreas técnicas estão envolvidas.

O Secretário falou agora há pouco que o problema é político, pois a parte técnica já está resolvida. No transporte de carga e rodoviário, de modo geral, ainda há muita coisa a ser feita na parte técnica também, porque as regulamentações não estão bem definidas.

O trabalho do Secretário, de uns tempos para cá, levantou uma série de questões, como, por exemplo, problemas de estacionamento. Temos, na região de Paulínia, uma quantidade de veículos estacionados na rodovia, por conta de um fluxo de carga e descarga.

Os empresários implementam novas condições de estacionamento e, como as empresas preferem não arcar com esse ônus, ele fica por conta do motorista,



que, sem condições de pagar, pára na estrada, ocasionando acidentes, desconforto etc. Uma pessoa que viaja 400, 700 km, como tem que voltar com a carga, fica descansando cinco, seis horas dentro do próprio caminhão.

A logística de acesso aos portos, para efeito de importação e exportação, e as condições de segurança da rodovia é que permitem a diminuição dos custos de transporte no Brasil, em função de melhor manutenção dos veículos e de velocidade do transporte da carga até seus pontos principais de demanda, tem sido realmente a preocupação da Secretaria de Transportes.

Quanto ao transporte de passageiros, estamos hoje no DER terminando uma licitação que vai nos permitir a elaboração de um plano diretor de transportes, que viabilizará toda uma discussão de novas necessidades de horários e linhas.

Com esse trabalho, que deverá demorar um ano, teremos condições de uma nova situação para o equacionamento do transporte interurbano, não só quanto às novas linhas como também da avaliação dos horários; mais do que isso, de uma nova regra para que o setor possa ser regulamentado periodicamente.

No que se refere a obras em si, particularmente quanto a rodovias, há um empenho muito forte do Secretário, no que se refere à questão de vicinais; todo problema de transporte de carga rural, de produção agrícola, para os grandes centros de consumo, advém particularmente das vicinais.

O próprio governador Mário Covas cita muito a situação de quem produz ovos. Ao serem transportados, eles se quebram nas estradas, e o produtor fica prejudicado. Por isso, há um empenho muito forte da Secretaria, do governo do Estado, para a pavimentação e recuperação das vicinais. Há três anos temos pavimentado vicinais em quantidade suficiente para minimizar esses problemas.

Para os senhores terem uma idéia, em termos de quantidade, nos primeiros quatro anos do governo Mário Covas, pavimentamos mil quilômetros de vicinais; na segunda gestão, a nossa meta é pavimentar mil por ano. Já realizamos os primeiros 1.099 quilômetros, e estamos seguindo para a concretização da nossa meta até 2002, além da recuperação das grandes estradas.



Estamos empenhados num financiamento do BID, de cerca de 150 milhões de dólares, para a recuperação das principais rodovias num total de 4 mil quilômetros. Esse processo, inclusive, está em andamento na Assembléia Legislativa; já cumprimos algumas etapas do programa, como licitação para o gerenciamento e para os projetos, que são exigências básicas do BID.

Quanto à questão dos aeroportos, o Dario está aqui e pode completar; sobre o Rodoanel, o Sérgio falará daqui a pouco; a parte de planejamento será exposta pelo Xavier. Assim, me limitaria a essa pequena abordagem do que vem sendo feito pela Secretaria, desde 1997, quando o Secretário assumiu.

Muito obrigado. Espero ter dado alguma contribuição ao trabalho do seminário.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Agradecemos o Dr. Sérgio e passamos a palavra ao coordenador da área de transportes de pessoas, Paulo José Lourenço.

**SR. PAULO JOSÉ LOURENÇO** – Começarei por falar que o Secretário Cláudio, com sua capacidade de análise e poder de síntese, associada à sua vivência de mais de 25 anos na área, tocou no ponto exato. As questões-chaves apresentadas nesse trabalho estão direcionadas basicamente para financiamento, regulação das concessões, do meio ambiente, e foram tratadas de forma bastante extensiva, basicamente nas questões de viabilização, por meio de mecanismos de financiamentos adequados para a resolução do problema dos transportes de pessoas.

Esse trabalho, na verdade, não está pronto; é uma segunda versão. É um processo interativo de construção e se pretende, ambiciosamente, que fique pronto no final de maio, quando se encerrarem os trabalhos do Fórum e dessa Comissão, e seja um documento de referência para todas as questões de transporte.



Na primeira fase, trata do diagnóstico da situação, uma análise crítica, com alguma retrospectiva histórica no que interessava e era possível fazer, dividido num estudo específico do transporte urbano.

Numa segunda parte, é dividido entre transporte interurbano, intermunicipal, internacional, inclusive, abordando a questão do transporte rural, que é muito pouco estudada.

Passa-se, em seguida, a uma segunda etapa, em que se inicia uma prospecção dos condicionantes do desenvolvimento do Estado, apontando cenários com o objetivo de definir prioridades para atacar e resolver o problema dos transportes.

Farei uma exposição sucinta do conteúdo do transporte e de algumas conclusões importantes. Elencamos oito temas que julgamos prioritários e que serão discutidos mais a fundo pelos colegas citados pelo Deputado no início da apresentação.

A primeira parte é o quadro atual do sistema de transportes, em que se fala sobre transporte de circulação urbana, e a segunda parte é sobre transporte interurbano, rural, interestadual e internacional.

O transporte urbano trata inicialmente da questão legal e institucional, procurando esclarecer e detalhar as atribuições municipais e metropolitanas, definidas a partir da Constituição de 1988, os problemas de indefinições que ainda existem nessa área e um pouco mais especificamente o projeto da região metropolitana da Baixada Santista, com toda sua estrutura de funcionamento; analisa os problemas da região metropolitana de São Paulo, as interfaces e interferências não resolvidas com a administração municipal, mostrando bem como essa administração, a partir do novo Código Nacional de Trânsito, adquiriu os instrumentos técnicos necessários, para gerenciar adequadamente o transporte municipal.

O transporte e o trânsito são municipalizados, e o uso e a ocupação do solo também são questões municipais. Assim, o município tem os três instrumentos básicos para equacionar e conduzir adequadamente a política técnica de transporte.

O segundo item fala da crise de mobilidade. Hoje, no transporte urbano, o que se constata, e todos sentem no dia-a-dia, é a dificuldade de locomoção; gasta-se, para isso, muito tempo, muita energia e muito dinheiro. Essa crise ocorre, particularmente, nos grandes centros urbanos, apesar de já serem notados fenômenos de congestionamento e poluição nas cidades de porte médio.

Nós tratamos da questão, mostrando que é necessária uma intervenção urgente, para evitar que esse fenômeno, que se pronuncia tão gravemente na região metropolitana de São Paulo, espalhe-se pelas cidades grandes e médias do interior.

Em seguida, fazemos uma análise do transporte público por ônibus. O sistema se caracteriza pelas concessões existentes, pelo problema de sistema de ônibus de São Paulo, particularmente, agravado pela explosão do transporte informal, pela queda de arrecadação, pelo aumento dos seus custos devido à perda de passageiros, pela queda da demanda.

Estuda, portanto, esses aspectos e a propositura de modificação da concessão conduzida pela Prefeitura Municipal e também a concessão realizada pela autoridade metropolitana.

Em seguida, temos um capítulo específico sobre o transporte informal, já que isso é uma questão grave e atual. Mostra como se processou o crescimento do transporte informal, como ele se estabeleceu; o aspecto de mudanças de necessidade de demanda, o espaço aberto pela perda de eficiência do sistema de transporte coletivo, em função da perda de velocidade, da baixa qualidade de serviço, provocada também por sistemas de concessão que não exigiam ou não propiciavam interesse pelo investimento em empresas públicas.

Essas empresas não se prepararam para a mudança do perfil do mercado, para a mudança da demanda, que hoje ocorre, como em todas as áreas de



consumo. A população procura se locomover de forma diferenciada, atendendo cada um à sua necessidade.

Por outro lado, o aumento acelerado do transporte individual, como foi demonstrado na última pesquisa OD , já chegou a um nível de 50%, dividido com o transporte coletivo; na anterior era 30% transporte individual e 70% de coletivo. Hoje, já está em pé de igualdade.

Esse aumento explosivo, propiciado pelo advento do Plano Real, que criou condições de acesso aos bens de transporte individual, aumentou significativamente o aumento de automóveis circulando. Portanto, essas variáveis resultaram na queda de eficiência do sistema do transporte coletivo e abriram espaço para o crescimento acentuado do transporte informal.

Temos ainda o transporte público metroferroviário. Nele, é feita uma análise histórica do crescimento do metrô e da transformação das redes da CBTU e Fepasa na atual CPTM, em que são estudadas as questões problemáticas, como a interpenetração física entre as linhas e as ex-linhas. Analisa o problema tarifário da integração e a tarifa única entre elas; a interferência do sistema de cargas no sistema de transporte de passageiros; aborda, sem se aprofundar muito, a necessidade da expansão e da modernização, em função do sistema estruturador que ele representa no sistema metroferroviário, que, com certeza, é fundamental na orientação do crescimento da cidade para melhoria da qualidade de vida da população.

Temos também a integração da rede metropolitana de transportes públicos; há uma conexão do sistema de ônibus, metrô e trens metropolitanos.

Falamos sobre a circulação urbana, em que entra a interface acentuada da circulação e distribuição de carga; analisamos o equacionamento, nas cidades, da melhoria da distribuição para que o reflexo na circulação de pessoas seja minimizado.



Depois, temos congestionamento e deterioração da qualidade de vida e economias urbanas, abordando todos os aspectos que provocam o problema da qualidade de vida, dos congestionamentos que enfrentamos.

Fala-se ainda sobre tarifas e financiamento dos transportes públicos, fazendo uma análise da tarifa e abordando o sistema cruzado de tarifas, tarifa única e tarifa diferenciada. Essa tarifa é interessante em determinadas circunstâncias, ou não? O nosso sistema tarifário está subsidiando adequadamente, com uma forma cruzada correta de subsídio? Esse sistema propicia um nível de tarifa adequado? E temos também a tarifa como instrumento de financiamento do transporte.

Depois, falamos sobre o consumo de energia, combustível e meio ambiente, com uma avaliação do que o sistema de transporte representa no perfil da matriz energética. É feita uma análise crítica de como o sistema de transportes públicos está subjogado por leis federais de valores de tarifa energética, que são totalmente contrárias à lógica; para evitar consumo de energia punem o consumo nas horas-pico, só que punem, da mesma forma, o transporte público, sendo, justamente nas horas-pico, o seu período de maior demanda. É uma situação inevitável, e isso, inclusive, chegou a ponto de inviabilizar o sistema de trólebus.

Abordamos ainda sobre o aspecto do meio ambiente, poluição, combustíveis, do problema do álcool, como combustível alternativo, fazendo uma análise crítica do processo do Proálcool e por que devemos retomá-lo; é analisada também a questão do hidrogênio etc.

Há um tópico específico sobre a qualidade de serviço e sua avaliação. Discute-se como ela deve ser encarada, com instrumentos, inclusive, de participação da comunidade.

Fala-se também sobre o transporte individual, referindo-se a bicicletas, motocicletas, automóveis e sobre os pedestres.

Depois, entramos em transporte interurbano, rural, interestadual e internacional. Há um capítulo especial sobre transporte rural, um assunto pouco falado, que se traduz, fundamentalmente, na questão do transporte escolar, ou seja,

as crianças que estudam nas cidades, mas moram nos centros rurais. Fala ainda sobre os bóias-frias etc. Enfim, faz uma abordagem sobre o transporte rural, um assunto muito explorado.

Também as rodovias e o transporte por ônibus são citados; inclusive, há uma radiografia do sistema rodoviário do Estado, com toda a hierarquia das rodovias, até as vicinais.

Mostra como o sistema de ônibus está organizado. Existem algumas questões interessantes. Por exemplo, é mais barato ir para Presidente Prudente num ônibus interestadual, que vai até o Mato Grosso do Sul, do que pegar um direto.

Analisa também o fato de ainda o sistema rodoviário e ferroviário serem concêntricos, todos se dirigem para São Paulo, e a necessidade de sistemas perimetrais no Estado.

Fala sobre as ferrovias e a extinção do transporte ferroviário dos passageiros. Na área urbana é tratada a questão da interpenetração das ferrovias, o problema da carga para o sistema de transporte público e a necessidade do ferroanel para resolver essa questão.

Aborda ainda o problema das concessões das ferrovias e o fato de que o sistema de transporte de passageiros não foi considerado, portanto, ele inexistente no Estado de São Paulo em longas distâncias.

Trata também de um estudo do corredor Rio de Janeiro-São Paulo-Campinas, por um consórcio alemão e pelo governo federal.

Temos os aeroportos e o sistema aeroviário. Há uma análise dos aeroportos existentes no Estado, das suas vocações, da perspectiva de demanda e como conduzir a política nessa área.

A mesma coisa também nas hidrovias; os portos e sua interferência na circulação urbana, em que se dá uma tratativa um pouco mais aprofundada, pelo impacto que isso traz na circulação urbana, particularmente na região da Baixada Santista e região metropolitana, na área do porto de São Sebastião, basicamente na



parte da Baixada, não tanto da estrada; haverá um agravamento, com o aumento previsto de três ou quatro *piers*, no Porto de São Sebastião.

Nessa fase, é feito um quadro com alguns diagnósticos da situação, que procurei expor de maneira sintética. Em seguida, entra-se na prospecção, quando falamos sobre a hierarquia da rede urbana paulista.

Faz-se uma análise retrospectiva do desenvolvimento do Estado, da rede urbana de São Paulo; o que motivou os investimentos públicos em estradas e em pólos de tecnologia no interior do Estado, que modificaram a visão de que a Grande São Paulo era o grande e único pólo de desenvolvimento socioeconômico.

Demonstra-se que esse processo de interiorização, de descentralização, estimulado por diversos mecanismos, como construção de rodovias, precisa de investimentos na área perimetral, ou seja, rodovias e ferrovias perimetrais, para uma interligação entre os novos pólos de desenvolvimento, que hoje já se tornam autônomos e criam novas demandas.

Esse trabalho é baseado num estudo original feito pelo Ipea, que tratou dessa questão em todo o Brasil. Existe toda uma hierarquia de cidades analisadas, que servirá de base para montarmos, a seguir, o cenário, as propostas das questões-chaves e suas soluções.

Depois, trata da sensibilidade e da mobilidade das pessoas. O conceito de mobilidade é uma questão teórica, mas aprofunda bem esses dois aspectos. Cuida também, mais especificamente, da mobilidade na região metropolitana de São Paulo, em que se defende a tese de que mobilidade é fruto das condições econômicas do indivíduo. Ou seja, quanto mais recurso, maior mobilidade; quanto mais mobilidade e recurso, maior é a exigência. Se essa exigência não é atendida pelo sistema público, a pessoa parte para o sistema particular.

É feita ainda uma análise da frota de auto do Estado de São Paulo e a projeção de crescimento, que mostra um aspecto assustador, já que, hoje, temos dois habitantes por veículo, ao contrário de 20 atrás, quando eram seis. São praticamente 5 milhões de automóveis. Com esse crescimento explosivo é



necessário que alguma coisa seja feita, como, por exemplo, pedágio urbano, punições de vários tipos etc.

Existem vários mecanismos estudados, para que a interferência do transporte individual não inviabilize o crescimento da cidade, particularmente de São Paulo, considerada uma cidade mundial. É preciso que nos preparemos para os desafios do próximo milênio, nessa fase da globalização. Se São Paulo não for uma cidade eficiente, não terá a liderança necessária para comandar esse processo na região da América do Sul.

Agora, passamos para as questões-chaves, que falam, inicialmente, sobre os mecanismos de financiamento permanente do setor. É feita uma análise de por que as tarifas são insuficientes, das características desejáveis das fontes de recurso permanente, da progressividade, aceitabilidade social, eficiência econômica e previsibilidade dos fluxos desses recursos.

Fala sobre o papel desempenhado pelo sistema de preços, sobre os pedágios; analisa os impostos dos combustíveis sobre propriedade dos veículos. Enfim, faz uma análise bastante abrangente, baseada num trabalho realizado pelo Fipe, encomendado pela Secretaria, quando elaborou o Plano Integrado de Transportes, o Pitu 2020.

A conclusão é que o potencial arrecadador do ICMS, do IPVA, dos ganhos imobiliários, da contribuição de melhoria, deverão ser os explorados.

Considera também que a agência reguladora só é aceita, à medida que for equacionada a questão do financiamento, já que não se justifica sua criação se não houver um fundo direcionado, baseado num projeto, num planejamento.

Fala-se também das atribuições da agência reguladora, a regulação dos serviços, a concessão e a fiscalização. Analisa, nessa conjuntura, o papel das operadoras – operadora metrô, CPTM, privadas etc.

Trata da necessidade fundamental de participação das diferentes esferas de governo e da sociedade civil, para que a questão do trabalho da agência reguladora se efetive e tenha sucesso.



Também se fala um pouco mais sobre regulação, concessões e qualidades dos serviços; sobre o problema ambiental como uma questão estratégica; sobre adequação e legislação de uso e ocupação do solo, associada ao sistema estrutural de transporte; sobre a redução dos impactos urbanos, provocada pelo transporte de carga na região metropolitana, analisando com mais profundidade o Rodoanel, o ferroanel e a distribuição do sistema de cargas na cidade.

Trata do desenvolvimento no contexto de mudanças tecnológicas, analisando, por meio de trabalho feito pela Unicamp, o impacto das novas tecnologias, da Internet, a redução do sistema de transporte na sua demanda, devido à função tecnológica.

Fala ainda sobre a globalização da tecnologia, dos impactos que provocam no sistema de transporte, e, por fim, sobre os mecanismos de controle social, ou seja, o envolvimento da sociedade na decisão das prioridades e no controle de sua execução, o que dará condição para que esse processo de resolução do problema das cidades tenha bom resultado.

Fiz um resumo bem simples e geral. Espero que tenha dado um panorama do que foi o trabalho, que, inclusive, estará no *site* da Assembléia. Volto a dizer que ainda não está concluído, pois sofrerá enriquecimentos, inclusive do debate que se está dando aqui.

Nesse trabalho, ainda não foram tratadas as duas últimas questões dos valores. Quanto custa para resolver? O Pitu, por exemplo, já chegou a esse número; para resolver o problema da região metropolitana de São Paulo custa tantos bilhões de reais.

Como vamos atrás desses recursos? Quais são as fontes de financiamento adequadas? Quais os mecanismos de participação na sociedade? Não só na definição das prioridades, mas no controle da execução desses programas.

Em resumo, era o que tinha para dizer. Muito obrigado.



**SR. SIDNEY BERALDO** – Vamos procurar saber quando esse material estará disponível no *site* da Assembléia, para passar aos senhores.

O nosso objetivo era fazer um seminário, mas entendemos que seria importante apresentarmos um diagnóstico, justamente o que está sendo feito, e chamarmos o máximo possível de representantes de todos os segmentos desse setor, para que contribuíssem no segundo seminário, que será realizado no dia 24 de maio.

Temos alguns prazos: dia 7 de abril, o envio dos diagnósticos e das contribuições, para que possamos processá-los até o dia 15 de abril, e, no dia 24 de maio, estarmos preparados para o seminário final. Esse é o nosso cronograma.

Passo a palavra ao Dr. Milton Xavier, que fará uma apresentação sobre o Transporte de Carga e de Passageiros.

**SR. MILTON XAVIER** – Gostaria de dizer inicialmente que, pela exigüidade do tempo, procurarei identificar algumas questões importantes a respeito de transporte regional de cargas, envolvendo infra-estrutura e demanda de transporte, ou seja, a movimentação de bens e de pessoas.

Como são muitas vertentes a serem abordadas, foi desenvolvido um diagnóstico preliminar sobre as questões mais importantes. O documento que consubstancia o primeiro diagnóstico foi entregue aos Deputados e, em função da extensão e da complexidade dos problemas que devem ser abordados, esse grupo está marcando uma nova reunião, para se aprofundar mais em detalhes a respeito desses tópicos, na próxima terça-feira, às 9 horas, na sala de reunião da Secretaria, no prédio da Dersa.

Para dar uma dimensão da questão, colocarei nesse quadro a maneira como se divide o transporte de bens no país como um todo.

No primeiro quadro, temos a divisão modal, isto é, como os vários modos de transporte que operam no mercado se distribuem. Verificamos uma concentração

muito grande, cerca de 62,7%, no modo rodoviário, 19% no ferroviário e 4% no dutoviário em nível nacional.

No quadro seguinte, verificamos que, se tirarmos o transporte de minério de ferro da ferrovia, a participação ferroviária, que era cerca de 20% cai para 6,3%. Ou seja, sob essa ótica, a concentração no modal rodoviário fica ainda mais acentuada.

O segundo quadro mostra uma estimativa da correspondente divisão modal para o Estado de São Paulo. Como o Estado não apresenta uma movimentação muito grande de minérios, correspondente, portanto, a esse quadro nacional, a participação da ferrovia também fica em torno de 6%, e a concentração no modo rodoviário é muito mais acentuada do que se verifica em nível nacional, passando de 73% para 91,5%.

Aqui, voltaria para esse mapa, para dar idéia de por que um dos motivos principais dessa divisão modal é tão acentuada no transporte rodoviário. Se verificarmos esse mapa dos grandes eixos de infra-estrutura no Estado, notamos que os eixos amarelos são os eixos rodoviários; os pretos, os ferroviários, e, paralelamente, a hidrovia.

Verificamos que só no sentido longitudinal, radial, na direção da região metropolitana de Santos, temos oito eixos rodoviários, ferroviários e hidroviários em que, na maior parte das vezes, são competitivos, e não complementares. Esse seria um motivo para explicar, em boa parte, o fato de a matriz de transporte no Estado de São Paulo ser até mais concentrada do que é a matriz nacional.

Ou seja, no caso da hidrovia, podemos identificar uma certa possibilidade de integração modal, à medida que chega até a região central do Estado, devendo ser complementada pelo transporte rodoviário e ferroviário.

Como o modo ferroviário não se tem caracterizado, num passado recente, por uma operação eficiente, também as cargas com locação ferroviária e hidroviária são alocadas à rodovia. Aí, fica justificado, em parte, a concentração do transporte, no Estado de São Paulo, no modal rodoviário.



Nesse *slide*, estou pretendendo mostrar rapidamente que os cenários econômicos, que serviram de base para a projeção da demanda futura de transporte, são sintetizados regionalmente no Estado de São Paulo por essas informações que apresentam aspectos importantes. Por exemplo, temos as regiões administrativas de Sorocaba, São José dos Campos, Franca, Campinas e a central, apresentando tendências, nas próximas duas décadas, de crescimento maior do que a média do Estado, que é em torno de 3,3%.

Contrariamente, as outras regiões administrativas com perspectiva de crescimento abaixo da média do Estado. Não que elas vão ter redução em termos absolutos, mas sim uma redução de crescimento de participação na composição do PIB estadual, ou seja, a expectativa de crescimento será um crescimento inferior à taxa de crescimento do Estado. Evidentemente, isso tem um impacto importante na distribuição e movimentação de cargas no território paulista.

Outro aspecto importante, também com relação à intermodalidade, envolve a movimentação, em toneladas, de cargas, usualmente consideradas com vocação de transporte intermodal. Ou seja, que poderiam ser transportadas ou movimentadas não só pelo modal rodoviário, mas também pelo ferroviário e hidroviário.

Esse subconjunto de movimentação de cargas no Estado de São Paulo é estimado hoje em 141 milhões de toneladas, e, mesmo tendo vocação para transporte ferroviário e hidroviário, a rodovia está transportando 84% delas, a ferrovia, 13%, e a hidrovía, 4%.

Uma simulação feita recentemente na Secretaria de Transportes mostra que, se a ferrovia e a hidrovía se tornarem mais eficientes – é o que se espera, a partir dos investimentos realizados nas empresas operadoras e do novo esquema de gestão –, é bastante possível que, dos 18 milhões que a ferrovia transporta hoje, poderia chegar a 123 milhões, e, nesse subconjunto, passaria para uma participação de 45%; na movimentação do Estado, de uma forma global, passaria de uma participação de 6% para 20%. Isso representaria uma situação que considero viável.

Mais especificamente sobre a infra-estrutura rodoviária do Estado, esse mapa apresenta, de forma sucinta, como, num horizonte temporal, ela foi construída. A malha do Estado, hoje com 22 mil quilômetros aproximadamente, foi construída em meio século, observando-se dois picos com bastante intensidade de construção, chegando, no final na década de 80 e 90, com uma certa estabilidade.

O Estado de São Paulo, se lembrarmos daquela malha de transporte, já estaria relativamente bem atendido sob o ponto de vista da infra-estrutura do transporte rodoviário do Estado. Pode-se notar pelos eixos amarelos, que são de grande capacidade, pois atravessam todo o Estado. Como o Dr. Sérgio citou, possivelmente as estratégias futuras podem sinalizar a necessidade de ampliação de uma malha capilar de atendimento de demandas mais locais.

Outro aspecto importante é a tendência de crescimento do porte da frota – aqui representado em quantidade de eixos –, variando, de 1995 a 1999, de 3,5 para 3,8. Ou seja, essa tendência de crescimento do porte dos veículos, dos caminhões, é sentida principalmente nos grandes eixos por onde são escoados tipos de cargas que, eventualmente, poderiam estar sendo alocadas aos modos com vocação para transporte mais pesado, tipo ferroviário e hidroviário.

Como a hidrovia tem captado pequena parcela desses volumes, a rodovia tem enxergado possibilidade de ganho de escala na movimentação dessas cargas, aumentando o tamanho da frota.

Outro aspecto importante a ser salientado é o novo agente no sistema de transporte do Estado, introduzido recentemente, que é o programa de concessão de rodovias do Estado, atualmente, com 12 lotes concedidos, alguma coisa em torno de 3.300 quilômetros, representando 15% da malha rodoviária do Estado.

Um aspecto que deve ser ressaltado, apresentado na tabela anexa, é que os 15% correspondentes à extensão da malha concedida movimentam cerca de 51% do volume de tráfego no Estado. Os 85% da malha remanescente movimentam cerca de 49% do fluxo de transporte de veículo no Estado. Esse quadro é explicitado em termos de veículo/quilômetro.



Esse mapa é interessante porque contrapõe a malha remanescente, a verde, com a malha concedida, a vermelha, e a espessura das linhas representa o volume médio de tráfego em cada uma dessas vias. Por esse mapa, pode-se constatar que, se for do interesse público e do Estado, o volume da malha remanescente pode ser expandido. Essa contraposição mostra que, na Região Sudoeste do Estado, existem vias com volume médio de tráfego correspondente ou até maior do que parte da malha já concedida.

Esse *slide* dá uma idéia do nível de saturação do sistema rodoviário do Estado de São Paulo. As vias sinalizadas com vermelho e roxo representam os piores níveis de saturação, já necessitando de alguma intervenção no sentido de expansão de capacidade; o quadro ao lado mostra a extensão da malha por nível de saturação, sendo que os níveis *e* e *f*, correspondentes ao vermelho e ao roxo, são os piores.

Esses pontos se localizam numa região central do Estado, sendo que o eixo de maior extensão representa a BR 153, uma rodovia federal, que capta uma boa parte do fluxo de caminhões que ligam o centro-oeste à região sul do país, particularmente ao Estado do Paraná, o Porto de Ponta Grossa e o de Paranaguá, na movimentação de grãos.

De forma geral, podemos verificar que existe um percentual relativamente baixo na malha sob jurisdição do Estado necessitando, hoje, de uma expansão de capacidade.

Esse mapa mostra, em termos gerais, a situação de conservação do pavimento na malha não concedida do Estado. Podemos verificar, no sudoeste do Estado, na região do Pontal, de Presidente Prudente e de outras regiões do Estado, uma demanda de manutenção do pavimento que não é tão grave como, num primeiro momento, poder-se-ia imaginar.

Esse quadro mostra um outro aspecto importante, já citado pelo Dr. Sérgio – que, inclusive, atualmente, constitui uma preocupação do governo –, com relação à quantidade de acidentes que ocorre na malha rodoviária do Estado. Desde o início



da vigência do Código Nacional de Trânsito de 1998, houve uma redução relativa de 1997 a 1999, sendo que voltou a crescer em 1999. Outro aspecto importante é com relação ao volume de vítimas fatais, mais de 2.000 por ano, o que corresponderia a 220, 240 mortes por mês na malha rodoviária do Estado. Isso dá uma idéia da gravidade do problema de segurança no Estado.

O quadro seguinte apresenta uma estimativa de distribuição da movimentação de transporte em tonelada/quilômetro em algumas regiões de interesse mais específico. Na região metropolitana de São Paulo, movimentam-se cerca de 28% do total em tonelada/quilômetro do Estado; na macrometrópole, que é a região metropolitana expandida – chegando até Sorocaba, Campinas, São José dos Campos e Santos –, é movimentado cerca de 54% de cargas rodoviárias do Estado, avaliado em torno de 576 milhões de toneladas.

O mapa existente da malha ferroviária mostra que ela não se altera há bastante tempo. Podemos verificar uma ociosidade relativamente grande, destacando-se a alta capacidade do trecho Campinas-Santos, uma malha que está sendo subutilizada em virtude da impossibilidade de o sistema ferroviário competir com outros modos na captação de cargas, particularmente as destinadas ao Porto de Santos ou dele originadas, que são cargas com vocação clara de transporte pelo modos rodoviário e ferroviário.

Outro aspecto com relação à malha ferroviária, que vale a pena salientar, é a questão das concessões. Esse quadro mostra, de forma clara, como ficou o mapa de oferta das ferrovias no Estado de São Paulo, depois de completadas as concessões. A malha amarela com a MRS; a verde com a CPTM, possibilitando passagem também para a carga da MRS; a malha com espessura mais grossa, de bitola larga e estreita da Ferroban; e, ao sul, a malha que era operada pela antiga Fepasa, e hoje é operada pela ALL, antiga operadora da Ferrovia Sul Atlântica – FSA.

São malhas radiais na região metropolitana do Porto de Santos que, como já disse, não têm conseguido competir de forma eficiente com outros modais.



Este gráfico mostra a captação, no azul, do mercado atual da malha e a estimativa do que poderia captar. Verificamos que existe um grande potencial de transporte que a ferrovia teria condições de competir – ou seja, transporte de grãos, de petróleo, de cimentos, de fertilizantes –, mas não está conseguindo captar. Para se ter uma idéia dos números, o mercado captável hoje é em torno de 10 milhões de toneladas, e o mercado potencial, de 45 milhões.

Com relação ao modal hidroviário, se estende entre São Simão, no Estado de Goiás, e a região central do Estado, na região de Pederneiras, Piracicaba. A hidrovía apresenta aspectos positivos do ponto de vista da sua localização, mas aspectos negativos quanto ao seu projeto de engenharia.

É uma hidrovía com muitas eclusas, que são restrições físicas à velocidade de navegação, e não existe uma compatibilização das eclusas do Tietê com as do extremo sul do Paraná. Um terceiro aspecto negativo é o fato dela parar no meio do Estado e necessitar de um modo complementar para chegar com as cargas, que são de grande peso e baixo valor agregado. Então, seria preciso um modal correspondente, que seria o ferroviário, para se tornar competitiva e chegar com essas cargas em Santos.

Como a ferrovia tem sido pouco eficaz na sua operação em passado recente, também tem prejudicado a hidrovía, fazendo com que ela seja pouco competitiva.

Um aspecto positivo da localização da hidrovía é, claramente, o fato de ligar centros de produção agro-industrial com centros consumidores. Ela se estende por essa direção, mas, por circunstâncias de logística, não está conseguindo competir de forma eficiente.

Quanto ao transporte aeroviário, são cerca de 31 aeroportos administrados pela Secretaria de Transporte; cinco aeroportos, Cumbica, Congonhas, Campo de Marte, Viracopos e São José dos Campos, são administrados pela Infraero. Em relação a isso, é importante salientar dois aspectos importantes: o aumento significativo da demanda para transporte regional no Estado de São Paulo num período recente, quando houve uma redução das tarifas médias, e a saturação do



sistema de aerovias na região metropolitana de São Paulo, envolvendo o acesso à região metropolitana de uma forma geral.

Quanto ao aspecto dutoviário, uma parte importante a ser salientada é o fato de o Estado de São Paulo, que tem uma movimentação extremamente grande em termos de volume, contar com uma malha de oleodutos relativamente pequena.

Esse mapa apresenta o oleoduto, cuja construção está sendo concluída, e, nesse aspecto, o Estado de São Paulo é pouco servido, principalmente se levarmos em conta que todo Centro-Oeste – Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e Brasília – é suprido por derivados de petróleo produzidos em Paulínia.

Assim, grande parte dessa produção, ainda mais agora com a desregulamentação da distribuição de derivados de petróleo, está indo por caminhão, o que contribui ainda mais para o carregamento da movimentação na malha, além do fato de ser considerado produto perigoso, portanto, mais suscetível de acidente.

Há ainda o fato de o custo de transporte por tonelada/quilômetro para o modo dutoviário ser extremamente mais barato do que os três modos concorrentes, ou seja, do hidroviário, ferroviário e rodoviário.

Com a desregulamentação e privatização que está sendo discutida na ANP, o modo dutoviário pode representar uma possibilidade de investimento pela iniciativa privada, aumentando a sua competitividade no sistema de transporte no Estado.

Essa transparência refere-se à questão portuária, que, do ponto de vista logístico, interessa profundamente à economia de todo Estado de São Paulo, visto que, por aí, circula grande parte da riqueza produzida no Estado e no País, envolvendo o mercado externo, por meio da exportação e importação.

Hoje, esse sistema logístico apresenta gargalos seriíssimos, como o fato de o sistema ferroviário na região do porto da Baixada Santista ser operado por três ferrovias e ter, ao mesmo tempo, uma quarta malha ferroviária, operada pela Codesp, com um baixíssimo nível de atualização tecnológica e de eficiência



operacional, o que faz com que todos os trens que chegam na porteira da Codesp tenham de entrar no seu ritmo de operação.

Para se ter uma idéia, a média de permanência de comboios que chegam à Baixada Santista, do momento do desembarque até o momento que estariam disponíveis para subir a serra, hoje, é de 80 e 120 horas; em alguns casos, isso chega a ser 70% do tempo do ciclo de transporte do interior até o seu retorno para o mesmo local. A restrição logística, representada pela malha da Codesp, é uma questão muito importante.

Outro aspecto que deve ser ressaltado é a forma como foi concedida a malha ferroviária na Baixada Santista. A margem direita e esquerda do porto pertencem à MRS; essa outra malha pertence à Ferroban, por onde correm também os trens da Ferronorte. Assim, todos os trens que chegam para acessar o porto tem de passar pela malha da MRS.

O contrato de concessão dá o direito de passagem a qualquer ferrovia, mas ela definirá as tarifas de acesso, se tiver a propriedade da malha direita e esquerda do porto, o que pode representar uma dificuldade de acesso.

Esses dois aspectos, hoje, são de extrema relevância para toda a economia do Estado e sua remoção é essencial no sentido de aumentar a competitividade do porto de Santos, e, de forma geral, de toda economia do Estado.

Quanto ao transporte intermunicipal de passageiros, ele também é um transporte regional e usa a sua infra-estrutura. Esse gráfico deixa bastante claro o aspecto da concentração da oferta do oligopólio, representado pelo mercado de transporte rodoviário de passageiro.

A curva *a*, *b*, *c*, de empresas de transporte intermunicipal de passageiros, mostra que cerca de 13 empresas oferecem transporte para 50% dos passageiros do Estado. Se chegarmos a 30, 33 empresas, teremos 84% da movimentação total de passageiros no Estado de São Paulo. É um mercado concentrado do ponto de vista da oferta e um mercado oligopolizado, e isso, de certa forma, tem impacto na qualidade dos serviços, no custo do usuário.



Deixo o convite para quem quiser participar da continuidade dessas discussões comparecer, na próxima terça-feira, na Secretaria, pois a contribuição de um maior número de pessoas é muito interessante.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Queremos agradecer ao Milton e dizer que, a partir da próxima semana, todo esse material estará disponível no *site* da Assembléia, cujo endereço é [www.al.sp.gov.br](http://www.al.sp.gov.br).

Vamos fazer uma inversão nas apresentações, porque, como o Dr. Sérgio da Dersa tem um compromisso, fará sua exposição agora.

Antes, o nosso Secretário Cláudio Senna, que tem de se ausentar, gostaria de usar a palavra.

**SR. CLÁUDIO SENNA FREDERICO** – Eu preciso sair para um evento na Baixada, mas, antes, gostaria de complementar uma informação que não enfatizei na minha apresentação.

Voltando àquela equação, o Pitu 2020 pressupõe, como todos os paulistanos, que a solução passa por um investimento maciço em metrô e em ferrovia, se entendermos a ferrovia como uma coisa separada do metrô.

Devemos lembrar que, se de 75% a 80% do investimento necessário é em ferrovia e em metrô, os quais, em termos de patrimônio, são pertencentes ao Estado, é como se já estivéssemos predefinindo que 80% da solução de transporte do município de São Paulo cabe ao Estado, que deve fazer o investimento. E é o que tem acontecido.

O Estado vem fazendo investimentos maciços em transporte, e, na verdade, esse assunto é responsabilidade constitucional do Município.

Não quero colocar isso como a “briga do pobre com o miserável” – ou seja, querendo saber quanto o Estado arranca do Município, e quanto o Município arranca do Estado – mas sim frisar que há um problema político envolvido, desde a atribuição dos recursos. De onde vem e como fica a responsabilidade municipal e

estadual numa região metropolitana? Esse assunto nunca foi claramente resolvido no Brasil. E de onde, como e para quem vêm os recursos adicionais necessários para resolver a questão?

Não quero colocar a coisa como uma mera briga entre município e Estado. É um paradoxo que existe. O meio de transporte que resolve a questão é, por motivos históricos, pertencente ao Estado, o que não significa que o Estado, automaticamente, deva ser o maior investidor em solucionar esse problema que é do município.

Quero agradecer a oportunidade de poder expor essas idéias e me colocar à disposição para, em outras ocasiões, conversar sobre assuntos diversos.

Muito obrigado a todos, especialmente ao Deputado Sidney, e parabéns pelo trabalho.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Nós é que agradecemos a presença do Secretário. Dou, agora, a palavra ao Dr. Sérgio.

Passo a condução dos trabalhos, por 30 minutos, ao Paulo, nosso coordenador, pois preciso me ausentar para ir a uma reunião da Bancada.

**SR. SÉRGIO** – Primeiro, quero agradecer pela antecipação da minha exposição, mas é que meu tempo está exíguo.

A Dersa tem como responsabilidade o Rodoanel, o desenvolvimento do planejamento de transporte não só rodoviário do Estado – todo esse trabalho exposto pelo Xavier é feito na Dersa – e ainda a operação do sistema Carvalho Pinto – Ayrton Senna e D. Pedro – Santos Dumont, além das travessias, sendo que o seu principal projeto é o Rodoanel, no qual vamo-nos concentrar.

O Rodoanel é muito mais do que um empreendimento rodoviário, pois envolve, além de transportes, habitação, saneamento, educação, desenvolvimento imobiliário e recuperação de áreas dos municípios.



Além disso, o Rodoanel tem um caráter nacional, uma vez que é um dos principais projetos do “Avança Brasil”, porque a região metropolitana de São Paulo foi denominada, pela área federal, como uma “rótula” por onde passam as principais cargas do país. E passam de uma forma não eficiente, porque, para se atravessar a região metropolitana de São Paulo, é necessário, no mínimo, duas horas. Quem vem da região leste com destino à região sul do país, gasta duas horas no mínimo, quando não chove. Isso é custo Brasil, e o Rodoanel é uma das soluções para a redução desse custo.

O Rodoanel é uma rodovia urbana, porque está a um raio de, aproximadamente, 30 km de São Paulo – vai de 20 a 40 – e envolve, portanto, um trabalho de desapropriação e de remoção de obstáculos, como adutora da Sabesp, torre da Telefônica, torre da Eletropaulo etc.

O Rodoanel é uma obra da Secretaria dos Transportes e é administrado pela Dersa. Vamos começar a falar sobre ele de uma forma mais estruturada.

Esta é a conformação atual do Rodoanel. Está a aproximadamente 40 km da Praça da Sé, tem um custo total de 3,2 bilhões de reais e uma extensão de 170 km.

O Rodoanel foi dividido em quatro trechos. O trecho oeste, é aquele preto que está ali; o trecho norte, da Serra da Cantareira até, mais ou menos, a Fernão Dias; o trecho leste, que vai da Fernão Dias até Mauá; o trecho sul, que é esta parte aqui embaixo.

Atualmente, estamos construindo o trecho oeste, que tem 32 quilômetros, por onde circulam 50% das cargas. Entrando em São Paulo, temos 10 rodovias e, no trecho oeste, entram cinco. Ele começa no Embu, na rodovia Régis Bittencourt, depois, atinge a Raposo Tavares, cruzando, em seguida, a Castelo Branco, a Anhanguera e Bandeirantes, indo morrer na estrada velha de Campinas, que hoje tem o nome de Raimundo Magalhães. Por essa faixa, tenho 50% das estradas e entra 50% da carga.

O projeto do Rodoanel é uma estrada bloqueada, que terá na sua total extensão, 170 quilômetros, 10 entradas, que são as 10 rodovias, e mais seis



entradas, que são pontos estratégicos, em que há grande fluxo de veículos. No trecho oeste, existe um ponto de entrada fora, que é o Trevo da Padroeira.

É uma estrada com esse padrão: duas pistas com três faixas e mais três faixas, em que se pretende seja desenvolvido 100 km por hora, mesmo em todas as curvas e elevações, que foram previstas para essa velocidade.

A cronologia do Rodoanel é a seguinte: as diretrizes estaduais foram de novembro de 1996, as intergovernamentais, ou seja o acerto do governo federal e prefeitura municipal, foram de julho de 1997; a aprovação ambiental, em dezembro de 1997; a licitação das obras começou em janeiro; a assinatura dos contratos, em outubro.

O trecho oeste foi dividido em seis lotes, dos quais conseguimos assinar cinco; o sexto, por problemas judiciais, foi assinado só em março.

O custo inicial da obra do trecho oeste estava orçado inicialmente em 600 milhões, e foi ganha por dois consórcios. Um foi o Queiroz Galvão Constran, que ficou com os lotes 1, 2, 3, 5 e 6; o outro consórcio, que, na verdade, é uma companhia só, a Ivai, ficou com o lote 4. Devido à demanda que houve, a questão do lote 3 ficou resolvida só em março, e o contrato foi assinado em maio.

O custo total, ganho por essas companhias, foi de aproximadamente 340 milhões. Por aí, dá para se ver a dificuldade em administrar essas obras, pois o custo está muito reduzido.

O empreendimento, como um todo, envolve a obra, as desapropriações, o reassentamento – tenho 2.000 famílias para reassentar –, os projetos complementares de iluminação, segurança, pintura de túnel etc. Esse empreendimento deve ficar em 800 milhões. Até 1999, gastamos 150 milhões, nesse ano de 2000, estamos pretendendo gastar 340 milhões; no ano de 2001, 310 milhões.

Pretendemos concluir a obra do trecho oeste em 30 de julho do ano vem, mas, a partir de abril, começam a ser feitas algumas inaugurações parciais, pois algumas obras começam a ficar prontas.



Mostrarei, a seguir, como as obras estavam em janeiro. Hoje, estão bem mais adiantadas. Ontem estive na obra e falarei o que vi.

Quem vai dar esses 800 milhões? Em princípio, 50% seria o governo do Estado de São Paulo, de duas formas, uma como aporte do Tesouro e outra com a geração de caixa da própria Dersa. O governo federal deve dar 25%, e a Prefeitura deveria dar os outros 25%, mas estamos procurando uma fonte externa. Se não houver essa fonte externa, o próprio Estado e o governo federal devem complementar.

Esse problema foi exposto ao Presidente, quando de sua visita, há cerca de um mês, ao Rodoanel, e ele disse que acompanhará o Estado. É nisso que estamos confiando, mas, de qualquer maneira, estamos procurando uma fonte externa.

O governo do Estado hoje tem um ativo, que são os ônus das atuais concessões; a Autoban, a Ecovias, pagam um ônus para o governo do Estado. Assim, a idéia dada pela própria administração do BNDES foi vender o nosso ativo futuro para fazer dinheiro agora. Isso foi encaminhado ao BNDES, está lá, mas continuamos procurando outras fontes.

Esse é o fluxo de caixa que prevê o Rodoanel no futuro. A idéia é que haja pedágio no Rodoanel e que ele seja concessionado. Assim, só paga pedágio no Rodoanel, cerca de R\$ 3,80, quem sair dele; quem entra no Rodoanel, tanto faz andar um como 170 km, que não paga.

Se simulasse isso, minha receita do trecho oeste, no ano 2002, seria de 77 milhões e subiria para 140 milhões em 2003.

Os benefícios do trecho oeste são econômicos, de redução de custos, de qualidade de vida, de geração de empregos, de reassentamento, de redução de ruídos, de educação, de saúde, de saneamento, urbanísticos e de trânsito.

Uma coisa importante é que há uma redução de 68 milhões de horas/ano em tempos de viagem para passageiros/ônibus. Quando foi levantada essa estatística, fiquei extremamente sensibilizado, porque essa redução é um benefício contundente para a população.



Quero mostrar como estão as obras hoje e como estavam em janeiro. Esse é o trecho oeste, que começa na Régis Bittencourt e termina na Estrada Velha, passando pela Castelo, Anhanguera e Bandeirantes.

Ele começa na Régis mais ou menos no km 22, na qual entra. Na Régis, fomos obrigados a fazer um benefício para o município de Embu, que não tem nada a ver com o Rodoanel. Como tudo isso é negociado com o meio ambiente e com os municípios, e Embu tem, de um lado, a Prefeitura e a Câmara Municipal, e a cidade do outro, o Rodoanel está fazendo marginais e vai levantar a Régis para que haja união entre os dois lados de Embu.

Saindo da Régis, ele caminha em direção a um morro, na qual existe uma favela. Nesse morro, entramos em túnel. Aqui já é a boca do túnel, que já está bem mais adiantado. Esse túnel, em 30 de maio, chega na metade; do outro lado, não está sendo possível perfurar, por um problema com o meio ambiente, e estamos só fazendo algumas obras de contenção na encosta. Provavelmente, esse túnel deve continuar, depois de maio, até o outro lado. Aqui, continua até chegar na Raposo.

Ontem, viemos de carro da Raposo até a boca do túnel; já está tudo aberto, e eles estão fazendo a terraplanagem disso. Na transversal tem diversas ruas, nas quais alguns dos pontilhões já estão prontos.

Aqui, do lado são as marginais; na Raposo, também temos de fazer algumas marginais, que vão beneficiar o município de Cotia. Ali do lado tem as bases do pontilhão.

Depois que passa a Raposo, entra-se nesse trecho que é Osasco e Carapicuíba. Vejam que estamos passando no meio de uma cidade, então, a desapropriação aí é séria. Procuramos, no projeto, onde houvesse menos gente.

Aqui havia uma rua, que era a estrada velha de Cotia. Esse pontilhão é feito no chão, porque fica mais barato, e o Rodoanel passa por baixo; esse também está quase pronto e deve ser inaugurado no dia 30 de junho.

Aqui estamos chegando no Rio Tietê e ali é o córrego de Carapicuíba. Essa é outra obra que o Rodoanel tem de fazer para beneficiar os municípios de Osasco e



Carapicuíba. Nesse local, quando chove, enche de água; lá, há um conjunto habitacional da Cohab que fica totalmente inundado. O Rodoanel está prevendo dois piscinões e a reurbanização do Parque dos Paturis.

Aqui está a canalização dos córregos e, essa semana, começaremos a fazer os dois piscinões, que deverão ser entregues em setembro, assim como a canalização desse córrego.

Ali é o Rio Tietê e estamos chegando na Castelo. Aqui há uma confusão muito grande, porque é preciso passar sobre a CPTM, sobre a Autonomistas; logo depois, temos uma favela muito densa, que é a favela do Porto. É um problema grave que estamos resolvendo com o CDHU, para retirar essa favela, e irmos para o outro lado.

Esse é o trecho 3, que foi licitado mais tarde, e o que está mais difícil de tocar. Aqui é a ultrapassagem do Rio Tietê, que está bem adiantada.

Passando a Raposo, ele entra perto de Tamboré, na Petrobrás, em direção à Anhanguera. Ali temos o pontilhão da Alameda Araguaia, que também está bem adiantado. Ali é o Tamboré residencial e aqui é uma zona industrial; nós vamos passar bem no meio e pegar um pedacinho do Tamboré.

Essa é outra das transversais que cortamos, em que está sendo feito o pontilhão, e aí entra-se naquele túnel, que tem 600 metros que está sendo e extremamente difícil de ser feito. Ele não é feito com pedra, mas com solo. Começamos, tivemos que parar, mas, dos 600 metros, já está com aproximadamente 200 metros perfurados do lado de cá; do lado de lá, está com uns 20 metros.

Saindo do túnel, passa-se por essa região, que exige uma terraplanagem monumental, e que já está sendo feita. Depois que passa-se toda região de terraplanagem, entra-se nesse túnel, que tem 1.700 metros, e que já está com 60 metros de profundidade.



Quem vem na Anhanguera, do interior para São Paulo, já enxerga o Morro do Jesus, que tem esse nome porque havia um cidadão que escrevia “Jesus” em cima dele.

Esse é outro túnel difícil; para se chegar à rocha, foram feitas diversas obras na encosta. Passamos pelo trevo da Anhanguera, que está sendo feito pela Autoban, assim como o da Bandeirantes. Ali é outra passagem de nível. Aqui é a passagem sobre a Bandeirantes, que é problema também da Autoban.

Aqui, vamos passar sobre a CPTM. Esse pontilhão foi no qual o Presidente desceu; essa obra está bem adiantada, e, no final de maio, devemos fazer a ligação de um lado com o outro. Lá embaixo, é o lixão de São Paulo, pelo qual também passamos.

O Rodoanel termina nessas pedreiras, em que já é o começo da Cantareira. Desculpem-me se gastei mais do que o tempo previsto, mas, como a obra é muito grande, não dá para sintetizar.

Muito obrigado.

**SR. PAULO LOURENÇO** – Muito obrigado, Dr. Sérgio. Quero chamar o Dr. Frederico Bussinger, para falar sobre Logística e Multimodalidade.

**SR. FREDERICO BUSSINGER** – Obrigado, Lourenço. É bom lembrar que estamos reunidos no chamado Fórum 21, que pretende-se ser um momento de pensar da sociedade de São Paulo, capitaneada pela sua Câmara de representantes, para o próximo século.

Permitam-me ler o último parágrafo de sua carta de princípios; não sei se todos têm conhecimento. “No próximo milênio, queremos um Estado de São Paulo com valorização do ser humano, com justiça social, com cidadania plena, com uma sociedade organizada e ativa, com dignidade no trabalho, com desenvolvimento, com qualidade de vida e com liberdade.”



Cabe-me parabenizar os trabalhos apresentados pelos dois coordenadores de grupo, Lourenço e Xavier, porque, afora toda informação disponível no seu campo técnico, eles acabam por demonstrar que, talvez, não exista nenhuma outra área das políticas públicas, da intervenção do Estado, em que possa ser demonstrada tamanha agressão ou contraposição a esses objetivos aqui declarados para o século 21.

O transporte, seja de carga ou de passageiro – e os trabalhos mostram isso sobejamente –, é um dos principais vilões, porque São Paulo carece de que isso seja colocado como um desafio para o próximo século.

É nessa ótica que os dois trabalhos precisam ser vistos e entendidos, e, como desdobramento, o que é preciso que a sociedade de São Paulo faça, no campo dos transportes, para que possamos enfrentar adequadamente e chegar aos objetivos e metas declarados.

Evidentemente que o tempo é curto e não podemos fazer isso nesse momento, mas não podemos também deixar de lado. Tenho insistido que esse assunto é uma missão da sociedade paulista, e o governo é apenas uma das partes. Se não tivermos consciência disso, talvez estejamos nos desviando daquilo que o Fórum se propôs na sua origem.

No caso da Logística, que me foi solicitado especificamente, quero reprisar a fala de um megainvestidor, publicada numa dessas revistas internacionais de economia, quando indagado sobre as suas prioridades de investimento no início desse novo século. Perguntaram-lhe qual a sua participação nos investimentos de uma das principais empresas de informática, e ele disse que estava saindo delas. Quiseram saber, então, em que área estava investindo, e ele disse que estava jogando todas as suas fichas em uma empresa de logística, da qual deu o nome. Isso marca o tempo que estamos vivendo.

Perguntaram-lhe por quê? E ele disse: “Nessa era do *e-commerce*, tudo que for vendido terá de ser entregue. Portanto, agora, quero priorizar os meus investimentos na área de logística.”



Se isso já era uma verdade no passado, quando já tínhamos uma certa consciência, agora e daqui para frente com muito mais razão.

Quero destacar três pontos sobre esse desafio que temos, até para entender melhor esse campo da logística que estamos mencionando. O primeiro, fazendo uma analogia elétrica, tem tanto a ver com a transmissão como a distribuição. Vimos vários exemplos, nos trabalhos trazidos, das dificuldades para se distribuir a riqueza produzida e até para transmitir, a larga distância, inclusive para o comércio exterior, os nossos produtos na disputa do mercado internacional.

Outro aspecto importante é que, tão relevante quanto o *hardware*, os equipamentos, as obras, os sistemas, é o *software*, em se falando da logística. Se até agora os governos têm tido ênfase nos equipamentos, nas implantações dos sistemas, devemos ter uma ênfase, agora, muito maior no, na forma de organizar, fazer fluir e acontecer as coisas. Aí, há um espaço privilegiado da sociedade para intervenção no Fórum 21.

Há mudanças culturais, de articulação, de formas de nos relacionarmos, que têm impactos impressionantes na logística, seja da mera distribuição de produtos locais, seja nas exportações, como já foi destacado.

Há um enorme campo a ser desenvolvido, que, na maior parte, quase independe de obras. O governo do Estado de São Paulo tem interferido no campo de atuação e estímulo a intervenções da sociedade, que já poderiam ser analisadas. É um campo também privilegiado de intervenção do Fórum.

Nesse caso específico, há uma interface muito interessante de governo e sociedade a ser desenvolvida. Mesmo no campo do governo, essa intervenção não se restringe à realização das obras. Na Baixada Santista, há um exemplo muito interessante de como a mera reorganização do espaço ou da referência institucional liberta forças da sociedade, para que ela mesma enfrente e resolva problemas.

Eu falo de duas questões. Uma delas é o problema que o Xavier apontou, a questão das ferrovias, em que o governo do Estado, sem competência específica, sem atribuição legal, tem tido uma atuação ativa e transformadora.



A outra questão é o caso dos estacionamentos, muito mais pulverizados; uma confusão assustadora para se administrar fluxos de 6 a 7.000 caminhões/dia num pico de safra. Esse número é mais ou menos pegar o Rodoanel e parar todos os caminhões pára-choque a pára-choque; ele dá a volta em São Paulo; ou pará-los daqui a Santos e voltar um atrás do outro.

Essa é a ordem de grandeza do que estamos falando, para mostrar o tamanho da confusão que temos de administrar. A chegada à Baixada e o seu acesso aos cais é randômico. Por isso, na disputa do espaço, até mortes ocorreram na última safra.

O Estado tem tido uma intervenção positiva nisso, sem, praticamente, investir e sem ter nenhuma competência específica. Posteriormente, podemos trabalhar mais essa questão, porque ela é paradigmática para muitas outras intervenções governamentais.

O problema específico na logística, se quiséssemos fazer o sumo do sumo, dentro da lógica da transmissão e distribuição, seria transferir a eficiência que já temos na produção ao usuário e consumidor final. É aí que temos problema.

Aquela frase, no caso da soja, de que “somos eficientes até a porteira e perdemos toda a eficiência até o porto” é uma enorme realidade. A pergunta é o que fazer para enfrentar essa questão.

Esse é o desafio da logística e também o desafio que tem esse Fórum, não só nas intervenções governamentais do *hardware*, mas também do *software*.

Acredito que talvez precisássemos fazer uma parada e uma reflexão. O Cláudio Senna foi muito feliz ao dizer que temos de olhar os resultados a que nos propomos e, periodicamente, fazer uma avaliação. Às vezes, andamos como bicicleta; temos de seguir andando para não cair e não olhamos para trás para saber a que nos propusemos e o que aconteceu.

Essa sala tem essencialmente técnicos do setor, que estiveram dentro do governo, inclusive eu, às vezes, com cargo de mando, nos últimos 20 anos, e

acredito que devemos fazer uma reflexão e até uma autocrítica do que declaramos, propusemos, recomendamos e aquilo que efetivamente aconteceu.

Se fizermos esse balanço ficaremos um pouco preocupados. Os trabalhos nos dão muitos elementos, essa é a leitura que faço nas entrelinhas, para constatar os fatos. Se falamos que havia necessidade de planejamento e coordenação dos transportes de um modo geral – públicos, de passageiros, coletivos –, podemos olhar que, na prática, ao longo desse tempo, isso veio sendo trabalhado ao contrário.

Hoje, estamos muito menos coordenados e as intervenções práticas são muito menos planejadas do que há cinco, 10, 20 anos.

Falamos que o transporte precisava ser integrado para ser eficiente, e o que estamos vendo é o contrário. Estamos vendo uma desintegração dos transportes.

Falamos que era recomendável, até para uma melhor qualidade de vida, que houvesse mais mobilidade das pessoas. O que estamos vendo é uma regressão em muitos casos. As últimas pesquisas que divulgam a ANTP mostram isso.

Havíamos falado que era necessário o aumento do uso do transporte coletivo e até da motorização, e o que estamos vendo é o aumento dos andarilhos. Estamos até voltando há algumas décadas.

Propugnamos, e até gastamos muito dinheiro, centenas de milhões de dólares, para que as ferrovias pudessem recuperar o seu espaço, e o que vimos, nos últimos cinco, sete, oito anos, é que a ferrovia passou a movimentar metade do que movimentava há um ano.

Falamos que eletrificar ferrovia era bom; foi gasto muito dinheiro público nisso no Estado de São Paulo, e o que vemos é a eletrificação ser erradicada.

Dissemos que São Paulo tinha uma grande vantagem competitiva, que eram suas hidrovias e, por isso, foi gasto muito dinheiro. Temos hidrovias que, de certa forma, são obras de arte de hardware, mas, se tirarmos a areia e pedra, praticamente, nossas hidrovias têm sua movimentação estagnada ao longo do tempo.



Acredito que seria muito útil para nós fazermos um exercício do discurso plano e a realidade do que aconteceu ao longo desses 10, 20 anos. Penso que ficaremos preocupados se fizermos esse balanço.

Um dos preceitos da carta de princípios do Fórum diz o tratamento ético da coisa pública, e nós, técnicos, deveríamos fazer essa autocrítica no padrão ético. Esse é um dos primeiros elementos. Deveríamos ser honestos ao fazer esse exercício.

Fora disso, ficamos sem conseguir maximizar os nossos investimentos ou vamos ficar declarando que temos bons planos e que não se realizam porque não temos dinheiro ou falta vontade política. Ou seja, nem dinheiro é culpa e responsabilidade nossa, e vontade política também não. Portanto, temos todos os álibis do mundo para que nada aconteça.

Na verdade, quem tem bom plano e diz que falta dinheiro ou vontade política não tem bom plano nenhum. O bom plano tem de levar em consideração todas as variáveis, não apenas as variáveis técnicas, inclusive dinheiro – principalmente dinheiro – e a vontade política da sociedade que temos aí.

Hoje, nos trabalhos apresentados, temos elementos de sobra, matéria-prima suficiente, para fazermos essa reflexão e pensarmos os próximos 20 anos e ver se conseguimos intervir, via governo ou via sociedade, para que os objetivos da carta de princípios possam ser colocados. Principalmente no nosso caso, que contribuição os transportes podem dar para essa virada do jogo?

Muito obrigado.

**SR. PAULO LOURENÇO** – Gostaria de chamar o Laurindo Junqueira para falar sobre o Transporte Informal.

**SR. LAURINDO JUNQUEIRA** – Procurarei ser sucinto, embora o tema fuja um pouco à média das exposições feitas até agora. De qualquer maneira, ressalta-



se pela sua especificidade, pela crise que o transporte público vem sofrendo hoje em dia, e que estamos assistindo não só no Brasil como em toda a América Latina.

O que vou apresentar refere-se a um trabalho mais amplo, executado ao longo dos últimos 10 meses pela Associação Nacional de Transportes Públicos, com a participação de um sem número de técnicos e Secretários de Transporte, de gente do Brasil inteiro e também de algumas cidades latino-americanas, principalmente, capitais.

Esse trabalho deve ser publicado pela revista da ANTP, provavelmente, até julho ou agosto desse ano.

Em primeiro lugar, o trabalho se chama Transporte Clandestino – a favor ou contra. Quando nos referimos à clandestinidade do trabalho, isso significa que se trata de uma atividade ilegal, à margem da lei. Essa definição não é dos técnicos; ela nos foi reafirmada por dois desembargadores do Tribunal de Justiça de São Paulo, do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro e do Supremo Tribunal Federal, que consideram esse tipo de transporte, que temos visto nas ruas, clandestino. Ou seja, à margem da lei, e, portanto, inaceitável.

A ANTP, por meio da contribuição de várias empresas brasileiras e, particularmente, da EMTU, baseando-se em muitos pareceres de juristas no Brasil, chegou à conclusão que esse transporte clandestino que temos assistido, mesmo quando regularizado, acaba por ultrapassar a legalidade de cerca de 20 preceitos ou inscritos na nossa Constituição ou em leis ordinárias.

São princípios, muitas vezes, já consagrados pela legislação brasileira, ou são regras mais novas, embora constitucionais, ou preceitos que as diversas Casas Legislativas do país se preocuparam em consolidar.

O que temos assistido de fato em muitas cidades brasileiras, a espelho de outras cidades latino-americanas, é um rompimento e uma situação de anomia, de desrespeito sistemático às leis que construímos ao longo de 60 anos no transporte público brasileiro e que constituíram e constituem ainda, de certa forma, motivo de admiração por inúmeros técnicos, principalmente da Organização das Nações



Unidas, quando se referem a esse edifício legal que o Brasil constituiu no sistema de transporte.

Nada melhor para compararmos a situação atual no Brasil e a que vamos ver a respeito do transporte clandestino do que nos referirmos a experiências vividas por outras cidades, e, particularmente, a cidade de Santiago do Chile.

Tivemos acesso a informações de cerca de 400 documentos, fontes de referência e estudos feitos por técnicos do mundo inteiro, mas também a experiências de muitos técnicos, de muitas autoridades de transporte, empresários, que nos visitaram ou foram por nós visitados na cidade do México, em Lima – estou vendo o Sedano que traduziu a experiência peruana –, em Caracas, em Quito e Guaiquil, no Equador, em Buenos Aires, em Santiago, em La Paz, em Bogotá. Essas foram as principais cidades.

Vou-me referir ao caso do Chile, talvez por se configurar como um dos mais antigos e o mais paradigmático.

O transporte clandestino sempre existiu. Todos sabemos que os empresários de ônibus brasileiros, assim como os chilenos e de outros países da América Latina, começaram clandestinamente, quase que espontaneamente, e, depois, com o passar do tempo, foram sendo alvo de sucessivas regulamentações e legalizações.

O fenômeno da clandestinidade mais recente se origina, no Brasil, a partir de 1995, mais especificamente de 1997; nesses países latino-americanos, algumas décadas antes, com características muito próximas do que estamos assistindo em nossas ruas.

No Chile, o início se deu na década de 70, com a ditadura do Pinochet. Essa referência não é fortuita, mas sim porque a ele se associa uma experiência internacional extremamente discutida por economistas e por políticos do mundo inteiro, que é o chamado neoliberalismo. Foi adotado um modelo econômico-político de gestão que diminui a força do Estado e dá ao mercado uma liberdade, praticamente, sem limites.



No caso do transporte na cidade de Santiago do Chile ocorreu exatamente isso, ou seja, o princípio neoliberal de que o mercado, com sua mão invisível, poderia regular o sistema de transporte foi adotado e o resultado prático, analisado por técnicos da Cepal.

Resumirei em poucas palavras os 10 primeiros anos dessa experiência chilena. A tarifa do sistema de transporte chileno, depois da absoluta extinção das empresas de ônibus legalizadas, triplicou. Em vez de ocorrer aquilo que se esperava, ou seja, que um excesso de oferta levaria a uma diminuição do preço cobrado pelo atual transporte, não ocorreu.

Em segundo lugar, o número de pedestres, que era de 17% no início da experiência chilena, foi a 32% e a 34%, dependendo das cidades consideradas. Em Santiago, particularmente, houve uma duplicação do número de pedestres, de pessoas que deixaram de utilizar o sistema de transporte por absoluta impossibilidade de pagar ou de ter acesso a esse transporte.

Em terceiro lugar, também contrariando preceitos que temos visto serem defendidos por economistas da escola neoliberal, a idade média da frota de transporte chileno, que lá se configura como microônibus, duplicou ao longo dos 10 anos. Ou seja, ela envelheceu, e seus micro e miniproprietários não conseguiram capitalização suficiente para renovar a frota.

Uma observação fundamental feita pela Cepal, nesse caso, é a desregulamentação promovida pelo governo chileno no final da década de 70, começo de 80. Essa regulamentação pública e a conseqüente regulamentação técnica dos elementos do governo que estavam controlando o sistema de transporte até aquela época foram substituídas por uma regulamentação privada.

Assisti outro dia a um debate muito interessante entre o Fred, o Adriano Branco e o Bará, na TV do Senado sobre a regulação e a criação da Agência Nacional de Transporte.

A desregulamentação pública é, na verdade, uma falácia; sempre acaba sendo substituída, como se a natureza tivesse horror ao vácuo, por uma



regulamentação privada. No caso específico do transporte, como os jornais têm mostrado com muita frequência, particularmente o “Jornal da Tarde” e o “Jornal do Brasil”, no Rio, essa regulamentação privada acaba caindo na mão de máfias criminosas, e a droga entra com toda força no transporte.

Cada veículo daquele é um vetor de distribuição de drogas e um vetor de lavagem de dinheiro, extremamente significativo, para pulverizar a distribuição de drogas nas principais cidades. Essas coisas não se dão por acaso e a desregulamentação pública acaba sendo substituída por regulamentações que são de máfias.

Esses fatos ocorridos no Chile levaram, em Santiago, a uma situação de ingovernabilidade. Todos sabemos que o veículo de transporte é um outdoor móvel, que leva uma mensagem pela cidade inteira. Não é por acaso que ele hoje é considerado uma das principais mídias, até mais importante que a própria televisão. Há uma disputa cerrada pelo espaço da mídia que o ônibus representa.

Quando esse veículo de transporte – seja um microônibus, uma perua, um ônibus pirata, ou qualquer coisa desse tipo – passa uma imagem de desrespeito, de anomia, de desregulamentação, leva essa mensagem para todos os setores da economia, da sociedade, e isso conduz a uma situação de ingovernabilidade mais geral do que aquela específica do transporte.

Tenho a impressão de que o que estamos vivendo na capital de São Paulo hoje dá uma demonstração cabal do que estou falando, de qual é a ingovernabilidade a que estou me referindo.

No Chile, a periferia acabou ficando sem transporte, por uma razão muito simples, que também estamos vivendo agora. Os transportadores clandestinos, mesmo que regulamentados, atendem quase que única e exclusivamente aos itinerários chamados “filé mignon” e deixam os itinerários denominados “carne de peçoço” para o deus-dará. Por isso, o aumento de pedestre ao qual me referi.

É possível perceber que a oferta de serviços, com essa mão invisível do mercado, especificamente no setor de transporte, não se verifica.



Os setores minoritários da sociedade, como os idosos, deficientes, de alguma forma, com o comportamento quase específico de todas as Constituições, particularmente do mundo ocidental, são beneficiados. Na Europa, pessoas deficientes físicas, originárias da guerra, têm sido, de certa maneira, a partir do estado de bem-estar social, que todos acompanharam na década de 30, defendidas nos seus interesses pelos que têm condições de sustentar essas pessoas “menos válidas”, como se referem os espanhóis.

No caso específico da clandestinidade do transporte, da sua desregulamentação, os idosos e deficientes passam a ser absolutamente ignorados e não têm mais alternativas para se locomover.

A marginalidade cresce sucessivamente. A Cepal faz um estudo muito interessante sobre a microeconomia que representa a operação de cada veículo desse; ele é absolutamente ilusório. Muitas vezes, as pessoas entram num Plano de Demissão Voluntária Incentivada, adquirem um certo capital, investem em algumas viaturas, e acreditam que, amanhã ou depois, serão grandes empresários de transporte. Isso não se verifica.

Por uma demonstração de microeconomia, é fácil notar que isso não chega a um bom final. Essas pessoas não acumulam capital, a frota envelhece, como mostram os números, as pessoas passam a operar em regime de superoferta – Bogotá, por exemplo, tem 30% de superoferta de transporte, além da demanda –, e a competição se torna criminosa nas ruas, com zero de respeito por qualquer regra de trânsito; passam faróis vermelhos, andam na contramão, atiram-se, batem-se nas ruas para disputar um único passageiro, como pude assistir em Quito e Guayaquil, no Equador.

Percebemos que essa situação se generaliza em quase todas as cidades que estudamos fora e vem-se confirmando pelos relatos de Secretários de Transportes de quase 300 cidades, em 150 reuniões que fizemos no Brasil inteiro.

Um fenômeno geral, que me parece importante, é que esses operadores de transporte clandestino, desregulamentados, alternativos, em quase todas as cidades



das quais recebemos informações – desde cidades espanholas a cidades da África do Sul, da Índia, cidades inglesas, além das latino-americanas que citei – baseiam-se em alguns mitos, facilmente aceitáveis não só pela população, como também por nós que somos técnicos de transporte, e, particularmente, pelas senhoras e senhores que têm cargos representativos.

Um desses mitos, que pudemos medir com estatística na região metropolitana de São Paulo, diz respeito ao desemprego. Em quase todas cidades, esses operadores clandestinos de transporte, como se tivessem atendendo a uma mesma orientação, dizem-se sempre oriundos de desemprego.

O que medimos em São Paulo é que a taxa de desemprego entre os clandestinos que alimentam o sistema de metrô na região metropolitana atinge cerca de 14%, enquanto o Dieese fala em índices de 19%. Ou seja, não há um índice constatável em São Paulo, entre os operadores clandestinos, maior do que a média da sociedade local; ao contrário, é menor.

Podemos verificar que esses operadores clandestinos, geralmente jovens, com menos de 21 anos, 30% menores de idade – muitas vezes, tirados das escolas para trabalhar, fazendo a cobrança ou mesmo dirigindo as peruas –, têm origem em classe média; são empregados do farmacêutico da esquina, do dono da banca de jornal, do padeiro etc., que resolve investir no sistema de transporte e subcontrata alguém.

Outro mito, a que já me referi, a mão invisível do mercado, defendida pelo sistema neoliberal, não se configura no transporte, conforme dezenas de relatos que obtivemos de técnicos dos mais diversos países.

Em terceiro lugar, o outro mito é que isso não levou à melhoria do transporte em, praticamente, lugar nenhum. Talvez uma ou outra cidade tenha apresentado algum tipo de melhoria, quando esse sistema, apesar de um pouco pulverizado, foi controlado pelo Estado. Isso é exceção; uma delas talvez seja Porto Alegre.

Outra questão que me parece fundamental e fácil de ser percebida, principalmente nessa Casa, é o estado de anomia generalizada, que temos



verificado em muitas cidades brasileiras, de desrespeito às leis feitas pelos senhores, em Casas como essa.

Constatamos que, por trás dessas experiências, em quase todas as cidades, brasileiras ou não, que tivemos acesso a informações, existem cooperativas criadas, geralmente com a presença de um advogado experiente em burlar as leis, baseadas muitas vezes em policiais, geralmente militares – nos países latino-americanos, a Guarda Nacional –; sempre membros da Polícia Militar são cativados por fabricantes e revendedores de veículos, normalmente asiáticos, para iniciar uma experiência de transporte clandestino.

São necessários seis ou sete veículos desse tipo, de Vans como as que temos visto nas ruas, para substituir um único ônibus. Essas seis ou sete Vans custavam, em 1997, o dobro do que custa um ônibus. Hoje, os senhores podem verificar nos jornais, as empresas maiores, instaladas na Argentina ou mesmo no Brasil, já fabricam peruas que estão custando de 45 a 49 mil reais. Portanto, essas seis ou sete peruas acabam custando três ou quatro vezes mais do que um ônibus.

Estou vendo o representante da maior fabricante do mundo de carroceiras de transporte sentado aqui, a Marco Polo. Essa fábrica está situada no Brasil e exporta uma quantidade enorme de veículos de grande qualidade para o mundo inteiro.

Eu lhe perguntaria se não estaria havendo interesse, não deles que são brasileiros, da indústria automobilística mundial em substituir os ônibus, assim como fizeram com os bondes há algumas décadas, por peruas Vans, para dar conta da capacidade ociosa que existe na indústria automobilística mundial.

É muito mais compensador – três ou quatro vezes mais – vender peruas Vans do que vender um ônibus. Percebemos que há uma organização generalizadamente bem feita em todas as cidades onde o transporte clandestino entrou. Eles entraram, basicamente, pela costa do Pacífico, pelos países de língua espanhola e, depois, chegaram ao Brasil.

Nós da ANTP, em 1995, e técnicos brasileiros, chamados ao Equador para assistir a esse fenômeno e tentar ajudar a resolvê-lo, fomos advertidos pela ONU de



que o mesmo iria ocorrer entre nós, e que nós, brasileiros, dever-nos-íamos precaver contra eles.

Os técnicos da ONU diziam que o transporte público por ônibus no Brasil era o mais bem organizado de todo o mundo. Nós quase quisemos bater no técnico da ONU que disse isso, mas ele tinha razão. Hoje, somos obrigados a dar a mão à palmatória e descobrir que não é fácil, com a análise dessas experiências em todos os países da América Latina, constituir uma empresa de ônibus, não é fácil chegar ao estágio de organização que chegamos, por mais críticas que nós, do Poder do Público, nós, técnicos do transporte, tenhamos à qualidade do serviço que nos é prestado.

Há dados que são absolutamente irrefutáveis. A polícia de São Paulo, em reportagem publicada recentemente, disse que, das 100 peruas roubadas ultimamente, 80 foram reencontradas conduzindo pessoas no transporte clandestino.

A presença da PM entre os perueiros foi um fenômeno profundamente arraigado no início, hoje em dia já vem diminuindo, e isso tem contribuído para a queda de sua importância. A presença do transporte da droga também; a irresponsabilidade civil generalizada tem sido observada em casos de acidentes. Todos os senhores têm acompanhado pelos jornais.

Qual o resultado disso tudo? Uma empresa de ônibus é responde pelos acidentes que o seu motorista ou se veículo cause, independentemente de ele ter responsabilidade dolosa ou culposa.

Como se encontra um perueiro clandestino para responsabilizá-lo civilmente? Eu não sei. O Secretário de Transportes Metropolitanos, que estava conosco, relatou uma experiência que a EMTU fez recentemente de cadastramento; cerca de 11.900 interessados em fazer transporte no projeto Orca, que vem sendo implantado pela EMTU, inscreveram-se e, desse número, apenas 800, na região metropolitana de São Paulo, adquiriram condições de efetivamente operar



transporte público, ou por terem endereço certo e sabido, ou por terem habilitação adequada, ou por não terem passagem pela polícia, e assim por diante.

Essa experiência coincide com a que nos é passada pelas mais diversas cidades do mundo inteiro. Ou seja, quase sempre são pessoas procuradas pela polícia, são pessoas que traficam drogas e não têm endereço ou não querem declará-lo.

Quase 70% dos perueiros que tentaram fazer o transporte em São Paulo deixaram de responder ao primeiro item, que era saber onde moravam. Como se podem substituir empresas legalizadas, que têm garagens, que operam nas ruas com seus carros pintados, que se sabe quem são os donos, que participaram de um processo licitatório, de um processo de concessão, que têm firmas reconhecidas, fáceis de ser identificadas, por uma miríade, uma pulverização quase absoluta de operadores de transporte, cujo endereço não se conhece?

A experiência que pudemos resumir, analisando todas as referências que tivemos, foi absolutamente ruim para a sociedade, ruim para a economia de todos os países que resolveram passar por isso.

Quero fazer uma observação, como tendência, como informação importante, que talvez nem todos tenham e que me parece fundamental. Estou vendo o pessoal de Campinas, e me lembro de que, no início da década de 90, a cidade de Campinas foi contemplada com um verdadeiro prêmio, em relação à qualidade do transporte que apresentou. O Lourenço viveu essa experiência; por isso, a lembrança me surgiu.

Hoje, Campinas, ao contrário, é tida como o antiexemplo; citada, em todo o País, como a pior cidade em termos de transporte coletivo, por causa da presença, quase que generalizada, do transporte clandestino. Não sei como se chegou a isso, mas a cidade foi invadida, literalmente, por essa situação.

Para terminar, quero apresentar quatro transparências. Uma pesquisa, recente, feita em dezembro, pela EMTU, mostra que, em 62% das cidades com mais de 300 mil habitantes no Brasil, o transporte clandestino continuou crescendo,

mas, em 38% das cidades ou estancou ou decresceu – 19% parou de crescer, 19% diminuiu. É uma informação de que esse fenômeno de expansão, apesar de continuar crescendo, está perdendo fôlego.

Duas avaliações feitas pela “Folha de S. Paulo” mostram – e isso confirmado em seis ou sete pesquisas que fizemos em diversas cidades brasileiras – que o principal item que leva o cidadão a migrar de um sistema de transporte para outro, no caso, o clandestino, é a rapidez oferecida.

O ônibus fica, literalmente, preso no trânsito, e, quando não fica, os perueiros dão um jeito para que fique, colocando um na frente, outro atrás; há verdadeiras operações de guerra, verificadas em muitas cidades brasileiras e em outros países também. As táticas são semelhantes em todas elas. Dá a impressão de que existe uma inteligência por trás disso, passando essa experiência, cooperativa por cooperativa, e expandindo a venda de veículos, importados principalmente.

Em menos casos, o motivo é conforto. Isso foi trocado há cinco anos. Em pesquisas que temos, o conforto era o item principal; o cidadão queria viajar num veículo importado, com ar condicionado, banco estofado etc. Isso já inverteu. No entanto, há um informação fundamental. Todos os usuários entrevistados em várias cidades, em Recife particularmente, agora muito recentemente, denotam que a insegurança oferecida do transporte oferecido pelos clandestinos é uma razão de medo absoluto. Mesmo as pessoas que se submetem à maior rapidez e um pouco mais de conforto dizem que preferiam usar um ônibus porque é mais seguro de fato. Isso está demonstrado na pesquisa da “Folha”.

Nesses gráficos da direita, dá para perceber claramente, confirmando o que o nosso Secretário de Transporte Metropolitano, Cláudio de Senna Frederico, mostrou, um crescimento do metrô, uma afirmação da população em relação ao metrô, e um decréscimo de 57% para 37% das respostas a respeito das lotações; os ônibus caindo, os trens subindo, mas as lotações também caindo significativamente.



O Secretário também se referiu, e por isso tomei a liberdade de pegar unicamente essa transparência, a uma pesquisa feita pelo Ipea e pela ANTP, em 10 cidades brasileiras, Campinas e outras 9 capitais, em que medimos os congestionamentos de trânsito nos picos da manhã e da tarde, tanto para automóvel quanto para ônibus, e constatamos em todas essas cidades o quanto começam a custar os congestionamentos de trânsito, para os sistemas operacionais de ônibus.

Particularmente em São Paulo, quase 16% do custo se deve única e exclusivamente ao congestionamento. Isso pode ser traduzido em cerca de 3 mil ônibus a mais rodando, dentro da capital de São Paulo, só para dar conta desse congestionamento.

Muito obrigado.

**SR. PAULO LOURENÇO** – Obrigado, Laurindo. Gostaria de chamar, agora, o Francisco Cristóvão para falar sobre Regulação e Concessão dos Sistemas de Transporte de Passageiro por Ônibus.

**SR. FRANCISCO CRISTÓVÃO** – Boa-tarde a todos. Em respeito a todos os presentes, procurarei fazer uma apresentação bastante sucinta e objetiva do nosso tema, A Regulação e Concessão nos Transportes Metropolitanos.

Em assim sendo, devo falar das duas regiões metropolitanas que temos, ou seja, a região metropolitana de São Paulo e a da Baixada Santista, e como essa questão da regulação dos transportes coletivos de passageiros se encontra nesse momento.

Particularmente na região metropolitana de São Paulo, já concluímos o estudo de troncalização, como assim foi denominado. Foi um trabalho extenso, no qual se fez todo um levantamento, pesquisas, para determinar como a população da região metropolitana de São Paulo se desloca, e as intervenções que deveríamos providenciar para que o transporte atingisse um nível de qualidade minimamente satisfatório.



No que se refere à região metropolitana da Baixada Santista, esse estudo foi concluído numa primeira fase e, nesse exato momento, está levando em conta a inclusão do chamado TIM, uma faixa ferroviária existente, que liga Samaritá à região de Ana Costa, com possível prolongamento, passando pelo porto.

Enfim, é um sistema que já funcionou na Baixada Santista, utilizando o leito da ferrovia, e agora se pretende utilizar essa faixa de domínio na Baixada Santista para, de alguma maneira, oferecer um transporte ferroviário na região.

Quero fazer um parênteses, não pela minha ligação com o sistema de transporte sobre pneus. Tão logo cheguei na Secretaria de Transporte Metropolitano levantei a questão de por que não utilizar a faixa de domínio para um sistema rodoviário, que me parece muito mais lógico, muito mais adequado.

Entretanto, pelas discussões realizadas, há quase uma definição adotada e acertada de que, de fato, aquele leito tem de ser usado por um sistema ferroviário. Vou deixar o VLP para mais tarde, e admitir um Veículo Leve sobre Trilhos – VTL, naquele leito instalado lá.

O projeto de troncalização da região metropolitana de São Paulo envolve investimento da ordem de 400 milhões de reais. São terminais de transferência e integração, acertos geométricos, algumas pavimentações no sistema viário pelo qual circulam os ônibus, nos 39 municípios que compõem a região metropolitana de São Paulo.

Uma coisa que tem de ser levada em conta é que um projeto em andamento na Secretaria de Transporte Metropolitano – a implantação do sistema de bilhetagem automática de cobrança eletrônica – vai simplificar muito esse projeto de troncalização, posto que não teremos mais de utilizar terminais de grande porte para realizar as transferências das linhas alimentadoras para o sistema tronco-alimentadas, linhas troncais. As integrações das transferências podem ser feitas via bilhete, como é feito hoje no sistema de metrô e de ferrovia em funcionamento em São Paulo na região metropolitana.



As empresas privadas deverão se consorciar para cada uma delas operar uma fatia e então poder usar tudo aquilo que já dissemos que a iniciativa privada tem e as empresas do governo têm com muita dificuldade que é a criatividade, a capacidade de lidar com essa novas variáveis como o Haurindo. Essa questão do transporte clandestino irregular chamou a atenção dos técnicos que militam nessa área há tanto tempo: quem perdeu o bonde da história? Será que foram as empresas operadoras porque continuaram tratando o usuário como usuário do transporte? Nós que trabalhamos nas agências governamentais achávamos que essa responsabilidade era dos operadores, portanto não cabia ao poder público ficar correndo atrás dos clandestinos, brincando de gato e rato e assim por diante.

Uma coisa é verdade, o parâmetro, a referência do usuário mudou. As pesquisas nos mostraram que num dado momento eles queriam, preferiam usar o transporte clandestino independentemente do nome que se desse porque é uma questão de nomenclatura que nós técnicos adotamos porque ele tinha escolha, podia escolher: onde parar, como pagar, de que maneira chegar e assim por diante. No caso do ônibus os nossos técnicos e planejadores definem o trajeto, o itinerário, onde parar, quando parar, quanto e como cobrar e assim por diante. Essa questão que tem um viés muito mais sociológico do que tecnológico fez com que um bom tempo ficássemos na posição de assustados pensando o que está acontecendo e não conseguimos dar uma resposta para um problema como esse. Como esse problema não estourou num lugar só, mas em todas as cidades e capitais de médio e grande porte, houve um “prêmio de consolação”, ou seja, todos buscando uma resposta para uma situação que tinha surgido e não tínhamos sabido lidar com ela ao mesmo tempo e na mesma hora. Hoje, a experiência em examinar o que aconteceu nos outros países nos mostra que isso vai alcançar um pico e, depois vai acabar porque não se sustenta. Aliás, como não se sustenta nenhuma operação amadora e a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos está adotando um modelo de concessão. Por que concessão? Na verdade em se tratando de um serviço de utilidade pública que demanda investimentos, nós estamos chamando a



iniciativa privada para colocar esse dinheiro na prestação do serviço de transporte, porque nós Estado não temos a quantidade de recursos necessários para investir e oferecer uma qualidade de transporte que faça com que o usuário prefira o transporte público coletivo regulamentado, controlado pelas agências de Estado e não aquele que é operado clandestinamente.

Buscando veículo de melhor qualidade, veículos com condições de poluir menos, mas outro por lado, chamando a iniciativa privada a ser nossa parceira. Quando estive à frente da São Paulo Transporte discutíamos quem era o nosso cliente. Para quem é que devíamos trabalhar? A resposta que vinha sempre era: o usuário. Quando na verdade o usuário é o cliente das empresas prestadoras de serviços. As empresas prestadoras de serviços é que são o cliente direto das agências de governo, das empresas do poder concedente, das empresas que contratam serviço que é o caso da SPTrans e da EMTU. Entretanto, há sempre aquela discussão de tratar essas empresas como adversárias e não somando certas competências que são nossas, as nossas qualificações para que possamos de fato produzir um serviço de qualidade e que atenda, os anseios e as necessidades do usuário, sob pena dele escolher um “transporte alternativo”.

Estamos conscientes, na EMTU, que concessão não significa se livrar do problema. Significa chamar a iniciativa privada para prestar um serviço que é da responsabilidade do Estado. A ele compete zelar, cuidar, fiscalizar e controlar a prestação do serviço só que contando com a capacidade instalada e o potencial da iniciativa privada. Com essas características estamos elaborando o edital de concessão que como já disse, deverão ser três lotes, para numa questão de dois a três meses muito provavelmente esperando algumas definições, inclusive, dessa Casa no que se refere a uma comissão parlamentar de inquérito em andamento e que leve em conta essa questão, poderá oferecer subsídios para que possamos de fato fazer um edital com todas as observações da sociedade que está se manifestando inclusive nesse fórum muito qualificado que é a Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo.



De qualquer maneira, temos nesse momento, em que estamos produzindo a documentação para o estabelecimento de uma nova relação entre o poder público e o setor privado, disciplinar essa relação de maneira diferente, levar em conta uma mudança de paradigmas e de referências que tem acontecido.

Do ponto de vista do usuário é muito claro que precisamos trazer algumas coisas que estão na livre iniciativa que é tratá-lo com cliente, e aí entram aquelas frases “chavões”, as frases feitas do tipo: o cliente sempre tem razão, e nós é que temos que ir ao encontro da necessidade do cliente e assim por diante, diferentemente do que tem sido feito nos últimos anos. Porque se formos praticar os conceitos, os princípios que estão praticando nas últimas décadas o resultado é esse que estamos assistindo agora, quer dizer, ele vai fazer opções diferentes.

Por outro lado, do ponto de vista do operador temos que fomentar, de alguma maneira, uma mudança também de conceitos e de princípios. Tivemos donos de ônibus e a origem, inclusive o Laurindo já mencionou, era o antigo motorista, o antigo cobrador que resolveram comprar um ônibus, comprou dois, comprou três e de repente tinha uma frocinha, fez um buraco no fundo da sua casa e ali iniciou uma garagem de ônibus. Foi a época do dono de ônibus. Depois passamos para os donos de empresa de ônibus. Normalmente, constituía uma empresa limitada, começou a fazer balanço, pagar os impostos, a sonegar os impostos e assim por diante. Temos ainda o terceiro estágio que são os chamados empresários de transporte. Temos em São Paulo empresários de transporte, empresários que lidam não só com transporte por ônibus público municipal, mas intermunicipal, fazem fretamento, fazem longa distância rodoviária e assim por diante, e outros até operam outras modalidades. Porém, o estágio que devemos perseguir para ajudar o setor, a caminhar nessa direção, é tê-los como empreendedores de transporte. O secretário disse e o Fred também fez menção, o custo de produção desse serviço nos obriga a pensar uma maneira de ter outras receitas e não apenas aquela para usuário direto, pelo consumidor final. Precisamos usar essa competência, essa experiência dos empresários, porque são empresários, por isso são assim



chamados para fazer com essa veia de negócios chamado transporte por ônibus, seja uma veia de negócios, não seja um negócio em si, sozinho, que atue sozinho. Assim é preciso dar asas à imaginação de alguma maneira, disciplinando e fazendo com que as empresas contratantes dos serviços tenham de alguma maneira o controle, isso não pode ser um *lesse fair*, de tal maneira que o empresário faça o que bem entender, posto que tem um contrato de operação de determinada linha, de determinada bacia, mas sob o controle, a cooperação de um organismo contratante da prestação do serviço possa de fato empreender negócios com vínculo na questão do deslocamento das pessoas.

Do ponto de vista das empresas contratantes, no caso da EMTU, da SPTrans e assim será para todos os lugares em que tiver uma empresa do Estado controlando isso, temos também que evoluir. No caso da EMTU fomos operadores. A EMTU já foi operadora, proprietária de trólebus e de ônibus. Depois transferiu essa propriedade para o setor privado e passou a ser uma gerenciadora, gerenciadora entendida como? Uma empresa que faz a comparação entre o previsto e o realizado, em função disso ela glosa pagamentos e faz o controle da operação baseado numa planilha entre o previsto e o realizado.

O passo seguinte seria uma empresa gestora, aquela capaz de definir diretrizes, de buscar fomentar o desenvolvimento do setor usando o seu conhecimento adquirido e acumulado e passado isso para o seu prestador de serviços. No fundo, seria mais ou menos, como uma franqueadora e essa função que temos na EMTU. O último estágio, sem dúvida, é das chamadas agências reguladoras, não querendo dizer que a EMTU deve se transformar numa agência reguladora mas se deve ter o conceito, o princípio de controlar a prestação do serviço do concessionário, por meio daquilo que de fato oferecendo ao seu usuário final, o que leva a uma mudança de conceito, do seu quadro técnico, de como é que vamos reagir a essa necessidade que o nosso prestador de serviço nos coloca.

Com todas essas variáveis e características que estamos trabalhando no sentido de produzir esse edital para que dentro de três ou quatro meses possamos



lançar a concorrência para a contratação das três concessionárias que vão operar na região metropolitana de São Paulo. No caso da baixada santista o plano de transporte deve estar concluído no final do mês de maio e com base no edital, já tendo inclusive aperfeiçoado porque estaremos inserindo, nesse edital, o aprendizado de ter realizado uma concorrência desse porte na região metropolitana de São Paulo, será muito mais fácil fazer na região metropolitana da baixada santista e, com isso, disciplinar também o transporte na região da baixada santista dentro dessa nova caracterização de poder concedente, a EMTU como empresa reguladora desse serviço, tendo o setor privado como o prestador do serviço, o produtor de um serviço de utilidade pública que não estabelece ou seja, não estamos nos livrando dessa questão, mas querendo contar com a competência da iniciativa privada para que possa prestar o serviço dentro dos padrões de qualidade, conforto, custo, que o poder público determinar. Era o que tinha a falar. Obrigado.

**SR. PAULO JULIÃO** – Agradecemos a participação do Francisco e passamos a palavra ao Sr. Sebastião Hermano Cintra que vai falar sobre ferrovias e corredores de transporte.

**SR. SEBASTIÃO HERMANO** – Cumprimento a todos sem nomeação. Peço desculpas por ter chegado atrasado. Tive um compromisso na parte da manhã com um empresário de transportes que gostaria que estivesse presente nesse fórum. É fundamental lançarmos mão dos empresários. O Francisco falou muito a esse respeito há pouco e também acho bastante importante, não apenas o empresário de transporte de pessoas mas também os empresários de transporte de carga.

Paulo, fiquei sabendo ontem à noite, às 22 h, que deveria vir falar aqui e você também. Acontece que o meu dia, ontem, terminou às 2hs e começou, hoje, às 7hs, ou melhor, terminou hoje às 2hs, e começou, hoje, às 7hs. Enquanto estava sentado aguardando a minha vez, rabisquei algumas idéias e vou procurar ser breve na minha fala.



Participei da preparação do plano de governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso e do Governador Mário Covas. Eu me lembro que formulei cinco palavrinhas e gosto de colocar palavrinhas porque muito importante numa reunião como essa, não é ver projetos, o importante para mim nesse Fórum Século 21 é criar conceitos. Essa é a coisa mais importante. Um projeto específico é outro debate. O debate do Século 21, o debate que os deputados propuseram é um debate para se discutir o futuro. A primeira palavra que eu usei é: multimodalidade, ou seja, não consigo entender rodovia, ferrovia, hidrovía, enfim tudo o que é via, separado. Precisamos acabar com esse modelo. O importante é transporte. Não consigo entender transporte de pessoas e transporte de carga, no final o viário transporta os dois, desde os tempos antigos da ferrovia ou dos tempos mais antigos da hidrovía, afinal de contas os bandeirantes usaram a hidrovía do Tietê para conquistar ou povoar esse Estado.

O segundo conceito é conceito de logística. Não sei se o Fred usou esse conceito na sua fala, mas é fundamental pensar-se em logística de transporte. E logística não é só verificar aquilo que está acontecendo. A logística é fundamentalmente promover aquilo que deve acontecer. É projetar. O governo tem que efetivamente atuar na alteração dos perfis econômicos senão não vou ter, desculpe Sidnei, desenvolvimento nesse Estado. Eu defendo violentamente o desenvolvimento, inclusive você comentou isso comigo lá na CPI da concessão. Precisamos estar preocupados, sempre com o desenvolvimento.

A terceira palavrinha mágica chama-se eficiência. O Laurindo usou alguns conceitos de eficiência mostrando no transporte clandestino, só discordo na palavra clandestino, porque vejo nas ruas, porque quem é clandestino é a maconha, é a cocaína, o transporte da Van está na ruas e a gente enxerga. O que precisamos é pensar como trabalhar com esse sistema de transporte, mas é fundamental nos preocupar com a eficiência e a redução do custo Brasil.

A quarta palavrinha é talentologia. Na verdade essa palavrinha não era talentologia e sim tecnologia e um professor da GV me fez mudar o conceito. O que

é fundamental não é a tecnologia, o que é fundamental é formar cabeças, pessoas com capacidade de entender os processos tecnológicos, com capacidade de usar esses processos tecnológicos na projeção do futuro, não é contar a história do passado. É contar a história do futuro. Hoje, pela manhã, liguei a televisão e estava passando a exposição da telefonia, ou sistema de comunicação, modernos, e isso está alterando a tecnologia. Ou seja, tenho uma secretária eletrônica inteligente. Eu digo para a minha secretária eletrônica para quem eu quero que ela ligue. O Luciano Coutinho trata muito bem desse assunto quando mexe no problema da indústria. Quando ele fala que a nossa indústria que era eletromecânica, tinha automação baseada na eletromecânica, hoje, é uma indústria cuja automação é baseada na eletroeletrônica, ou seja, é importante o operador do sistema automatizado não mais ser torneiro mecânico, ele é importante ao ler aquela telinha e entender o que está aparecendo naquela telinha. Eu brincava muito com o Gustavo Franco e ele foi um dos Presidentes do Banco Central que mais entendia da telinha de televisão. Ele conseguia entender o fenômeno econômico olhando a telinha, e na realidade hoje lida com a comunicação. A Internet está aí.

A quinta palavrinha é a mudança do modelo institucional. Na verdade, na época que estive na secretaria, realmente o que mais fiz foi a mudança do modelo institucional. A primeira mudança do modelo institucional chamou-se concessão. Ou seja, contar com a iniciativa privada para suprir as necessidades da sociedade. Isso foi o início do processo da concessão, na verdade o chamado modelo paulista versus modelo federal, porque se estabeleceu a tarifa que devia reger o transporte e não é uma tarifa constante não. Ouvi aqui uma expressão de usar R\$ 3,80 no rodoanel para quem sai o que é um absurdo. Porque a tarifa tem que ser função do quilômetro que usei no serviço. E não na tarifa definida, porque senão eu volto ao modelo antigo do Estado de São Paulo onde a Dersa definia as tarifas de pedágio para todos os locais do Estado. Então tenho tarifas de pedágio em São Paulo ainda com R\$ 0,80 por quilômetro que são as tarifas mais caras que não são tarifas nem



na Anhanguera nem na Bandeirantes. E o problema da transferência da rodovia para o governo federal.

Estudando o assunto chegamos à conclusão que era impossível fazer a concessão da rodovia dentro do Estado de São Paulo e que a melhor forma era transferi-la para o governo federal para que pudesse conceder, principalmente pela característica de atravessar as divisas do Estado a Fepasa antiga. Infelizmente, no modelo de concessão ferroviária, houve um erro de concepção do BNDES, e isso falo com o maior sossego porque já falei para eles, ou seja, na ferrovia quem ficou concessionário das ferrovias foram os interessados do transporte. Posso até fazer uma brincadeira do significado do MRS, não sei se vocês sabem qual é o significado de MRS? Significa Minas, Rio, São Paulo. Todavia, como é um pessoal proprietário da ferrovia muito interessado nos seus produtos, ou seja, o “m” significa mineração, o “s” significa siderurgia e o “r” significa o resto. Ou seja, o corredor Rio/São Paulo, faz um transporte de carga ridículo, quando eu olho os sessenta milhões de toneladas de carga que circulam na Dutra, e a Nova Dutra está violentamente interessada em retirar do sistema, tanto que ela se dispõe a ser empresária, ou se associar com a MRS para rearticular a ferrovia da antiga Central do Brasil, da minha infância. Só que não é para transportar passageiros e sim para transportar cargas. Os estudos dos alemães que fizeram a doação de quatrocentos milhões de marcos, para estudar o corredor Rio/São Paulo chegaram à conclusão que a viabilidade é o transporte de cargas. Ou seja, a concessão é um processo de procura de empresários o que é fundamental. Você até tratou do problema da agência. O maior exemplo da agência está nos jornais de ontem, quando o Ministro do Planejamento deste país falando lá nos Estados Unidos propôs a criação da agência de captação de recursos. E a coisa mais significativa que gostei da fala dele, foi que de técnicos de governo são apenas quinze. Os participantes da agência serão os empresários. São aqueles que têm que ir lá captar os cento e oitenta bilhões de dólares. Não é o Estado de São Paulo nem a prefeitura da cidade de São Paulo, nem o governo federal que devem ir atrás desse dinheiro, quem tem que ir atrás desse dinheiro é a



iniciativa privada, ou seja, os empreendedores porque se acredita que esse país tem capacidade de se desenvolver. Sabem quanto desses cento e oitenta bilhões de dólares são destinados a infra-estrutura? Cento e oito bilhões. O mais interessante foi o comentário do banqueiro americano, que não é banqueiro, é um técnico de agência de captação dos Estados Unidos dizendo que o país tem altíssima viabilidade de ter sucesso nessa empreitada.

Trabalhando com o Paulo, achei esse trabalho muito interessante porque nele participaram umas quarenta a cinquenta pessoas, e isso que é importante. Não é apresentar um trabalho feito por alguém, inclusive gostaria de brincar com o Milton, eu vi uma exposição tecnológica da Dersa dando um show de sessenta bilhões de *bites* ou milhões de *bites*, tanto que não conseguiu passar para a minha casa via Internet. Mas o importante é que haja o debate. E o Paulo fez um grupo que chegou a envolver cinquenta pessoas, e nos debates coloquei as minhas questões-chaves e vou lembrar uma. A questão-chave mais importante de transporte chama-se alteração do clima no mundo. Davos, na Suíça, reconheceu que o maior problema do mundo é o problema do clima. Pela primeira vez Davos não colocou como o maior problema do mundo um problema econômico, mas o clima do mundo que está mudando por excesso de carbono na atmosfera. Daí para entender o que a França fez quando limitou as horas do caminhoneiro em trinta e cinco horas/semana. O ex-presidente da Fiesp trata desse tema no *Estadão* nesse final de semana.

Deram um tema para eu falar: Ferrovias e Corredores de Transporte. Não vou falar assim. Vou falar Transporte. Em transporte tenho que pensar em todos os sistemas. A coisa mais interessante é que hoje, pela manhã, estava conversando com um empresário de transporte. E sabe o esse empresário de transporte falou para mim? Estou transportando cerveja em lata pela ferrovia. Estou levando cerveja em lata de Ribeirão Preto para Brasília. Estou transportando autopeças da região do ABC para as indústrias situadas no Paraná. Ou seja, precisamos largar, e vou fazer agora um pouco o papel do ferroviário, da visão que ferrovia foi feita para



transportar carga de baixo valor agregado. Isso foi uma mentalidade incutida nesse país que tem que ser liberada. A ferrovia foi feita, assim como a hidrovía foi feita, assim como a dutovia foi feita, assim como a moto foi feita e o bicicletário também, para reduzir o custo Brasil e aumentar a comunicação entre os membros da sociedade. Muito obrigado.

**SR. PAULO JULIÃO** – Agradecemos a participação do prof. Hermano que nos deu uma aula. Passo a palavra ao Gabriel Branco que vai falar sobre transportes e meio ambiente.

**SR. GABRIEL BRANCO** – Boa-tarde a todos. Primeiramente gostaria de agradecer aos nobres deputados dessa Casa que nos deram a oportunidade de falar e lembrar os velhos tempos da Cetesb onde passei vinte anos cuidando especificamente do problema da poluição por veículos automotores e, portanto, toda a operação de transporte. Gostaria de pegar o gancho do doutor prof. Hermano que é a questão-chave fundamental que é o meio ambiente mesmo.

Em 1976 quando iniciei na Cetesb o problema da poluição era a indústria. Muitos programas de ação foram feitos, muitas mudanças nas indústrias foram feitas e conseguiu-se reduzir bastante a poluição em alguns setores. Vou usar a transparência para melhor explicação. Esse gráfico mostra como o enxofre, SO<sub>2</sub>, foi reduzido rapidamente com as ações industriais que foram adotadas, tais como, filtros e combustíveis de baixo teor de enxofre etc. em questão de alguns anos saiu-se de uma concentração elevada e conseguiu-se chegar a padrões bastante aceitáveis. Da mesma forma quando iniciou-se o uso de álcool na gasolina foi possível baixar o teor de chumbo que não foi uma ação ambiental propriamente mas foi uma ação do uso de um combustível melhor por outras razões, mas o meio ambiente ficou muito agradecido. No ano de 78 as concentrações eram muito altas cujo limite era de 1.5, mais ou menos. Nos anos seguintes essa concentração caiu drasticamente e, hoje, essa concentração gira em torno de 0.1 mais ou menos.



Portanto, uma pequena mudança no combustível trouxe uma variação muito boa no meio ambiente, mas o problema ainda continua. Alguns outros poluentes permanecem na atmosfera e fizemos um programa que abordou a fabricação dos veículos. Vimos anteriormente que o veículo tem que ser fabricado com conceitos diferentes para que se consiga um efeito ambiental adequado a qualidade e a saúde pública. Fizemos para veículos pesados, para caminhões e veículos médios evoluções em diversos poluentes partindo de valores mais altos que eram factíveis dez anos atrás, para valores bem mais baixos que são factíveis hoje. Hoje o Brasil já tem veículo praticamente idêntico ao americano e europeu em termos de controle de poluição. Outras coisas ainda são importantes. Por exemplo, quando se substituiu gasolina por álcool criamos um cenário de distribuição de combustíveis que ficou mais ou menos assim: São usados em transporte: um grande consumo de óleo diesel, metade dele em gasolina, outro tanto em álcool e um pequeno volume em querosene de aviação.

Normalmente o refino traz uma situação dessas de maneira que a situação brasileira faz com que importemos diesel ou exporte gasolina ou faça as duas coisas para ter um certo equilíbrio no processo de refino. E o vilão desse processo é o álcool. De repente alguém quis estragar com o proálcool porque o equilíbrio do refino não estava bom. Como poderia se encontrar outra solução sem dar um tiro na testa do melhor combustível? Poderia ser usando o combustível alternativo também nos veículos mais pesados e temos resultados de emissão para cada tipo de poluente, ou seja, cada barrinha dessa é um tipo e cada conjunto desses é uma época ou um padrão de projeto. Por exemplo, vemos onde estávamos em 96 e onde podemos chegar com um motor a álcool ou com motor a gás, inclusive podem ver que o gás não é tão limpo assim quanto parece, quer dizer, tem combustível melhor, nada contra o gás, porque comparado com os padrões do diesel já é um bom passo, mas temos que focalizar a substituição do diesel por outro combustível qualquer. O álcool e o gás são viáveis porque atualmente já temos veículos preparados na prateleira do produto brasileiro disponível.



Por que estamos falando tudo isso? Porque se olharmos a questão do poluente na atmosfera, ao longo de quinze, vinte anos, vemos que o monóxido de carbono teve uma tendência de subir, tivemos quase em estado de emergência em 1987 a 1990, e hoje uma tendência decrescente na concentração. Em termos de número de vezes que essa concentração ultrapassou o padrão de qualidade do ar, temos também uma tendência nos últimos anos ao decréscimo. Ao longo do ano, as médias mensais, nessa figura de cima, mostra que na época do inverno em que temos a maior concentração de monóxido de carbono. Ainda existem muitos casos, muitos dias, em que essa concentração ultrapassa o padrão de qualidade do ar. Da mesma forma, outros poluentes são monitorados e a Cetesb tem mostrado, que o particulado que é hoje, basicamente a fumaça do caminhão, apesar de todos os esforços industriais, tecnológicos etc. não conseguimos resolver o problema. Ele se mantém teimosamente estável. Não abaixa. Ao longo dos anos também a incidência de excessos ao padrão também é alto e tem se mantido até num certo acréscimo nos últimos anos comparado com os primeiros. Ao longo dos meses, de novo, é o problema do inverno e, por isso, justifica as operações da Cetesb na chamada Operação Inverno.

Temos outro poluente que é o resultado de reações químicas que ocorrem na atmosfera, entre vários poluentes emitidos, que é o ozônio e é o indicador dessa reação. Vemos que ao longo do tempo o ozônio teve uma certa subida até o início da década de noventa, depois tem uma dispersão grande de valores, pelo menos dá para dizer que não está crescendo mais. O número de excessos por ano também tem um certo decréscimo mas ainda temos entre vinte a quarenta ou sessenta vezes dias diferentes, conforme o local, em que esse padrão é excedido. A lei diz mais de uma vez que é ilegal. Temos que reduzir bastante ainda, mas esse é um problema, primeiro, não é do inverno. É um problema quando bate o sol. É fruto da reação química alimentada pelos poluentes mas induzida pela presença do sol. É um problema muito importante para a questão do Rodoanel. É um problema de área, porque uma cidade que tem um diâmetro muito grande, com muita atividade



de transporte, muita geração de poluente e esse diâmetro grande onde o poluente fica exposto à luz solar por muito tempo fica mais agravado. E o Rodoanel vem propiciar isso. Quer dizer, de uma forma, descongestiona num primeiro momento mas se não tomar cuidado, vejam bem, não sou contra o rodoanel, sou a favor que existam regras muito claras para que se tome o cuidado de não deixar o desenvolvimento urbano cobrir toda a área que hoje é verde ao redor do rodoanel. É importantíssimo breicar, não o desenvolvimento mas o loteamento, porque senão esse problema vai surgir de novo e aí não vai ter mais jeito. Por exemplo, a Califórnia, nos Estados Unidos, está lutando com unhas e dentes com todas as forças que tem e muito dinheiro e não consegue sanar esse problema.

Focalizando o lado energético do petróleo, temos no desenvolvimento mundial, brasileiro, paulista ou de qualquer cidade, uma demanda crescente de transportes, um parque de veículos cada vez maior, ou pelo menos a utilização do veículo cada vez maior. Ao mesmo tempo temos uma oferta de petróleo para cada poço que passa por um máximo. O conjunto de poços mundiais também passa por um máximo e tem uma curva semelhante a essa aqui de cima, o que mostra que em algum tempo a demanda ou a oferta de petróleo vai cair e a demanda de energia vai subir. Isso é suficiente para pensarmos em desenvolver alternativas, caras ou baratas, que são necessárias. Primeiro, porque pode faltar e não que vai acabar, mas porque a demanda cresce. E também porque vai acabar. Nos últimos cem anos estamos consumindo esse recurso natural, já consumimos metade e pensar em cem anos é pouca coisa quando se pensa em meio ambiente e na natureza. O problema principal da questão de consumo de óleo, de petróleo e de combustíveis fósseis é a atmosfera. Quer dizer, quanto mais se desenterra carbono do chão e joga na atmosfera piora o problema do dióxido de carbono e fica pior o problema da variação climática. Há quem diga que o custo interfere, o combustível alternativo é mais caro, mas quanto custam os tufões, as inundações e outros problemas decorrentes da variação climática que a costa leste norte americana tem enfrentado? Essas desgraças não custam pouco. São muito mais caras do que o



combustível. E nós fazemos besteira. O mundo inteiro consome petróleo errado. Por exemplo, podemos ver nessa figura o consumo de energia em transporte e o consumo de energia elétrica na região da Grande São Paulo. Se considerarmos o poder calorífico dos combustíveis líquidos consumidos em transporte, temos esse valor energético. A quantidade, mesma unidade, em gigawatt/hora por ano consumida em energia elétrica para todas as finalidades na mesma região metropolitana na Cidade de São Paulo é essa terceira barrinha, ou seja, dois terços do que se consome de energia para transporte. E o motor de combustão interna, e todos nós sabemos, tem 33%, 40% de eficiência, ou seja, joga fora dois terços da energia que gasta. O que nós jogamos fora por perda térmica nos radiadores de veículos é um pouco mais do que consumimos de energia elétrica na mesma região, o que mostra o disparate com o desperdício de energia.

Se olharmos para o Brasil a figura não é diferente. Temos o consumo de energia em combustíveis automotivos no Brasil, a energia elétrica consumida no Brasil inteiro e a perda térmica desses combustíveis nos automóveis, caminhões e motos, enfim tudo o que vira combustível.

O que é preciso fazer? É preciso melhorar a eficiência e, mais uma vez, o Hermano participa das minhas críticas a esse cenário. Estamos vendo um dado interessante. Um passageiro transportado no Metrô gasta meio quilowate/hora por quilômetro. O mesmo passageiro transportado nos trens da CPTM gasta quase um quilowate/hora por quilômetro. Seriam os trens ruins? Não. Estão ociosos. Falta gente lá dentro. Se encher o trem de gente, ele cai para o nível do Metrô. E de ônibus? De ônibus esse passageiro gasta um e vinte. Está ocioso? Não. Está caindo gente lá de dentro e ainda gasta um e vinte quilowate/hora por quilômetro. Comparado ao trem etc. é um desperdício de energia imediato. Aliás, confundi. Um e vinte é com trólebus. Se for ônibus a diesel gasta dois quilowates/hora. De automóvel, e fazemos questão de fazer isso todos os dias, gastamos treze. Por isso, é importantíssimo para a economia de energia mundial, brasileira, paulista,



paulistana etc. que deixe automóvel e vá para o transporte coletivo, qualquer que seja ele. Até mesmo diesel. Tem outros melhores.

Com base nesses dados podemos dizer que em um século a humanidade gastou metade das reservas de petróleo e jogou dois terço, dessa reserva, no lixo, transformando-a em catástrofes climáticas. É preciso cuidar porque os combustíveis para melhorarem de padrão e assim as emissões serão mais baixas.

Portanto, chegamos à conclusão que isso não é uma invenção nova. O mundo passou da madeira para o carvão, do carvão para o óleo, do óleo para o gás natural e, modernamente, está começando a usar o hidrogênio e todos esses combustíveis passaram por um máximo em alguma época. É importante notar que para cada um deles o teor de hidrogênio e de carbono vai se alterando, virando cada vez mais rico em hidrogênio à medida que o combustível se torna mais moderno. Para finalizar, gostaria de dar uma notícia. Atualmente, está se pensando no mundo, e também em São Paulo, em utilizar uma tecnologia absolutamente nova, a evolução vem do diesel melhor, para o motor mais eficiente, uma série de coisas mas o motor elétrico ainda dá um show em matéria de eficiência energética. E existe uma tecnologia moderna que nasceu nas naves Apolo de baterias que funcionam com hidrogênio. Essas baterias têm uma eficiência da ordem de 80%, não apenas 40% como os motores, e produzem, portanto, uma possibilidade dos veículos elétricos serem abastecidos por hidrogênio ou por algum combustível rico em hidrogênio, e os resultados já experimentais mostram que comparados com gasolina e diesel tem uma grande economia. Aqueles com 100 anos de experiência nas costas e esses com alguns poucos anos. A meta de desenvolvimento dos veículos desenvolvidos a hidrogênio focalizam praticamente metade do consumo energético dos veículos atuais. Estamos comparando veículos de 1998/99 com protótipos de hidrogênio. A grande vantagem começa com a economia de energia, passa pela grande capacidade de reduzir emissões de poluentes, ou seja, é um automóvel a diesel emitindo os quatro poluentes normalmente controlados e o mesmo automóvel usando células de hidrogênio a partir de gás natural, ou a partir



de metanol, sendo que essas emissões, além de serem muito menores do que as outras, são emitidas onde o hidrogênio é gerado. Pode ser no veículo ou pode ser fora dele. Quer dizer, pode ser concentrado numa região em que a poluição não seja um problema tão grande.

Para finalizar, a EMTU está fazendo um projeto de experiência de veículos dessa natureza e estamos trabalhando como consultores para a EMTU e para o Pinudi, por meio das Nações Unidas no sentido de definir o programa de veículos brasileiros com fiocel.

Ao estado da arte hoje, já conseguimos um consumo por quilômetro bem menor do que do diesel padrão brasileiro. Comparado com veículos mais sofisticados com transmissão automática, ar condicionado como tem nos Estados Unidos a diferença ainda é maior porque consomem muito mais energia. Entretanto, temos um horizonte viável para os próximos anos com a experiência que vamos fazer a partir desse ano, já bastante bom, entretanto, o trólebus continua sendo o carro chefe dessa economia toda.

Como última mensagem gostaria de falar que todos esses esforços querem dizer o seguinte: O meio ambiente precisa ser cuidado. Tudo o que foi feito foi bom porque trouxe resultados mas ainda há muito o que fazer. Não há possibilidade de resolver o problema ambiental sem que mudemos drasticamente a tecnologia. Não é uma conclusão minha. É uma conclusão das indústrias montadoras que hoje estão todas voltadas para esse tipo de tecnologia. Obrigado.

**SR. PAULO JULIÃO** – Agradecemos a participação do Sr. Gabriel Branco que falou sobre um tema extremamente importante que é a relação de transportes com o meio ambiente.

Encerrando essa parte e, antes de passar a palavra para os dois coordenadores, gostaria de saber se alguém tem alguma colocação a fazer.



**SR.** – Boa-tarde. Represento a Associação Brasileira dos Fabricantes de Veículos de Duas Rodas, ou seja, motocicletas e bicicletas. Dentro dessa questão dos transportes São Paulo Século 21 alguma coisa foi falada a respeito dos veículos de duas rodas. Gostaria de colocar a associação à disposição e lembrar que os veículos de duas rodas estão presentes no Estado de São Paulo. Temos uma frota de motorizados de três milhões e meio de veículos dos quais 20%, ou seja, cerca de setecentos a oitocentos mil veículos no Estado de São Paulo e quase a metade na capital. Em se tratando ainda das bicicletas é um número bastante expressivo e, até bastante satisfeito após ter ouvido as palavras do Gabriel Branco na questão da poluição. No Estado de São Paulo temos doze milhões de bicicletas, uma demanda reprimida de uso, ou seja, quem compra bicicleta tem a intenção de utilizá-la no seu dia-a dia, talvez, possa ser comprovado por cada um de nós aqui presentes.

Essa bicicleta, com o passar do tempo, por falta de espaço e não necessariamente de ciclovias e sim de bicicletários, deixa de ser utilizada. Portanto, as bicicletas e as motocicletas estão presentes e gostaríamos de integrar esse grupo com as informações necessárias para que os veículos de duas rodas sejam considerados neste Fórum de debates do Século 21. Obrigado.

**SR. PAULO JULIÃO** – Tem a palavra o representante de Campinas o Sr. Wilson Folgosi, representando a Prefeitura de Campinas.

**SR. WILSON FOLGOSI** – Inicialmente gostaria de agradecer ao Deputado Sidnei Beraldo e ao Deputado Edir Sales e elogiar a iniciativa da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo em promover esse tipo de debate.

Ao sermos citados nominalmente na sessão de hoje, entendemos que tínhamos a obrigação de esclarecer alguma coisa sobre o transporte de Campinas. Primeiramente não sei quem foi que nos deu o título da pior cidade de transportes no Brasil. É a segunda vez que o Dr. Laurindo se refere a esse título e não sabemos

de onde surgiu exatamente. Tenho a impressão que foi a NTP a qual o Dr. Laurindo representa hoje, pelo menos não fomos informados sobre isso. Entendemos que esse fórum não é o lugar mais apropriado para discutir esse tipo de assunto, poderíamos discutir o transporte de Campinas em outra ocasião, especificamente existem outros aspectos a serem considerados. Entendemos também que esse título não nos é merecido. Realmente temos vários problemas no transporte de Campinas, não é segredo para ninguém e regulamentamos o transporte por meio dos chamados perueiros que eram considerados clandestinos, e agora são chamados de transporte alternativo. Como tantas outras cidades no Brasil procedemos da mesma forma e tenho a impressão que esse caminho muitas outras cidades vão adotar. Conseguimos controlar o clandestino, estamos organizando e disciplinando o serviço de transporte alternativo e chamando-os para que não concorram com os ônibus e esta é uma tentativa de melhorar o serviço da cidade.

Espero que a defesa do transporte coletivo não nos deixe cegos em relação aos reais motivos porque o fenômeno perueiro acontecesse no Brasil. Nós técnicos em transporte cometemos pecados no passado, os transportadores também cometeram pecados no passado e esses pecados em parte respondem pelo aparecimento das peruas. Temos que defender o transporte público e não, especificamente, modalidade coletivo. O transporte público é mais amplo. Na realidade temos que seguir o caminho que o Dr. Cristovão indicou, que é a transformação dos empresários, os donos de empresas de ônibus em empresários de transporte e fazê-lo com que tratem o usuário como cliente. Temos alguns progressos nessa direção mas são muito pequenos. Precisamos evoluir muito mais. Era o que tinha a falar. Muito obrigado.

**SR. SÉRGIO CAMARGO** – Gostaria de fazer algumas considerações especialmente no sentido de lembrar que o secretário está conduzindo um trabalho de reformulação profunda na Secretaria de Transportes. Na minha fala inicial esqueci de comentar esse detalhe que é fundamental lembrar. A Secretaria está



sendo estruturada de maneira a ter as suas subdivisões, agência de transporte concedido e, eventualmente, a permissão das linhas de ônibus, e o segundo grande órgão que teria uma estrutura intermodal em que seria englobado por meio da administração rodovia, aerovia, ferrovia, hidrovia e outras vias mais que se pode colocar.

Portanto, é fundamental na seqüência dos trabalhos da Secretaria essa reformulação. O projeto de lei da Agência não se encontra nessa Casa para a estruturação dos demais órgãos, estão em pleno desenvolvimento e esperamos que nesse semestre seja possível a conclusão desses trabalhos, bem como foi encaminhado para essa Casa um projeto de lei da estruturação global da Secretaria dos Transportes. Era o que tinha a informar. Obrigado.

**SR. PAULO** – Primeiramente gostaria de dizer que o balanço foi muito positivo e, segundo, contamos com a participação de todos especialmente na troca de idéias. Quero informar o meu e-mail para aqueles que gostariam de trocar informações: [pjlouring@metrosp.com.br](mailto:pjlouring@metrosp.com.br). Temos nos reunido a cada quinze dias usando as instalações da NTP, que nos tem dado todo apoio na Rua Luis Coelho, no prédio do Metrô, no 9º andar. Obrigado.

**SR.** – Gostaria de fazer algumas considerações sobre o sucesso das considerações nessa primeira sessão da questão do transporte. Ficou claro que existe uma massa crítica e uma quantidade muito grande de informações a respeito de todos os âmbitos e aspectos da questão com relação ao transporte de passageiros, de carga, a questão ambiental, a questão de energia e, nesse sentido se torna cada vez mais importante a iniciativa dessa Casa no sentido de debater essas questões, o que configura um quadro estratégico a fim de moldar uma nova forma de estruturar as relações de toda a sociedade de São Paulo para esse horizonte de 2020.



Com relação à movimentação regional de cargas e passageiros dispomos de muitas informações, inclusive o trabalho que foi apresentado é apenas um diagnóstico preliminar de questões consideradas relevantes nesse segmento e, como já disse, as pessoas interessadas em continuar debatendo essa questão poderão fazê-lo numa próxima reunião que estaremos realizando na terça-feira na Secretaria de Transportes, no prédio da Dersa, em que as questões que foram colocadas poderão ser discutidas mais detalhadamente a fim de formar um quadro mais abrangente e mais participativo. Obrigado.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Tem a palavra a Deputada Edir Sales, relatora do projeto.

**SRA. EDIR SALES** – Gostaria de agradecer a participação de todos os presentes e dizer-lhes que realmente estão todos envolvidos, comprometidos com uma meta cuja importância é muito grande e lembrar que no próximo dia 24 pretendemos iniciar a reunião às 10 h em ponto, no máximo 10:15 horas.

Gostaria também de lembrar aos participantes que na próxima reunião procurem colocar os seus nomes de forma legível na relação porque é muito importante citarmos nominalmente cada um dos presentes, infelizmente não foi possível fazê-lo porque escreveram de forma ilegível nessa relação. Gostaria de citar o nome de cada um dos presentes e, para isso, conto com a colaboração de cada um e, na próxima vez, escrevam o nome na relação de forma legível bem como o nome da entidade que representam.

Agradeço a presença de todos os presentes e volto a palavra ao nobre Deputado Sidney Beraldo.

**SR. SIDNEY BERALDO** – A nossa idéia é, no próximo seminário, fazermos a reunião em duas etapas, ou seja, um intervalo entre a primeira e a segunda com um lanche ou almoço para que a segunda parte fique mais palatável. Primeiramente,

imaginamos que quatro horas de debate seria suficiente, mas graças à observação que temos tido no interesse do processo de discussão, que vem no sentido de atender além das nossas expectativas, acabamos demorando um pouco mais. Em função da experiência do primeiro, no segundo pretendemos fazer em duas etapas com um intervalo.

Reforçamos o agradecimento de todos os presentes e sem dúvida é muito importante o que está acontecendo nessa Casa. Temos verificado entre os 16 temas que estão sendo debatidos a participação de mais de seiscentas pessoas da sociedade, representando todo o conjunto da sociedade, entre autoridades, estudiosos de cada tema, sem dúvida coloca a Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo num outro patamar daquilo que estamos assistindo e infelizmente acontece na capital e, com absoluta certeza, a participação de todos os senhores é fundamental. Estamos dando um salto de qualidade naquilo que o parlamento pretende se modernizar, porque é preciso interagir com a sociedade o mais rápido possível e para que isso se torne possível é preciso essa relação cada vez mais próxima. Gostaria de cumprimentar os dois coordenadores, Paulo e Milton sem os quais não teria sido possível realizar essa reunião. Agradecemos a presença de todos e está encerrada a reunião. Muito obrigado.

### 03.05.2000

- .Sidney Beraldo – Deputado. Relator do grupo temático Transportes e Coordenador do tema Energia
- .Armando Gomes Filho – Coordenador do tema de Energia
- .Luiz Gonzaga Bertelli – FIESP/CIESP. Diretor de Energia da Federação das Associações Comerciais do Estado de São Paulo, representando o Sindicato das Indústrias de Açúcar e Álcool de São Paulo
- .Ivonicé Campos – Assessora especial do Ministro de Ciência e Tecnologia e conselheira do CENBIO
- .Henry Bagalhié – União Européia. Presidente do Comitê de Energia, Meio Ambiente e Renováveis na Comissão Européia
- .Sílvio Aleixo – Secretaria de Energia e conselheiro do Fórum São Paulo 21
- .Suani Teixeira Coelho – Secretária Executiva do CENBIO, doutora em energia e conselheira do Fórum São Paulo 21
- .José Roberto Moreira – Coordenador do Grupo Racionalização do Uso de Energia, Aplicação, Tecnologia e Hábitos e Costumes
- .Leonardo – Representante da HDB e Diretor Presidente da Bioenergia Company do Brasil
- .Roberto Ziris – Programa de Pós-Graduação e Energia da USP
- .Luiz Ferrari Mazon – Presidente da Soletrol, Palácio da Energia Solar Térmica no Estado São Paulo
- .Roberto Campos – Setor sucroalcooleiro
- .Tonhão – Secretaria do Meio-Ambiente

**SR. SIDNEY BERALDO** – Hoje estamos reunindo aqui o tema Transporte e Energia, que foi dividido em dois subtemas, Transporte, e Energia. Dentro desses subtemas, hoje teremos a oportunidade de estarmos discutindo um subtema do subtema da Energia: a questão da biomassa. Nos debates anteriores houve um entendimento dos Conselheiros de que deveríamos fazer um debate específico para essa questão da biomassa, dada a importância que percebemos que isso tem dentro dessa questão da energia, especialmente no momento em que estamos vivendo. Fizemos uma avaliação, há uns 15 dias, de todos os debates que estão ocorrendo aqui na Assembléia, sobre os 16 temas que foram instituídos, e hoje temos aproximadamente 400 pessoas da sociedade civil participando destes diversos temas, enriquecendo bastante o conteúdo das discussões. A avaliação é muito positiva, pois tanto o Poder Legislativo como o Poder Executivo estão interagindo fortemente com a sociedade, com as empresas, com o próprio Governo Federal, mantendo inclusive os ministérios do Governo Federal informados daquilo que está acontecendo aqui. Estamos, então, muito otimistas com os resultados que poderemos produzir, não só pensando trabalho mas também pensando em dar uma consequência maior para estes debates aqui realizados.

Gostaria de convidar Armando Gomes Filho, um dos coordenadores do tema Energia, especialmente coordenador dessa área de biomassa, passando-lhe imediatamente o controle dos trabalhos.

**SR. ARMANDO GOMES FILHO** – Gostaríamos de chamar o Dr. Luiz Gonzaga Bertelli, doutor de energia da FIESP/CIESP, Diretor de Energia da Federação das Associações Comerciais do Estado de São Paulo, representando hoje o Sindicato das Indústrias de Açúcar e Alcool de São Paulo, e também conselheiro do Fórum São Paulo 21. Chamamos também a Dra. Ivonice Campos, assessora especial do Ministro de Ciência e Tecnologia e também conselheira do CENBIO. Gostaria de chamar também o Dr. Henry Baganiée, da União Européia, Presidente do Comitê de Energia, Meio Ambiente e Renováveis na Comissão



Européia. Dr. Sílvio Aleixo, da Secretaria de Energia e conselheiro do Fórum São Paulo 21, como animador. Dra. Suani Teixeira Coelho, Secretária Executiva do CENBIO, doutora em energia e também conselheira do Fórum São Paulo 21. Passamos a palavra ao Dr. Luiz Gonzaga Bertelli, que irá falar a respeito deste nosso Seminário.

**SR. LUIZ GONZAGA BERTELLI** – Exmo. Sr. Presidente e demais companheiros desta Mesa diretiva de trabalhos, minhas senhoras e meus senhores, acreditamos que desnecessárias seriam as nossas considerações preliminares sobre a real importância deste encontro. Estamos debruçados, e há diversos companheiros que participam deste encontro, na elaboração de cenários que serão encaminhados à Assembléia Legislativa, com vistas ao estabelecimento de diretrizes políticas no tocante à nova matriz energética do nosso Estado de São Paulo. Estamos ao mesmo tempo muito sensibilizados com esse trabalho, mas bastante preocupados também com essa realidade de um Estado que precisa de energéticos e que é um Estado que gradativamente se transforma num grande importador de energia. A partir do instante que precisamos alcançar o tão ambicionado desenvolvimento sustentável, ficamos preocupados que essa realidade seja emergente. Então, de um encontro dessa ordem e dos encontros que estamos realizando com vistas à elaboração das diretrizes e cenários a encaminhar aos Srs. Deputados, vemos da necessidade da sociedade como um todo, dos dirigentes empresariais, dos parlamentares, da sociedade civil, comecem também a refletir em relação a um tema que não é só um tema dos técnicos, mas um tema de todos nós, que é a questão energética, a questão da oferta dos diferentes energéticos líquidos, gasosos e de eletricidade para o nosso Estado. Congratulamo-nos com o CENBIO, com o Armando e com a Suani pela iniciativa, e com os demais companheiros deste encontro que, desde já antevemos, será coroado de sucesso. Bom-dia.



**SR.** – Antes de dar prosseguimento, gostaria que a Dra. Ivonice Campos, pelo Ministério de Ciência e Tecnologia, desse o seu voto de confiança, o seu voto de surpresa para o nosso encontro.

**SRA. IVONICE CAMPOS** – Bom-dia a todos. Senhor Presidente, em meu nome agradeço a gentileza do convite que nos foi enviado ao Ministério de Ciência e Tecnologia e registro aqui o prazer de estar em São Paulo, na Assembléia Legislativa, num momento que considero muito oportuno no que diz respeito às energias renováveis para o Brasil. Em tudo o que temos acompanhado mais recentemente, e os estudos têm confirmado isso, a América Latina é a nova fronteira. Ela já suplantou em investimentos organizacionais os investimentos que ocorriam na Ásia até recentemente. Nós que trabalhamos e militamos na questão energética há mais de duas décadas, podemos perceber uma evolução clara e uma definição importante do papel do Brasil nesse contexto empreendedor da América Latina, uma vez que ela lidera as posições do Pacto Latino. Parece, senhores, que é a vez e a hora do Brasil se definir. Todos nós que a cultura precede o empreendedorismo, e na verdade a cultura brasileira está voltada para as questões dos recursos naturais, em especial, como estamos tratando aqui hoje, a biomassa. Há dois anos o CENBIO organizou um evento parecido com esse, durante um evento internacional que o Ministério de Ciência e Tecnologia, onde tínhamos mais de 30 ministros de Ciência e Tecnologia; esse evento tratava da nova civilização da biomassa. Temos visto essa tendência crescente na busca de soluções onde sejam utilizadas tecnologias limpas e altamente competitivas. O que podemos verificar é que os efeitos da globalização já mostram que a questão da competitividade da eficiência está praticamente resolvida, ou pelo menos encaminhada. Hoje estamos trabalhando em outras questões. A ditadura das tecnologias já bate às nossas portas. Hoje temos tecnologias prontas e engavetadas – cito o exemplo de um recente debate do qual muitos dos senhores até participaram conosco, uma audiência pública que aconteceu no IPT sobre a tecnologia do veículo flexível; ela



está pronta, senhores, o que significa dizer que com o mesmo automóvel é possível abastecer ou 100% de álcool ou álcool misturado à gasolina ou 100% de gasolina. Por que isso é possível sem onerar o preço do veículo? O preço de mercado do veículo não precisa ser aumentado porque o Brasil domina a tecnologia do carro a álcool e os materiais que já foram desenvolvidos para atender a utilização 100% do álcool, hoje permitem que o Brasil possa dizer tanto do ponto de vista da tecnologia do motor como do sistema de injeção, que já estamos desenvolvidos. Estou reiterando aqui depoimentos muito importantes, do Sindipeças pela Bosch e depoimentos da GM e da Ford, que naquele debate técnico muito relevante, no IPT, pôde demonstrar que o Brasil pode, sim, até mesmo exportar a tecnologia do veículo flexível. Imaginem a liberdade que o consumidor vai ter no futuro de poder escolher no posto de abastecimento qual o combustível que ele deseja ter e, principalmente, poder escolher um combustível renovável, como este proveniente da biomassa. Reitero novamente que estou muito feliz de estar aqui, porque São Paulo vem liderando com sua criatividade, com seu empreendedorismo, o encaminhamento de soluções importantes e estratégicas. Energias renováveis para o Brasil é uma visão estratégica importante porque as tecnologias solar, eólica, em desenvolvimento do hidrogênio, estão se tornando cada dia mais competitivas configurando uma solução para o País. São Paulo sedia e é o gestor do maior programa de energias renováveis do mundo, como por exemplo o pró-álcool. Nesse sentido, e nesse momento, o Ministério de Ciência e Tecnologia tem dado ênfase especial nas novas alternativas para implementar ainda mais o programa de álcool no Brasil. Estamos trabalhando, por exemplo, em vários projetos que utilizam etanol para a produção de hidrogênio para aplicações automotivas em carros leves ou até mesmo para aplicações em ônibus. Esses projetos estão sendo conduzidos em parceria com grupos internacionais, como por exemplo, o projeto de ônibus é um projeto com Renault, com Sempis e o Ministério de Ciência e Tecnologia; o projeto de aplicações automotivas é a liderança do Centro Nacional de Referentes Biomassa, o CENBIO, que assinou memorando de entendimento ainda no ano



passado e vem liderando vários institutos de pesquisa e universidades no país, dando todo o suporte ao desenvolvimento científico e tecnológico necessários. De outro lado, no âmbito das concessionárias estaduais de energia e da iniciativa privada a CEMIG, a CLAMP e a USP São Carlos, também com a participação mais recente da Dupont, vêm desenvolvendo a tecnologia de células a combustíveis a partir do álcool para aplicações estacionárias. Isso significa dizer, senhores, que nessa perspectiva de podermos ter carros nas ruas a partir de 2004 funcionando à célula de combustível, podendo esses carros produzir hidrogênio a partir de etanol, essa é a nossa grande força de mercado. Por termos um potencial instalado de mais de 25 mil postos de combustível já distribuindo etanol em todo território nacional, essa é a nossa vantagem competitiva.

A cultura brasileira de aproveitamento dos recursos naturais vem de cinco séculos. A grande questão na estratégia global é termos uma tática de diferenciação, já que a cultura é a nossa própria proposta de sobrevivência, e a nossa própria proposta também de integração de toda sociedade. A partir da utilização ampla da biomassa em diferentes frentes, como por exemplo, o que está se delineando para a região Norte com a produção intensiva de óleo de dendê no Brasil, ampliando as fronteiras agrícolas, hoje estamos trabalhando nas nossas regiões de fronteira com Colômbia e Peru, com amplas áreas, estamos estudando detalhadamente a questão da cultura do dendê nessas regiões, para dar trabalho aos brasileiros que lá residem, para mudar a visão e a rentabilidade econômica daquela área, para mudar inclusive os aspectos culturais de outras entradas de recursos naquela região, ou seja, o Brasil está trabalhando numa visão de fronteira estratégica utilizando biomassa na produção. Hoje o Brasil tem uma fronteira de produção de óleo de dendê tão importante para a indústria química em geral como a indústria de alimentos, de fármacos, de cosméticos em geral. Senhores, em linhas gerais, para dizer aos senhores que se sintam estimulados, este evento só vem agregar valor, eu posso levar para Brasília essa sinalização importante do Estado de São Paulo porque ontem numa reunião do Ministério de Ciência e Tecnologia



com o Ministério de Minas e Energia, foi definido que vamos escrever uma política de incentivo para energias renováveis. De outro lado, com apoio integral do Congresso, vários projetos de lei estão circulando; gostaria de levar ao conhecimento dos senhores um projeto de lei mais recente que está circulando, que trata da redução da tarifa de transporte de energia para geração a partir inclusive de biomassa, a exemplo do que já existe para PCH's. Conto com o apoio da Assembléia Legislativa de São Paulo para prestigiar os deputados e senadores que lá vão votar também esse projeto de lei. Muito obrigada e um bom-dia a todos.

**SR.** – Passamos a palavra agora para o conselheiro Sílvio Aleixo, da Secretaria de Estado de Energia de São Paulo.

**SR. SÍLVIO ALEIXO** – Bom-dia a todos. É uma satisfação e um prazer estar com vocês. Quero cumprimentar o Deputado Sidney Beraldo pela coordenação dos trabalhos e dizer da importância deste evento de hoje que discute a questão da biomassa. A biomassa já foi um dos temas nossos discutido dentro do subtema de Energia e, pela apresentação da Sra. Suani, vemos a importância da biomassa no Estado de São Paulo. A biomassa no Estado de São Paulo representa 63% da produção nacional, 61% do consumo, 40% da frota nacional, de 400 a 600 mil empregos e dois bilhões de arrecadação só com a parte de impostos. Então, com relação à biomassa e à questão da cana de açúcar, verificamos a importância que isso representa não só na parte de cana de açúcar, mas também em outros insumos e renováveis. Nesse sentido, o Governo do Estado de São Paulo assinou um Termo de Compromisso recentemente, com a compra de 300 megawatts da parte das usinas; são 25 usinas a serem produzidas, o que mostra que São Paulo acredita nisso. São Paulo está saindo na frente com esse Termo de Compromisso, assumindo esse contrato com as usinas; a partir deste ano vamos já contar com 100 megawatts; a partir do ano que vem mais 100 megawatts, até 2002 estaremos com 300 megawatts. Esse é o compromisso que São Paulo está assumindo junto ao



setor sucroalcooleiro que, somado, neste momento, são 300 megawatts incluídos no sistema. Sem dúvida alguma a nossa matriz energética vai mudar o enfoque. Hoje, basicamente, a sua constituição é hídrica, mas passaremos a ter outro percentual importante, que é a parte do gás, outras energias renováveis, e é preciso, então, incentivar isso tudo. Quero cumprimentar o Ministério por essa iniciativa, com esse projeto que está sendo encaminhado, que sem dúvida nenhuma vai abrir um espaço enorme para as energias renováveis. A Secretaria de Energia, juntamente com todo o Governo do Estado de São Paulo está preocupada com isso, discutindo outra questão da matriz energética e verificando a sua evolução. O Estado tem que trabalhar não somente como planejador, mas também indutor das políticas energéticas, para que se configure, se estabilize e dê suporte para uma energia que seja suficiente para o Estado de São Paulo.

**SR.** – Dando continuidade aos nossos trabalhos, antes de qualquer coisa quero agradecer a participação na elaboração do subtema “Fontes renováveis de energia no Estado de São Paulo” a algumas pessoas, como a Dra. Suani Teixeira Coelho, do CENBIO, engenheiro Carlos Eduardo Machado Paleta, engenheiranda Patrícia Guardabace, Roberto Pecini, da CTEEP, engenheiro Luís Dondeiro, da IE USP, Dr. Roberto Zilis, José Roberto Moreira, engenheiro Leonardo N. Condor, da Bioenergy Company do Brasil, engenheiro Luís Augusto Ferrari Mazon, da Soletrol Ind. e Com. Ltda., engenheiro Júlio Bianchini, da Auston Power, Dr. Henry Baganiée, da União Européia, Dr. Luiz Gonzaga Bertelli, da Fiesp, Orlando Cristiano Silva, do CENBIO, Dr. Otávio Mionique, do IEI, Dr. Luís Carlos Correa Carvalho, da Única, e Dr. José Dilson Rocha, do CENBIO.

Passo a palavra ao nobre Deputado Dr. Beraldo.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Quero informar também que toda manifestação aqui está sendo gravada, todos os documentos estarão sendo disponibilizados inclusive via Internet; já temos um sistema montado que permite que rapidamente todas as informações sejam disponibilizadas. Parte deste evento estará sendo



transmitida ao vivo pela TV Legislativa. Infelizmente não conseguimos toda transmissão porque temos um outro evento na Casa.

Gostaria de passar a palavra ao Prof. Henry Baganiée, da União Européia, Presidente do Comitê de Energia e Meio Ambiente de Renováveis na Comissão Européia, da Universidade de Paris, que vai nos falar sobre a Política de Desenvolvimento das Energias Renováveis na União Européia.

**SR. HENRY BAGANIÉE** – Em primeiro lugar quero agradecer à Organização por me dar esta oportunidade de apresentar algumas idéias sobre a política de desenvolvimento das energias renováveis na União Européia. Peço desculpas pelo meu português, espero que eu seja entendido. Quando falamos da política energética do desenvolvimento das energias renováveis na União Européia temos que enquadrar isso, primeiramente na questão da política energética da União Européia. Uma primeira pergunta é se há ou não uma política energética na União Européia. A resposta é sim e não. De fato, depois de muitas discussões, os últimos tratados, Amsterdã, não incluíram uma política energética comum. Cada país também tem suas diferenças em termos de política energética. O exemplo mais conhecido é o do nuclear, onde alguns países da União Européia decidiram não fazer nuclear, ou na prática não fazer, e outros continuam. Mas se não há política comum desde 1975, existem objetivos comuns de política energética. Os objetivos são determinados, e depois cada país faz a sua escolha para atingir o objetivo. Os grandes objetivos de política energética da União Européia são fundamentalmente três: o objetivo da segurança, o objetivo da competitividade e o objetivo do meio ambiente. No objetivo da segurança há fundamentalmente dois componentes: o componente de diversificação entre as fontes de energia e o componente de diversificação entre as fontes de origem das formas de energia. Em relação à segurança na parte de diversificação, é óbvio que as energias renováveis, aliás como utilização racional de energia, participam do objetivo da segurança. O segundo objetivo é o da competitividade, no sentido de fornecer a energia aos



agentes econômicos, a mais barata possível, nomeadamente no contexto internacional, para a indústria Européia não ser, digamos, prejudicada em termos de competitividade internacional para o custo da energia. O terceiro objetivo é a questão do meio ambiente, nomeadamente, porque como sabem, no contexto do Protocolo de Kioto, a União Européia tomou objetivos firmes em termos de redução das emissões, com o compromisso global de reduzir as emissões de 8% dos gases de efeito estufa na base de 90 em 2010. Esses 8% depois foram distribuídos entre os países da União Européia depois de um processo de negociação; por exemplo, a Alemanha é a que mais obrigação tem em termos de redução, a França ficaria no seu nível atual e países menos desenvolvidos, como Portugal, ainda poderá aumentar até 30% as suas emissões atuais. Houve uma distribuição dentro de um objetivo global. Obviamente que em relação ao meio ambiente quer eficiência energética, quer as energias renováveis, por definição participam dessa política de meio ambiente.

O que é claro, no entanto, é que esses objetivos, por definição, podem ser contraditórios. O objetivo de segurança pode estar em contradição com o objetivo de competitividade. Se eu defendo a produção de carvão nacional, como ainda é o caso em alguns países da União européia, para garantir a minha segurança, vou contra o objetivo de competitividade porque eu podia comprar o meu carvão mais barato na África do Sul, na Polónia ou na Austrália. Também o objetivo de competitividade de meio ambiente pode entrar em conflito quando houve a regulação na União Européia sobre as emissões de CO<sub>2</sub> e a obrigação de ter sulfurização em qualquer unidade térmica de mais de 30 megawatts, o que obviamente vai contra o objetivo de competitividade; se o resto do planeta não fizer isso, obviamente a indústria Européia fica em parte prejudicada. Mas penso justamente que a política energética é isso, é arbitrar entre os conflitos possíveis entre os diferentes objetivos. Nomeadamente isso é muito importante na questão das energias renováveis, porque na União Européia, depois de muitas discussões, há uma certa unanimidade sobre o seguinte diagnóstico: de fato a União Européia



privilegiou bastante em termos da sua política energética, algum objetivo de segurança e muito objetivo de competitividade, nomeadamente com a liberalização do mercado energético. O setor petrolífero já foi, digamos, completamente aberto nos anos 80, mas com as diretivas gás e eletricidade de 96 e de 97, que define o quadro legal que já está em vigor; mas, progressivamente, posso dizer que em alguns países que fazem resistência, como a França, por exemplo. Apesar disso penso que entre 2003 e 2005 o quadro da liberalização será completamente implementado. No contexto dos últimos anos este quadro de liberalização, em parte prejudicou o desenvolvimento das energias renováveis, porque de fato essa abertura do mercado pôs muitas vezes as fontes de energias renováveis em condições desfavoráveis, já que essa abertura do mercado acontece no contexto da baixa dos preços das matérias primas energéticas, o petróleo, por tabela o gás e as outras; no mesmo período houve ganhos em termos de custo nas renováveis, por exemplo a eólica em 20 anos passou de três mil dólares o quilowatt (custos médios que temos na Europa) para um mil dólares por quilowatt instalado, que é uma redução espetacular em termos de custo; enfim, houve baixa espetacular no custo, e no entanto, elas foram mais que compensadas, muitas vezes, pela baixa dos preços das energias fósseis e também, deve-se dizer, pelo ganho de competitividade de outras alternativas, por exemplo, em 87 o quilowatt instalado na Europa de cic combinado andava nos 700, 800, até 1.000 dólares por quilowatt, mas já chegamos a 350, 400 dólares por quilowatt. Também ao lado das energias convencionais houve ganho de competitividade; aliado à potência da indústria energética bem instalada frente à indústria de energia ainda em fase de crescimento. É óbvio que diante de um mercado competitivo que não se preocupa em garantir o seu lugar numa fase inicial para os renováveis. Finalmente, depois de muitas discussões, chegou-se ao consenso que se não havia uma política voluntarista de desenvolvimento das energias renováveis, não iria haver esse desenvolvimento. Tal conclusão foi publicada no chamado “Livro Branco das



Energias Renováveis”, proposta pela comissão européia, aprovada pelo conselho de ministro fez dois anos no mês de junho.

Então ou se voltava atrás nos objetivos fixados ou então tinha que haver uma inversão; e pelo menos o que foi aprovado em conselho de ministro na União Européia, era tentar uma inversão e, por isso, o “Livro Branco das Energias Renováveis” propôs aumentar hoje em dia a parte das energias renováveis na matriz energética. Na matriz energética da União Européia as energias renováveis representam hoje 6% do consumo de energia primária. O objetivo fixado no “Livro Branco” para 2010 é o de duplicar a parte das renováveis, o que significa uma multiplicação por mais de dois, num contexto de um consumo de energia crescente. Em particular no que diz respeito à eletricidade renovável fora da Grande Hídrica, considerando que o potencial da Grande Hídrica na Europa é praticamente saturado hoje, o objetivo é passar de 70 terrawatt/hora/ano hoje a 375 terrawatt/hora/ano em 2010, o que significa um aumento considerável da potência instalada. E a bioeletricidade passaria de quase nada a 60 mil megawatt. Aliás, há que se dizer, a multiplicação por dois da parte das renováveis fora da Grande Hídrica, teria sua melhor parte dirigida à biomassa, quer na questão da produção de calor, quer na questão da geração de eletricidade. A questão é então definir objetivos. E de fato a política de energias renováveis que está neste momento a ser desenvolvida, se assenta em três pilares que não são independentes uns dos outros.

Há o componente institucional que é legal, no qual voltarei na minha conclusão, das energias renováveis para geração de eletricidade, que deveria ser aprovado este mês no conselho de ministro da União Européia. Então, o componente institucional é legal; cria o quadro institucional legal para permitir o desenvolvimento das renováveis. Também as medidas do tipo econômica, financeira e fiscal, além da medida institucional são legais; além das econômicas, as pessoas do Ministério de Ciência e Tecnologia sabem muito isso, há toda a questão do que chamamos a programática, que é toda política de investigação, desenvolvimento, demonstração, difusão etc. Só para exemplificar, as medidas



econômicas propostas são medidas fiscais em que está em discussão uma unificação das fiscalizações para tentar, voltando à problemática mas de outra maneira, da velha e famosa taxa CO<sub>2</sub>, que depois se perdeu no caminho, para tentar definir uma fiscalização mínima, comum, por produto energético na União Européia, onerando mais as energias mais poluidoras de uma diretiva, uma legislação comunitária, uma diretiva em curso, onde, pelo fato das energias renováveis serem excluídas dessa fiscalização, iria criar uma condição nova; por exemplo, muitos países da União Européia adotaram fiscalização privilegiada para investimento em energias renováveis. Em muitos países da União Européia quem faz uma instalação de energia solar em sua casa pode deduzir da sua renda, para efeito de Imposto de Renda, o investimento feito para tanto. Outro instrumento é o chamado quilowatt/hora/verba, pelo qual alguns países da União Européia dão, além do preço que paga o mercado, um prêmio por cada quilowatt/hora de origem renovável fornecido à rede elétrica. É o caso do modelo espanhol, português ou alemão, que de fato têm um componente prêmio no preço pago ao quilowatt/hora renovável. Enfim, fora do orçamento de cada país, a própria União Européia tem um programa com uma componente internacional para os cinco próximos anos, de mais ou menos 1,5 bilhão de dólar para as energias renováveis em eficiência energética. Só para concluir, penso que no debate brasileiro pode ser uma informação interessante, sobre a questão da promoção da geração de eletricidade a partir de energias renováveis: o objetivo na União Européia, fora da Grande Hídrica, é de passar de 70 terrawatt/hora/ano, hoje a 375 em dez anos; é uma multiplicação por mais de cinco da geração atual, o que pressupõe um investimento muito significativo nesse setor. Por isso, a partir de um estudo das legislações existentes em vários países da União Européia da comparação do sistema, a União Européia deveria aprovar até o fim do mês uma diretiva que obrigaria os países, dentro do objetivo global de 375 terrawatt/hora durante um ano, a negociar como foi feito para as emissões, qual vai ser a sua parte na obrigação de geração de eletricidade a partir de energias renováveis. No fundo, dentro de um ano cada país terá, como dizem os



ingleses, um legal “*commitment*” relativamente a isso. Por isso cada país deverá apresentar e submeter à comissão europeia o seu programa nacional para chegar lá e, dentro desse programa nacional, cada país vai ter que definir o seu modelo para promover a geração de eletricidade a partir dos renováveis. Tenho à disposição um texto que faz uma síntese de todos os modelos existentes na União Europeia; podemos dizer que há três modelos possíveis: o modelo espanhol, português e alemão. Em parte o modelo francês porque os franceses têm modelo diferente em função das energias renováveis, que é uma curiosidade, mas enfim, alguns países adotaram um sistema muito simples: a obrigação legal para as distribuidoras de eletricidade de comprar toda a eletricidade gerada a um preço fixo. Há um modelo onde não há qualquer experiência pois é um modelo muito recente, principalmente a Holanda começou com esse modelo, que é o dos certificados. Enfim, há o modelo que foi lançado pelos ingleses, embora não seja a única modalidade, que é o mercado reservado, onde há uma quota do mercado reservado para as renováveis e, depois, há uma concorrência dentro desse mercado reservado. Depois de muitas discussões a diretiva renovável não vai impor nenhum modelo; cada país vai poder continuar com o modelo que quer, desde que venha provar que o seu modelo funciona. Para concluir, nesse contexto me parece interessante dar o exemplo do modelo inglês porque os ingleses adotaram um modelo aparentemente muito sedutor no início dos anos 90, que era de fato haver uma competitividade quanto à quota do mercado reservado. Na prática, com experiência, o modelo inglês não funcionou bem. Na realidade foi feito 1/3 do que deveria ter sido feito. Por isso o governo inglês decidiu abandonar o modelo atual e colocar à discussão pública um modelo que, do pouco que eu conheço da situação no Brasil, poderia haver algum interesse por parte do Brasil.

O novo modelo inglês vai ser baseado no seguinte princípio: cada comprador de eletricidade, pode ser uma distribuidora, pode ser um comercializador, pode ser um grande consumidor, terá que ter na sua cesta de compra 10% de renováveis fora da Grande Hídrica; e para chegar a esses 10% poderá escolher, entre três vias,



a combinatória das três vias. A primeira via é contrato de livre vontade, com bilaterais, sem ninguém intermediando o contrato. A segunda via será comprar certificados. Por exemplo, uma empresa com um comprador que só teria 8% na sua cesta, poderá comprar certificado a quem tem mais de 10% na sua cesta. Será um comércio livre, mas é lá que o sistema inglês inova. Embora voltando a uma coisa que existe no Brasil, em teoria, os ingleses também dizem que para qualquer quilowatt/hora faltoso, a empresa que está em falta deverá pagar um caixa especial de mais ou menos 30 dólares por megawatt/hora, o que significa, no fundo, que os ingleses definem um valor normativo, e que se o preço do mercado é, supomos, 25 dólares por megawatt/hora, quem está em falta vai dizer: “eu posso pagar até 55, os 30 de multa mais os 25 que eu teria que pagar de qualquer forma”. Porém essa fixação do valor normativo máximo só pode funcionar se estiver agarrado a um mercado obrigatório, porque senão, se existe um valor normativo máximo que não seja ligado, da parte do mercado, a nenhuma obrigação de compra, então o valor normativo máximo vai ficar qualquer coisa virtual, mas não vai, no meu entender, impulsionar o mercado. Aliás penso que o melhor indicador para medir se um modelo funciona ou não são os megawatt/hora que o modelo produz; de fato na nossa experiência europeia o modelo que até hoje funcionou melhor é o modelo da obrigação de compra. Não é por acaso que os países que têm mais energia eólica não são os países na Europa que têm mais vento; por exemplo, a França tem um potencial eólico físico muito melhor que a Alemanha, no entanto a Alemanha já vai chegar a 4.000 megawatt externo, enquanto a França nem tem 100 megawatt instalado neste momento.

Então não é tanto uma questão de potencial; é que na Alemanha um modelo muito simples funcionou. No entanto, a contradição pode surgir entre a liberalização e o mercado reservado, e por isso deve haver uma grande preocupação nos modelos que se pensa, em como compatibilizar a competitividade e não prejudicar o ... do sistema energético, que é a preservação das renováveis. Por exemplo, os alemães tiveram que mudar o mês passado o seu modelo porque, como o potencial



eólico é maior em certa região da Alemanha, onerava mais aquela obrigação de compra às distribuidoras do norte da Alemanha, mas como simultaneamente abriu o mercado e as empresas do sul da Alemanha podem ir à caça dos consumidores das companhias do norte, as companhias do norte se diziam prejudicadas. Os ingleses, repito, na sua legislação, têm a preocupação de dizer que a obrigação de 10% vai abranger toda gente, incluindo os grandes consumidores que façam acordo direto com gerador . Um grande consumidor que só teria uma térmica, terá que pagar, se essa legislação for aprovada, dois penses por quilowatt/hora que faltar na sua cesta. Esta era mais ou menos a apresentação que queria fazer. Muito obrigado pela atenção.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Queremos mais uma vez agradecer ao Dr. Henry pela importante contribuição aos debates sobre o tema energia, especialmente na questão dos renováveis. Passo a palavra ao Dr. Luiz Gonzaga Bertelli, que irá discorrer sobre o tema do setor sucroalcooleiro no Estado de São Paulo. Quero também justificar a ausência da Deputada Edir Sales, que conosco compõe a coordenação desse tema, mas temos contado muito com a assessoria do Maurício, agradecemos também ao Maurício pelo trabalho. Depois das apresentações teremos um tempo para perguntas e debates.

**SR. LUIZ GONZAGA BERTELLI** – Senhor Presidente Deputado Sidney Beraldo e demais companheiros da Mesa, o Armando está nos dando 20 minutos para dizer das dificuldades hoje da indústria sucroalcooleira do País e, principalmente, do nosso Estado; rigorosamente para contar todas as dificuldades desse setor precisaríamos talvez de um dia, Sr. Presidente; das discriminações sofridas dessa indústria, desde os primórdios em que esta Nação resolveu instalar um programa de energia de biomassa e um programa nacional do álcool, através do qual far-se-ia a substituição da energia fóssil em fase de extinção por um combustível caboclo, um combustível nacional produzido por equipamentos,

tecnologia, capitais e mão-de-obra brasileiros. Aliás, eu sempre quero saber por que as esquerdas, que gostam de empunhar bandeiras nacionalistas, nunca se preocuparam, neste País, em empunhar uma bandeira autenticamente nacionalista e patriótica, que é o programa de biomassa e o programa do álcool brasileiro. É uma interrogação que deixaria para a Assembléia uma reflexão, e eu não encontro, seriamente, respostas. Falo sempre que existe uma semelhança da questão energética e do álcool brasileiro com a mitologia grega; eu falava para o “Estado de São Paulo”, num recente editorial, que na mitologia grega fala-se muito de Aquiles – a lenda de Aquiles é uma das mais ricas da mitologia grega, porque retrata ali um jovem de grande coragem, contudo o seu ponto vulnerável é o calcanhar; e o calcanhar desse grande gigante que é o Brasil continua sendo, depois de tantos anos, o petróleo. O Brasil inicia o ano de 2000, quer dizer, o último ano do século, com cerca de 40% das suas necessidades de petróleo e derivados ainda importados. Não é menos confortável olharmos a situação da entrega desses derivados acabados, ou seja, da situação do refino, é a nossa situação, já que estamos consumindo em torno de 1,8 milhão de barris porque apesar de tudo a energia continua crescendo neste País, mais de 10% a.a. os combustíveis também, isso sem voltarmos a crescer. Então nos preocupa bastante. No refino de petróleo já estamos no máximo que as nossas refinarias instaladas estão produzindo, 1,8 milhão de barris diários, uma capacidade de processamento no máximo 1,4 a 1,5 milhão de barris diários. No ano passado, gastamos em torno de seis bilhões de dólares de importação de petróleo e derivados; em decorrência, a balança comercial brasileira para um país que precisa gerar divisas para pagar o seu endividamento, fechou negativamente em função substancialmente das nossas compras de petróleo lá fora. Fechamos com um déficit de cerca de dois bilhões de dólares a nossa balança comercial, quando até foram bastante expressivas as vendas de produtos para o exterior: 48, quase 50 bilhões de dólares. Em 81, o Brasil chegou a importar 80% do petróleo necessário. Estamos iniciando o último século do milênio com a extração média de 1,1 milhão de barris diários, que é a média que a Petrobrás tem



apresentado nos seus números, e que ela divulga, preponderantemente na plataforma marítima, e são freqüentes as assertivas governamentais de que iremos alcançar a tão cogitada auto-suficiência na próxima década.

Desde o final de 98 o preço do óleo plus já subiu 150% no mercado externo; o petróleo foi majorado desde agosto de 99, 23% em dólar, sem qualquer repasse ainda no mercado interno. Estamos acumulando toda essa diferença de preço, e os contratos futuros de petróleo também é novidade aos senhores, voltaram a subir no final do ano passado e o barril está sendo negociado para entrega futura em torno de 25 a 26 dólares o barril. Diante desse quadro teremos que doravante continuar importando derivados, participar da ampliação dos parques de refino, e também com uma preocupação de que em agosto entrará em vigor a legislação federal que libera os preços dos combustíveis líquidos e gasosos no nosso País, em função até de uma preocupação do Governo. Eu falava há pouco com a Dra. Ivonice sobre a questão da liberalização dos preços e ela nos dizia aquilo que é óbvio: que o Brasil continua praticando tarifas baixas para os diferentes energéticos, que não nos escudem os nossos companheiros da Fiesp, e continua ainda praticando preços baixos para os diferentes combustíveis.

Há um propósito do Governo de alterar a lei e fazer com que a liberalização dos preços dos combustíveis líquidos ou gasosos só aconteça a partir de janeiro do ano que vem, e até então ter-se-ia já aprovado um determinado imposto, para alguns chamado imposto seletivo, no sentido de subsidiar de tal forma que não tivéssemos uma subida no preço dos derivados internos de mais de 100%, somente para corrigir as defasagens hoje existentes na importação. Então haverá, a partir de janeiro, uma livre importação dos derivados, o Brasil poderá importar os derivados, os diferentes combustíveis, sejam líquidos ou gasosos, de países vizinhos e, desta forma, se abastecer desse déficit existente.

Parece-nos que essas coisas acabam sendo ditas sempre dentro de um mesmo fórum; acabamos fazendo palestras, tecendo os mesmos conceitos para o mesmo público, e acredito, com raras exceções, como acontece hoje com a Dra.



Ivonice, com um trabalho muito eficiente que acompanha tudo isso de perto no Ministério da Ciência e Tecnologia, parece que as nossas vozes não têm eco em determinados setores governamentais. Não é muito diferente o que aconteceu no passado. Para iniciarmos o pró-álcool no Brasil tivemos uma grande dificuldade, porque em 1973, na ocasião em que eu era o Diretor Superintendente de uma entidade que congregava as companhias de gás do país, a Socigás, o Ministro Ueki nos telefonava, ele que tinha sido contemporâneo nosso de universidade, para solicitar ao setor de gás que fizesse um estudo no sentido de substituir gasolina por renováveis nacionais. Conhecíamos pouco de energias renováveis, que era um homem da petroquímica e do setor de petróleo. Pois bem, respondi a ele com muita naturalidade, dizendo: “Ministro, por que esse estudo não vai ser elaborado pela Petrobrás, já que o senhor tem os melhores técnicos em petróleo na Nação”, ao que ele me respondeu singelamente: “Eu não posso solicitar aos engenheiros da Petrobrás porque esse documento não sairá”: por razões corporativas, por razões de que uma indústria de petróleo jamais iria elaborar um documento que viesse fazer com que a Nação fosse induzida a produzir energéticos renováveis e que substituíssem o petróleo. Fizemos esse trabalho com a coordenação de diversos técnicos do setor, não sabíamos qual era a produção, quanto uma tonelada de cana dava de álcool, quais eram as regiões mais propícias a isso, fomos procurar os grandes produtores e em 1973 nasceu o documento chamado “fotossíntese em fonte de energia”. Esse foi o primeiro documento que sugeriu uma política de biomassa e álcool para este País, levado ao Presidente Geisel, que achava que o petróleo voltaria a dois dólares o barril. Naquele ano a Nação gastou quase 11 bilhões de dólares na sua conta petróleo. A cana encontraria no Brasil o habitat natural, eu sempre falo que a cana é uma gramínea sem-vergonha, porque tendo insolação, tendo terra (não precisa nem ser uma terra tão fértil), mão-de-obra e tecnologia nós temos, ela se desenvolve e com isso todo o programa da biomassa. Demoraram dois anos para que o Presidente viesse aprovar o programa do álcool, o que aconteceu, finalmente, em 14 de novembro de 1975. E para isso foi necessário



uma visita que ele fez ao Centro de Tecnologia do ITA, em São José dos Campos, onde ele viu uma bateria de motores movidos a álcool, onde todo o departamento era dirigido por um cientista brasileiro recentemente falecido, e que a história fará homenagem ao seu fantástico trabalho no sentido do desenvolvimento da energia renovável no Brasil, chamado Prof. Ernesto Urbano Estam, titular da cadeira de motores no Centro de Tecnologia do ITA. O Presidente Geisel vai ao ITA em 1975, lá vê e acredita, qual São Tomé, que motores a álcool funcionavam, porque na concepção dele, o álcool não era um bom combustível, e contudo se dizia da nobreza do álcool combustível. Ele vê 30 motores funcionando numa bancada de testes do ITA, volta e aprova o Programa Nacional do Álcool. É um programa cheio de dificuldades, chegamos uma ocasião até a simular um projeto que era o de fazer com que a Toyota viesse para o Brasil só para produzir carros a álcool, mais ou menos o que estamos vivendo hoje em função da indiferença total da indústria automobilística de produzir carros a álcool neste País. Então, em todas as reuniões que fazemos há um discurso para a mídia, há um discurso para o Governo sobre a utilização dos benefícios e sobre o fato de não se fabricar carros a álcool numa situação tão dramática de um país que vai gastar somente neste ano, com a importação de petróleo, sete bilhões de dólares, isto caso o petróleo não seja majorado, como tudo indica deveremos ficar 26, 27 dólares. É um programa que ao longo do tempo só conseguiu evoluir na base da pressão. Vejam por exemplo a questão das usinas térmicas, a bagaço, que é um tema que a Federação das Indústrias, com a ajuda de diversos segmentos, a própria Secretaria de Energia resolveu abraçar, entendeu que o caminho mais curto para resolvermos o problema do déficit da eletricidade seria produzirmos usinas térmicas movidas à biomassa, bagaço, madeira, dejetos industriais. Não obstante todas as justificativas, o BNDES não contempla o financiamento de usinas térmicas movidas a bagaço. Depois de muitas visitas ao departamento especializado do BNDES, devido à pressão da Fiesp, o nosso Presidente, Dr. Horácio Piva, falou com o Ministro diversas vezes, falou com o Presidente do BNDES, e ainda semana passada eu ouvia do



especialista na área que financia térmicas, a afirmativa de que só em caráter excepcional e desde que os industriais do açúcar e álcool se associem a outros industriais, porque é um setor de grande risco, expressões textuais, o BNDES poderá financiar térmicas movidas a biomassa. Verificamos então que existe toda uma orquestração neste País contra as chamadas energias da biomassa. O Conselho Superior de Energia que foi aprovado, que deveria estar funcionando, é o local que por decisão de Lei Federal seria o local onde discutir-se-iam temas dessa ordem. Até hoje não foi estruturado, porque ele tem que fazer diferentes reuniões, há mais de dois anos, por Lei Federal. Ele é que tem que estudar a possibilidade de eventuais subsídios, de fixação de tarifas remuneradoras a quem produza álcool, a quem produza eletricidade em usinas térmicas movidas a biomassa. Há, enfim, toda uma preocupação. O Brasil terá que doravante – e nisso as reflexões que estamos fazendo nesse Fórum São Paulo Século 21, em boa hora criado pela nossa Assembléia Legislativa – produzir o máximo que puder de energia, o máximo que puder de petróleo que tiver condições de extrair e, ao mesmo tempo, adotar uma política realista no tocante à biomassa energética e ao álcool combustível, com o condão específico de evitar conseqüências nefastas para o abastecimento e para a economia nacional. A falta de previsão política mais uma vez poderá resultar em sensíveis prejuízos. Por mais que se advertisse que nova crise de petróleo poderia se instaurar, estamos sendo apanhados novamente de surpresa; deixamos de investir na meta de auto-suficiência petrolífera e abandonamos a biomassa, especialmente o pró-álcool. As desculpas não são convincentes; ficamos sensibilizados com a grande oferta de petróleo a preço relativamente baixo por parte dos grandes exportadores mundiais. São erros imperdoáveis. O esgotamento progressivo das reservas mundiais de petróleo deve começar na próxima década; todos os especialistas que não estão envolvidos de alguma forma, ou porque são consultores de grandes empresas de petróleo ou porque trabalham recebendo comissões para vendas de petróleo para mercados em desenvolvimento, como o Brasil – o Brasil é o quinto importador de petróleo do mundo -, só o



comissionamento que se possa ter de vender petróleo para um país desse faz com que se altere toda uma realidade de uma situação energética. Pois bem, no ano de 2025 teremos no mundo inteiro 10 bilhões de terráqueos, 10 bilhões de seres humanos, e mais do que o dobro de máquinas e motores de ação, só para ter um cenário da energia que vamos precisar; projeta-se para o cenário de 2025 a consolidação da energia nuclear. Embora vivamos num país onde a energia renovável se apresenta como maior potencial de todo mundo, todos os dias no departamento de energia da Fiesp recebemos a visita de um especialista do setor de energia nuclear, nacional ou internacional, dizendo: Pois bem, as reservas hídricas estão esgotadas; a questão da energia da biomassa, como vimos lamentavelmente numa solenidade lá no Palácio, não vai evoluir porque os usineiros não são confiáveis, eles vão deixar faltar bagaço, então é melhor partirmos para a energia nuclear, porque essa temos certeza que ocorrerá.

Para terminar, há a questão do preconceito. Acho que não existem coisas tão prejudiciais para o desenvolvimento harmônico de uma nação do que certos preconceitos, que a despeito de serem reiteradamente desmentidos pela realidade, como é a da energia, da biomassa e do álcool, transformam-se numa espécie de verdade incontestável, superior a quaisquer fatos ou a quaisquer evidências ou argumentos que possam acontecer. Há um preconceito dessa natureza que há décadas tem condenado um industrial: não se pode mais chamar um industrial de açúcar e álcool de usineiro, porque usineiro virou palavrão neste País. Vamos então falar que os empresários desse setor são taxados inapelavelmente de privilegiados, aproveitadores, pela maior parte dos políticos e formadores da opinião pública deste País. Cristalizou-se o conceito dessa ordem. Agora, tal como os produtores agrícolas as empresas que produzem cana, açúcar e álcool do Brasil, paradoxalmente são as maiores geradoras de emprego desta Nação. Elas reúnem hoje, só no Estado de São Paulo, o equivalente a 50% da mão-de-obra, num país que precisa cada ano gerar mais emprego, até para exorcizar o fantasma do desemprego.



Senhor Presidente, para terminar, a despeito da indiscutível significação social, econômica, ecológica do setor da biomassa, os produtores hoje estão abandonados à própria sorte, sendo obrigados a fazer toda espécie de malabarismo para continuar produzindo. No Estado de São Paulo, Estado mais rico da Nação, mais da metade das nossas unidades produtoras estão quebradas, irre recuperáveis. Não há condições, estão lá penduradas numa verdadeira UTI, sem condições de sobreviver. Por descaso, má fé e incompetência não foi traçado pelo Governo Federal até hoje uma política específica para o setor de biomassa e de energia renovável. O resultado é que os produtores, as indústrias, então endividados, obrigados a recorrer às linhas de crédito disponíveis no mercado, com juros proibitivos, quando necessitam reunir capital que lhes permitam permanecer no setor. Peço desculpas pelo nosso desabafo, mas acreditamos que esta era a ocasião oportuna para fazê-lo. Muito obrigado a todos.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Agradecemos mais uma vez a participação do Dr. Bertelli e passamos a palavra ao Prof. José Roberto Moreira, que vai falar sobre as políticas do álcool.

**SR. JOSÉ ROBERTO MOREIRA** – Senhor Presidente, presentes, muito obrigado. Eu também reitero as palavras do Dr. Bertelli. Sinto-me novamente pregando o cristianismo para cristão, mas vou aproveitar a oportunidade para falar sobre o problema de biomassa. Espero que aqueles poucos que não são da platéia tradicional possam absorver a informação e levá-la avante, porque o que é do nosso alcance tem sido feito. Aqui é uma curva mostrando como as emissões de carbono devem crescer no mundo; aqui são os quatro setores de uso da energia; aqui é agricultura, o topo, esta parte aqui é transporte, estas duas outras partes são edificações comerciais e edificações residenciais e aqui é indústria. Aqui é a emissão de carbono que se vai ter no mundo, vejam que está crescendo. Hoje se discute como é que vamos diminuir. Sequer estamos conseguindo estabilizar,



estamos crescendo e estamos propondo formas de diminuir. Olhando um gráfico percentual, a mesma coisa, mas agora não em escala percentual, quero que os senhores observem o que está acontecendo com alguns setores.

A participação percentual da indústria está caindo, os edifícios mais ou menos permanecem a mesma coisa e quem cresce é este setor chamado transporte. O setor de transporte é, no mundo, o grande vilão. Precisamos resolver o problema de como usar menos energia ou como emitir menos carbono no setor de transporte, enquanto que para o setor da indústria, existem essencialmente eletricidade ou então vapor, existe uma infinidade de soluções; para fazer o setor de transporte funcionar as soluções são muito poucas – combustível líquido ou combustível gasoso para ser colocado. Combustível gasoso, o que se pode pensar é gás natural, que vai continuar aumentando as emissões de carbono; precisaria então ser um combustível líquido renovável. O que se pode pensar? Antes disso vamos pensar em quais são as soluções que estão sendo utilizadas em combustível líquido no mundo. Na prática apenas álcool e o tal do biodiesel, que é um óleo vegetal extraído de plantas; então é o etanol que hoje com um volume de 18 bilhões de litros, é o que está sendo usado realmente para a substituição de gasolina como combustível líquido. Esse produto é utilizado essencialmente no Brasil, com 13 ou 14 bilhões, Estados Unidos com cinco, e pelo resto do mundo um outro exemplo que não chega a um bilhão. São esses países que estão tentando utilizar. O biodiesel não chega a um bilhão e está mais na Europa. O álcool é uma solução potencial não só para o Brasil, mas para o mundo todo. Como é que se pode estimar se o programa do álcool realmente tem trazido vantagens ou não para o Brasil? Uma coisa é fazer uma avaliação de custo direto, que é relativamente simples, feita geralmente por engenheiro; o que entrou de matéria prima, o que saiu, é um balanço relativamente simples, é uma atividade normal para uma empresa.

Mas para um país não é o custo direto que interessa, mas o custo social de um programa. Quero então reiterar o que eu falei já neste plenário há um mês: o tomador de decisão, que são os políticos, têm que levar em consideração um fator



chamado custo social, externalidade, que se agrega ao custo direto, formando então o custo social; e as ferramentas que os técnicos dão a eles são muito ruins no que diz respeito à avaliação das externalidades. Geralmente nós técnicos somos capazes de fornecer informações para fazer avaliação de custo direto, mas é o custo indireto que é importante. Por exemplo, isto aqui é um resultado de um professor americano, que fez uma avaliação para saber qual é o benefício social da produção de etanol no Sul do Brasil; ele pegou os dados de 78 a 97 e tentou verificar levando em conta o salário do trabalhador, o que a indústria nacional aumentou de produtividade, se convenceu de que houve prejuízo em alguns anos, ganhos em outros. Os prejuízos e ganhos estão ligados essencialmente ao preço do petróleo. Então nos anos em que o petróleo era alto, tinha lucro, e nos anos que o petróleo estava baixo, tinha prejuízo. Mas vejam, o dado mais recente é de 87. A indústria do álcool melhorou muito em eficiência. Se reproduzirmos um cálculo hoje podemos ter resultados mais positivos. Nessa avaliação foi considerado todo o custo externo, todo tipo de avaliação que deve ser considerada para decidir sobre um programa? Não, não foi. Peço desculpas pelo fato das transparências estarem em inglês, mas é porque foram apresentadas também fora do Brasil. Por exemplo, o americano não considerou nesse estudo esse item tão importante, a redução dos gastos em moeda forte devido ao deslocamento da gasolina pelo etanol; aquela contabilidade não fez conta disso e não se considerou a redução no balanço de pagamento por causa da existência do programa. Quero mostrar o quanto isso é importante. Só para os senhores terem uma idéia dos valores, vamos prestar atenção na curva de cima, a primeira delas, que diz qual é o débito acumulado ano a ano devido a não ter que – se tivéssemos que importar petróleo, se não existisse o programa do álcool, chegaríamos a números próximos de 50 bilhões de dólares, quer dizer, o programa do álcool significou para a economia brasileira uma economia de 50 bilhões de dólares a valores históricos. Vejam que as nossas reservas hoje são de 40 bilhões, tenham idéia do que significa isso. Então não é desprezível o que trouxe de vantagem para a Nação.



Um outro fator para o qual quero chamar atenção, uma outra maneira de ver é a seguinte: suponhamos que o Brasil não só produzisse álcool para si mesmo mas o exportasse; e os senhores ouviram o Sr. Baganiée falando aqui que existe uma política para reduzir a emissão de carbono no setor de geração de eletricidade. E no setor de transportes, há política? Não, quase que não há, porque é muito difícil, não existe como resolver, exceto como falei antes, com etanol; essa é uma possível solução. Isso não é muito pleiteado. O que o americano e o europeu pensam fazer no setor de transporte? Vou melhorar a eficiência do carro, o carro vai consumir menos. Mas é uma política de muito pouca repercussão, porque na hora em que um automóvel melhora a eficiência, o custo operacional do condutor baixa, ele guia mais, então é um efeito bumerangue. Qualquer redução, investimento na eficiência do automóvel é atenuada; não que ela desapareça, mas é atenuada, porque o usuário vai procurando usar mais, dentro de uma economia que tenha condição de se expandir. É claro que não é o caso de São Paulo, porque São Paulo está numa situação de saturação que não acredito possa chegar a uma expansão muito grande. Vamos pensar então que o Brasil fosse um exportador, e tem todas as condições de ser um exportador, porque o mundo demanda; não existe tecnologia para reduzir as emissões de forma apreciável no setor de transporte do mundo.

Para os senhores verem de uma outra maneira isto aqui, vejam, aqui a cor vermelha mostra qual é o débito externo do Brasil no período entre 70 e 92. Chegou aqui na base de 110 bilhões de dólares. Aqui na curva azul são as exportações que o Brasil fez. O Brasil exportou nesse período em torno de 40 bilhões de dólares. Supondo que pudéssemos auferir o lucro da exportação de álcool de acordo com esta curva aqui mais em baixo, uns dois bilhões no início, acaba mais ou menos em quatro bilhões. E álcool? Seria o que o Brasil hoje produz, exportando seis bilhões, estaríamos chegando aqui, em 92 com 12 bilhões. Qual seria a dívida externa brasileira? É aqui na curva amarela, vejam. Então o Brasil, em 92, em vez de dever 110 bilhões, teria uma dívida de pouco mais do que seis bilhões de dólares. Tão pouco, pesa tanto? Bem, pesa porque tem algumas hipóteses que são difíceis de



serem realizadas. A primeira delas é: vamos admitir que com esse incremento de entrada de recursos, o Brasil continuasse a gastar a mesma coisa. Os senhores que são políticos devem saber muito bem – com mais dinheiro em caixa, há mais pressão para gastá-lo. Isto aqui é significativo, que mostra que se o álcool for olhado não somente para o mercado interno, mas se for olhado para o mercado externo, ele pode fazer uma colaboração muito grande. Acho imprescindível que se olhe o mercado externo até do ponto de vista do mercado interno. Foi apontado pelo Dr. Bertelli que falta credibilidade, e realmente, tem uma velha parábola que diz que uma andorinha só não faz verão. Embora seja possível tocar um programa de álcool no mundo às custas do Brasil, nós ainda não temos credibilidade internacional para fazer um programa do álcool ser exportado. Infelizmente essa é a verdade. Eu trabalho para as Nações Unidas, convivo metade do meu tempo com especialistas do mundo todo, vejo os comentários que me permitem chegar a essa conclusão, por exemplo, recentemente um grande técnico especialista, não da área de biomassa, me mandou um E-Mail rapidinho dizendo: “Moreira, o balanço energético do álcool nos Estados Unidos é um para um, no Brasil é um para dez, portanto, o Brasil está errado”. Reação normal; é isso mesmo. Então o Brasil não tem credibilidade sozinho de tocar um programa do álcool em nível mundial, e não tem sequer credibilidade de fazê-lo aqui dentro. É preciso que o setor e as autoridades despertem para a importância de fazer com que esse programa saia daqui. Temos alguns países que estão interessados, então precisaríamos criar condições de favorecimento a esses países para poder levar o programa e tê-los como parceiros. O México é um grande exemplo, o México está interessado no programa do álcool, vamos então criar facilidades para exportar a nossa tecnologia, vamos facilitar para eles comprarem os nossos equipamentos. E com um parceiro como o México já é possível galgar alguma coisa. Então a exportação do álcool é uma solução importante para o Brasil.

Finalmente, uma outra solução que existe para o problema de transporte, mas que não me agrada do ponto de vista de lucro para o País, é o seguinte: é uma continha muito simples, vejam nesta transparência, um automóvel anda 15 mil



quilômetros por ano, gasta 1.500 litros por ano, portanto, 1.098 quilos de gasolina por ano e emite aproximadamente uma tonelada de carbono por ano; então 1.098 quilos de gasolina é uma tonelada de carbono. Portanto, em 10 anos de vida ele emite 10 toneladas. Um hectare reflorestado absorve 30 toneladas de carbono em 10 anos, ou seja, 1/3 de hectare absorve tudo o que o carro vai emitir. Isso me chamou atenção porque temos um projeto de lei do Executivo do Rio de Janeiro dizendo que quem quiser guiar carro daqui para frente, vai ter que plantar árvore. Então vejam, é uma solução barata. Este número aqui está subestimado; acredito que 1/5 de hectare resolve o problema, sendo que 1/5 de hectare são 200 dólares, então terão que ser desembolsados 200 dólares de alguma maneira, ou na compra do carro ou na gasolina, para quem vai guiar o carro para sempre. A solução é muito barata. Fico triste, porque isto aqui é melhor do que o álcool, mas isto aqui não resolve o problema do Brasil.

Espero que o mundo parta para uma combinação das duas coisas. Resumindo, chamei a atenção dos senhores para isso. Acho que o grande papel da biomassa é na área de transporte. Não podemos perder essa oportunidade; e para fazê-lo vingar, o Brasil não pode ficar sozinho, precisa-se ter um outro parceiro. Muito obrigado.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Obrigado, Prof.. Moreira. Passamos agora a palavra para a Dra. Suani Teixeira Coelho, Secretária Executiva do CENBIO, que vai nos falar sobre a “Cogeração a partir do bagaço de cana no Estado de São Paulo”.

**SRA. SUANI TEIXEIRA COELHO** – Vou reduzir o meu número de transparências para mais ou menos 1/3, vou chegar diretamente no que considero que é o mais importante, até porque já tivemos oportunidade de numa outra reunião nesta Casa discutir um pouco mais a esse respeito. Naquela ocasião já tivemos oportunidade de falar – e não vou falar de novo – sobre as características e a



importância do setor sucroalcooleiro no Estado de São Paulo e, a partir daí, mostrar um pouco as perspectivas de um programa de larga escala de cogeração no Estado de São Paulo. Não vou entrar em detalhes, até porque o Dr. Bertelli também já falou sobre isso. Naquela ocasião, havíamos comentado do não potencial de geração de energia a partir da cana de açúcar no Estado de São Paulo, que é o maior produtor do País, responsável por mais de 60% da produção de cana do País e de álcool correspondentemente, com todas as dificuldades apresentadas pelo Dr. Bertelli e com todas as vantagens também já discutidas aqui; só para lembrarmos muito rapidamente, a economia de divisas do programa do álcool atinge coisas da ordem de 84 bilhões de dólares até dezembro de 98 se considerarmos os juros da dívida externa e, mesmo sem considerar os juros, 37 bilhões de dólares. O potencial de geração de eletricidade no setor sucroalcooleiro é enorme, tem número para todo gosto. Este é o resultado de um estudo bastante recente que o CENBIO fez para a ANEEL, o potencial de biomassa para o Brasil inteiro, e aqui, nesta linha, temos o Estado de São Paulo, onde observamos que dependendo do tipo de tecnologia e da eficiência, desde coisas muito simples, quando podemos ter 1.200 megas instalados até mais de quatro mil se trabalharmos com o sistema já de tecnologia e desenvolvimento com gaseificação de bagaço, comparado com o Brasil vemos o enorme potencial que é o Estado de São Paulo.

Não vou então perder muito tempo falando sobre isso, até porque já é do conhecimento de todos, da mesma forma que é do conhecimento de todos que apesar desse enorme potencial não se vai para frente. Esse número é de 96, evolução da co-geração na CPFL; esse número praticamente não mudou a ordem de grandeza de lá para cá. Por que, o que falta fazer? Se olharmos além da cana para resíduos agrícolas, esse número é o total do Brasil, podemos ter com ciclos a vapor de rendimento 30%, tecnologia desenvolvida do tempo da revolução industrial, que os fabricantes de equipamento resolvem facilmente, para alegria dos presentes aqui, podemos ter 19 gigas partes numa primeira avaliação a partir dos resíduos agrícolas no Brasil. O Estado de São Paulo, um pouco mais modesto, pode



ter coisas da ordem de quase dois. Isso mostra um pouco a importância. A própria Eletrobrás, na Comissão de Co-geração, criada no ano passado no MME, que começou sendo uma Comissão de Co-geração que envolvia biomassa e gás natural, e acabou com uma comissão que envolvia só gás natural e as políticas saíram só para gás natural, o que vamos discutir um pouco depois – isto é um levantamento feito pela Eletrobrás, que esteve aqui em São Paulo, visitou as usinas, viu os interesses, havia 80 megas de potencial imediato, foi uma chamada pública mal divulgada, a maioria das usinas no Estado de São Paulo nem sabiam disso, e mesmo assim 45 usinas responderam, havia 80 megawatts excedentes na época, isso na safra do ano passado; e eles levantaram um potencial de até 2.900 megawatts em São Paulo. Isso a Eletrobrás; não foi o CENBIO que saiu em defesa da biomassa para dizer que tem um monte, não, foi a Eletrobrás que fez para o MME. E por que não vai? Bem, do ponto de vista do produtor, os representantes do setor aqui presentes que me desculpem, mas afóra o conservadorismo do setor que realmente ainda não vê a co-geração como uma grande oportunidade para o setor, temos falado disso em várias ocasiões, existe a questão econômica mesmo. Isto aqui foi uma conta muito simples que fizemos, comparando para diferentes opções, pegamos só o que é mais simples de se colocar agora, geração só na safra sem precisar tecnologias mais “complicadas” entre aspas, porque é claro que são disponíveis, mas falando só em geração na safra, comparando a receita, imaginando o produtor do álcool vendendo o álcool a R\$ 0,30 o litro e comparando as duas receitas, a receita obtida com a venda do álcool e a receita obtida com a venda de eletricidade. A diferença é de um zero, dez vezes. Para eu gerar pequenas quantidades só na safra, essa é a conta que acaba sendo feita pelo pessoal do setor. Isso é resultado de alguns anos de reflexão, inclusive a minha tese de doutorado foi nessa área, ouvimos vários setores envolvidos, e existem mesmo dificuldades. Barreiras tecnológicas, traz tecnologias comercialmente que existe no mercado, como caldeiras de alta pressão, turbinas, extração, condensação, o setor de papel e celulose usa isso direto, não tem nenhuma



dificuldade. Precisa? Precisa, outras áreas, sistemas mais eficientes, gaseificação de bagaço, são ainda um tabu no mundo inteiro. Esse é um caminho que precisa muito investimento, precisa muito estudo, está terminando uma fase inicial o projeto da Coperçucar, com todo apoio do Ministério de Ciência e Tecnologia, com verba do “GF”, passando para uma segunda fase,<sup>1</sup> existem outros projetos também, mas tem muito ainda a ser feito nessa área para essas tecnologias mais eficientes de gaseificação. Atualmente, com o que existe, o que falta? Faltam políticas. Por quê? Porque se por um lado existe esse conservadorismo do setor que ainda não vê a co-geração com o que isso pode significar para o setor, existem também barreiras do ponto de vista de legislação.

A ANEEL tem se empenhado bastante, tem feito resoluções, mas ainda existem algumas barreiras econômico-financeiras, sobre o que já foi falado pelo Dr. Bertelli, as dificuldades de se obter financiamento. Eu pessoalmente participei de reuniões no BNDES a convite da ANEEL e com outros representantes do setor, escutamos o pessoal do BNDES dizer diretamente: “Não, essa área, financiamento, nem pensar. Não damos.” Não tem garantia, então perguntávamos: “Mas e se eu tiver um contrato de 20 anos, aí tem a garantia”. “Não, mas aí tem o período de construção da planta, que está descoberto”. Cada solução que propúnhamos, ainda sobrava alguma dificuldade no meio do caminho. A ANEEL tem trabalhado bastante nessa área; levando em conta a pouca tradição do Brasil nessa área de geração de eletricidade a partir de biomassa, realmente vemos que alguma coisa foi feita. De trás para frente, este ano, recentemente, foi editar a qualificação de co-geradores, que podem ainda ter algumas dificuldades, mas é um primeiro passo no sentido de colaborar para definir um pouco melhor o que deve ser um co-gerador, e tecnicamente como é que isso vai ser tratado na ANEEL. Porém, o que estou falando aqui, já tive oportunidade de falar inúmeras vezes na ANEEL, e ainda tem umas coisas que não entendemos muito bem por que acontecem. Tarifas de transmissão, por que a energia gerada em PCH tem tarifa de transmissão que era 50% e agora é de graça? O gerador de energia que tem uma PCH usa a rede de



transmissão para vender essa energia e não paga pedágio. Mas por que só PCH? Por que PCH é melhor do que as outras renováveis? A questão dos valores normativos já foi tratada aqui; esses números são de 99, mas os valores normativos, primeiro, são valores máximos, quer dizer, é o máximo que a concessionária pode pagar e repassar na tarifa para o consumidor final. Não existe um mínimo. Um co-gerador que quer vender excedente para concessionário, recebe ofertas, por exemplo, de 12 reais o megawatt/hora ou, em casos excepcionais, 40 reais o megawatt/hora, como acontece aqui no Estado de São Paulo em co-geradores que procuram a CPFL para vender energia. Não existe um mínimo, não existe obrigatoriedade.

No meio disso tudo existe uma outra dificuldade, que é a questão da legislação ambiental; aqui é um resumo, não está atualizado, não sei se mudou, da legislação internacional para NOX, para óxidos de nitrogênio. Todos os países, Estados Unidos, União Européia, têm padrões de emissão para fontes estacionários, geração de eletricidade. O Brasil não tem. O Brasil, para fontes estacionários, só tem padrões de emissão para óxido de enxofre e particulados. Ele tem limites para cidades, aí sim, para concentração de poluentes, mas não padrões para que possamos ir lá na caldeira botar o equipamento, medir e saber se aquela emissão está de acordo com os padrões de emissões. Por que estou falando disso? Porque agora com esse programa das térmicas, com 19 gigawatts, o que está havendo são turbinas a gás, ciclos combinados de turbinas a gás; e do ponto de vista técnico isto é o equipamento mais responsável pela formação de óxido de hidrogênio, por causa da alta temperatura dos gases na câmara de combustão, então ocorre a reação, que forma o NOX. Isso é típico de sistema de turbina a gás. Tanto é que os fabricantes de turbinas a gás têm modelos com valores elevados de emissão e com valores mais baixos, vários tipos de emissão, de acordo com a legislação do país. Vejam, aqui é da GE, para não dizer que estou protegendo só a GE, a ABB também tem, isto aqui é tirado de um catálogo da ABB, fazendo propaganda de uma turbina a gás com baixo teor de emissão de NOX. Deixo só a



pergunta: se nós não temos legislação que obriga a serem utilizadas essas turbinas a gás, quais turbinas a gás imaginamos que serão vendidas e trazidas para esses 19 gigas que vão ser instalados. A resposta fica por conta de cada um. Falando ainda em termos ambientais, isso é sabido de todos que estão no setor, que no caso da biomassa temos um balanço de emissões de CO<sub>2</sub> que é praticamente nulo, porque temos a fotossíntese que equilibra as emissões tanto na geração de eletricidade como nas emissões automotivas. Estudos da Única e da Coperçucar mostram que os 13 bilhões de toneladas de carbono que são absorvidos atualmente no programa do álcool podem atingir quase 20 no futuro, computando o balanço total dessas emissões. Por que isso? Porque aqui está sendo inclusive substituída uma parte da gasolina pelo álcool anidro, que é a mistura na gasolina, e uma parte do bagaço excedente nas usinas que não fazem co-geração, é vendido para outras indústrias do setor como sucos, papel e celulose e outros, que usam esse bagaço nas suas caldeiras em substituição ao combustível.

Não podemos esquecer que quando fazemos a geração olhando só para a eletricidade com combustíveis fósseis, temos emissões significativas de carbono. Esta tabelinha mostra ciclos combinados a gás natural, ciclos de turbina a vapor com óleo diesel, ciclos de turbina a vapor com óleo combustível; não estou nem falando em carvão, estou só falando em combustíveis disponíveis aqui no Estado de São Paulo. Por que isso é importante? Porque conforme as perspectivas do Protocolo de Kioto, dentro dos mecanismos de desenvolvimento limpo, percebemos que existe a possibilidade de um país desenvolvido que não tem mais como reduzir as suas emissões de carbono investir num país em desenvolvimento para reduzir as emissões de carbono naquele país e ocorrer esse crédito das emissões. Então na medida em que os países em desenvolvimento tenham potencial de introdução de energias renováveis e que possam colaborar nessa redução global das emissões de carbono, isso é uma perspectiva importante dentro do Protocolo de Kioto. Uma conta que fizemos pegando aquelas quatro opções, calculando as emissões evitadas só na safra em São Paulo, e calculando o quanto pode ser obtido em



créditos de carbono, chega na ordem de quase 30 milhões de dólares por ano de crédito de carbono; não estamos falando aqui em pegar todas as usinas de São Paulo, mas pegando só uma parte, que são as usinas de maior porte, que teriam condição de fazer co-geração e vender excedente. São valores extremamente conservadores. No entanto, apesar de tudo isso, a nossa participação – apesar de todas essas vantagens que coloquei – na matriz energética das térmicas, a previsão é de aumento. Esta é uma transparência antiga, continua mais atual do que nunca. Fizemos uma conta até por causa da apresentação de hoje, pegando o Decreto das térmicas, os 15 gigas das novas usinas a gás natural que estão previstas no País, deverão consumir 77 milhões de metros cúbicos por dia. Aqui são as emissões calculadas aqui do lado. Levando em conta que o programa não é só térmica a gás natural, mas tem resíduo asfáltico, carvão, xisto e tudo o mais que se tem direito, chegamos em 16 milhões de toneladas de carbono emitidas por ano só com essas novas, que podemos comparar com quatro milhões de toneladas por ano, que são emitidas atualmente no setor elétrico com as térmicas existentes. Vamos pular de quatro para 16, mais quatro, 20; é só multiplicar por cinco as nossas emissões de carbono; só no setor elétrico, não estou entrando aqui na parte automotiva. O Prof. Goldenberg estima, considerando a parte automotiva, que então existe uma emissão importante, que teremos um aumento líquido, ainda assim, de 20% nas emissões de carbono. Com tudo isso, por que tantos problemas? Térmica a gás natural é mais barata, é grande porte.

O CENBIO terminou uma nota técnica que foi distribuída acho que a vários dos senhores aqui, onde fizemos uma brincadeirinha: comparamos ciclos combinados a gás natural com térmica de biomassa; não estou nem falando em co-geração, mas térmica convencional de biomassa, imaginando o preço do gás natural, esse custo de combustível do gás natural aqui foi calculado com base no valor que o Ministério de Minas e Energia estabeleceu dos dois dólares por milhão de BTU, quer dizer, baixo, especial, com subsídio, e do lado de cá bagaço em valores de mercado do setor. Aqui é imaginando um tempo de retorno, um *playback*



simples, não fizemos nada de muito complicado, quatro anos, que é o que a maioria dos investidores considera viável, um retorno de capital em quatro anos. Não é uma discrepância tão grande assim entre um e outro. Não propomos muito, propomos que seja dado para geração de eletricidade com biomassa; só, não precisa mais; a biomassa é melhor do que o gás natural não vamos nem discutir aqui, apesar da observação feita por uma pessoa do setor de gás numa reunião na FINEP, no Rio, coordenada pelo MCT, quando disse na mesa alto e em bom tom que biomassa não é muito melhor do que gás natural, é um pouquinho assim, é coisa de várias casas depois da vírgula o benefício da biomassa comparado com o gás natural. Por sorte o Dra. Ivonice estava lá, os representantes das universidades também, e tiveram a oportunidade de mostrar que a observação não era muito pertinente. Vejam, aqui é o pacote das térmicas, o programa prioritário, garantia de compra da energia, financiamento do BNDES, gás natural garantindo o preço de 2,29 dólares por milhão de BTU; a proposta não é nada muito diferente, é simplesmente a mesma coisa. Se o gás pode ter, por que não a biomassa, por todas as suas vantagens com relação ao gás?

Em resumo, o que podemos colocar para terminar, a minha última transparência, os principais mecanismos envolvem aspectos institucionais, como por exemplo garantia de compra, preços mínimos estabelecidos, isonomia contra as fontes renováveis, já que PCH tem pedágio livre, por que não as outras? Legislação ambiental adequada e mecanismos fiscais e financeiros. Por que não isenção de impostos para equipamentos no caso de biomassa, semelhante ao que existe para solar? É bem verdade que também o setor de fabricantes de equipamentos não se mexe muito para pressionar essa isenção. Acho que nesse ponto o setor de solar é muito mais articulado do que os fabricantes de equipamentos nacionais. Todos eles sabem disso porque já cansei de falar para todos eles. A questão da tributação na emissão de poluentes já é uma proposta mais ousada, mas, como já foi discutido aqui, em países desenvolvidos isso já está sendo muito mais trabalhado. Avaliação de custos ambientais, que é uma coisa que há muito tempo se fala no Brasil e



nunca foi feito um estudo realmente consistente, nos moldes do que já foi feito nos países desenvolvidos, e mecanismos que realmente contemplem as oportunidades do Protocolo de Kioto. Era isso que queria colocar. Muito obrigada.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Agradecemos mais uma vez a Dra. Suani, que já participou aqui outras vezes conosco. Passamos agora a palavra ao Dr. Leonardo, que irá falar sobre o uso de resíduos florestais e agrícolas na forma de briquetes, representante da HDB e Diretor Presidente da Bioenergia Company do Brasil.

**SR. LEONARDO** – Sinto-me honrado por participar deste Fórum, a convite do CENBIO. Quero mostrar uma experiência que está agora na fase final de implementação de uma usina de densificação de madeira, que é a Bioenergy, uma empresa constituída a partir de uma proposta da Excelsa, Espírito Santo Centrais Elétricas, onde eu era engenheiro, 23 anos na empresa. Então, conheci essa técnica de densificação de madeira em 93 e me interessei pela região, percebi que poderíamos aproveitar aquele resíduo, um combustível sólido, sob a forma de energia. Com a privatização da Excelsa, em 95, levamos os projetos para dentro da empresa, apareceu lá uma superintendência de novos negócios, fizemos um trabalho de convencimento, até porque sou da região Norte do Estado do Espírito Santo, e essa usina está instalada no Norte do Estado do Espírito Santo, a Diretoria comprou a idéia e fizemos então um projeto piloto. Em maio do ano passado, na mudança de controle acionário da empresa, esta entendeu que não tinha sinergia com o negócio dela produzir o HDB. Eu tinha duas funções na empresa: eu, que estava gerenciando esse processo também, recebi uma nova missão, que era vender a usina. Ousei fazer uma proposta de compra, e a empresa ousou mais ao me vender. Fiz um acordo com a empresa e estamos agora em fase final de implementação para colocarmos a indústria em operação em escala industrial no final de maio. Temos como foco produzir combustível sólido partindo de resíduos florestais, que são abundantes na região, porque abaixo de determinado diâmetro,



os eucaliptos não têm utilização e o custo de transporte também é elevado; então, as empresas preferem levar as árvores maiores; e abaixo de oito centímetros de diâmetro é um problema ambiental, porque a empresa, para se ver livre daquele problema no espaço, que tem que rebrotar o eucalipto, diz: quem corta tem que tirar. E aí eles dão para produzir carvão vegetal. A nossa proposta é aproveitar esse resíduo vegetal para criar um combustível sólido e deslocar o carvão vegetal; sabemos do grande problema ambiental que causa a produção do carvão vegetal.

Vou apresentar em rápidas transparências as fotos da nossa usina, instalada à margem da BR-101. A primeira é uma visão geral da usina. É interessante ver o Estado de São Paulo puxando o Brasil e em um Fórum como este reunir tantas expressões. No Espírito Santo não conseguimos mostrar esse negócio para a classe política. A missão da nossa empresa é valorizar resíduos vegetais, visando seu potencial energético de forma ecológica, competitiva e rentável. Vamos fazer uma amostra com fotos do que acontece na região. Com certeza, onde tem eucalipto, isso é o que sobra e acaba gerando um problema ambiental e através do HDB pode-se ter um substituto para o carvão vegetal com altíssima rentabilidade e com grandes favorecimentos ao ambiente. Vamos mostrar um gráfico interessante que deixa claro a importância de se usar tecnologia nova e limpa, como disse a Secretaria Executiva no início das suas colocações. Vamos dar uma passada rápida nas fotos que fizemos, com o fluxo de produção do HDB. Temos um sistema de picagem e um queimador. Esse queimador usa lenha. Vamos mostrar a vantagem competitiva em termos de impacto ambiental no processo de produção de um combustível sólido, usando esse processo com relação ao carvão vegetal. Aqui é gerado um calor e mistura-se esse calor com a matéria-prima pré-picada, numa tamanho definido de 4 ml. Essa matéria-prima circula numa tubulação, é puxada por um exaustor onde há a secagem da matéria-prima com a sua umidade residual que entra lá; a máquina que faz a densificação admite umidade residual inferior a 10%. Aqui há o processo de densificação. Não vou entrar em detalhes porque estamos aqui mais com o propósito de mostrar uma oportunidade de negócio. Já estamos



bem encaminhados com a BMD, na Bélgica, que tem a tecnologia da máquina. Temos a representação da máquina na América Latina e queremos fazer a produção dessa máquina no Brasil. Queremos produzir, porque o nosso projeto prevê que dentro de 6 anos, tenhamos 50 densificadores em operação. A densificadora custa 820 mil dólares. Conseguiremos fabricar aqui a um custo bem mais acessível.

Após a densificação, que é um processo que se for necessário, depois, daremos algumas explicações, temos uma classificação, o rejeito volta ao silo-combustível para alimentar o queimador. Esse rejeito é em torno de 10% do que se densifica, o que se permite uma combustão muito boa e um ganho muito elevado de energia no processo em relação ao carvão vegetal. Os demais vão para a embalagem e vamos ter oportunidade de mostrar como vamos apresentar isso no mercado. Aqui, em rápida passagem, um quadro comparativo. Estamos buscando um confronto direto em termos de concorrentes com o carvão e com a lenha. A densidade do nosso produto carvão e a lenha de eucalipto, a umidade residual inferior a 5% do carvão e a lenha, o poder calorífico e a concentração energética, que é quase três vezes a do carvão e da lenha. Isso dá uma vantagem competitiva em termos de transporte e de alimentação de caldeira. Aqui temos amostra do ganho que se pode ter aproveitando o resíduo. Queremos destacar que temos um foco de aproveitamento de resíduos vegetais. Aí cabem também a casca de coco, o bagaço de cana. Estrategicamente, estamos localizados na região onde tem tanto o resíduo de eucalipto quanto casca de coco e bagaço de cana.

Para informar, queremos dizer que para se produzir uma tonelada de carvão vegetal precisamos de 4.150 kg. de lenha. Para ter carvão vegetal, você tem um autoconsumo de 35%, uma emissão de poluente em torno de 8%, eliminação de água em torno de 33%. Para produzir o HDB, com os mesmos 4.150 kg, agora não de lenha, e sim de resíduo, na região estamos estimulando a criação de cooperativas de catadores de lenha, com um impacto social altamente positivo na região, e mais para frente, quando se definir melhor esta questão de geração



térmica, a cooperativa também será produtora de biomassa. O corpo dessa cooperativa será composto por catadores de lenha e produtores de biomassa. Temos um projeto para produzir biomassa para a geração de energia, porque em 6 anos teremos 10 megawatts instalados e queremos ter energia para alimentar as nossas unidades.

Observem a grande diferença. Só com o resíduo vegetal o custo da matéria-prima é baixíssimo e não impactamos o meio-ambiente, como com a necessidade de derrubar árvores para produzir o carvão vegetal. Este é o grande problema que vem se avolumando no mundo com essa produção de gusa etc.

No Brasil, temos um autoconsumo de 15% contra 35%. Só aqui temos um ganho de 20% em biomassa. A emissão de poluente é 0,04. A eliminação de água fica praticamente a mesma coisa. Temos um resultado da produção de 52% de HDB. O que é isto em termos de energia? É 10,3 gira caloria contra 6,5. Quer dizer, o mesmo volume inicial de resíduo quanto à lenha, temos mais energia e menos volume. Isso se observar as florestas que têm o propósito energético, podemos fazer uma valorização energética das florestas, sob a forma de lenha, temos um aproveitamento de 15% e de carvão em torno de 22% e com HDB 69%. Aproveitamos não só as toras, mas os resíduos. Também temos um menor autoconsumo e a emissão de poluente é zero. É só pó de madeira. Fazemos uma captação disso sem problema para o impacto ambiental. Trazemos isso como uma proposta de negócio para São Paulo, que está sempre puxando a locomotiva Brasil. Vamos apresentar o nosso produto em caixas de 5 kg. Num primeiro momento estamos visando o mercado doméstico, de aquecimento, de churrasquinho. Não parece, mas o churrasquinho no Brasil consome em torno de 800 mil toneladas de carvão vegetal/hora. Só com o resíduo de eucalipto da região do norte do Estado do Espírito Santo e um pouco do sul da Bahia, pretendemos chegar, com a instalação de 100 máquinas, a produzir em torno de 400 mil toneladas de HDB. Este é um mercado para todo mundo.



Não trouxe aqui o nosso produto porque é uma caixa meio incômoda, e não estamos ainda embalando, mas está na portaria e vamos expor aos donos de supermercado e a pessoa pode fazer o churrasco sem sujar as mãos. É um produto que visa deslocar o carvão vegetal com grandes benefícios para o meio-ambiente, e também para utilização cômoda, com pouca emissão de fumaça e uma série de vantagens. Vamos passar agora um filme de aproximadamente 6 minutos.

O texto do filme é o seguinte:

“O desenvolvimento sustentável requer a adoção de tecnologias que utilizem de forma racional os recursos renováveis, sem impactar o meio-ambiente. Esta é a necessidade do mundo, já que os seres vivos dependem dos recursos da natureza e do equilíbrio da sua biodiversidade. A biomassa é uma fonte renovável e quase inesgotável de energia, pois armazena energia solar através do processo de fotossíntese. Atualmente, a biomassa é má utilizada sob a forma de lenha e carvão com aspectos desastrosos quanto ao seu rendimento em impacto ambiental.

Galhos, gravetos, bagaço

de cana, casca de coco, costaneiras e pó de serra são resíduos que podem gerar energia e conforto para o homem. Hoje, esses resíduos não estão sendo adequadamente utilizados, constituindo-se, inclusive, em um problema ambiental. Diante dessas questões, surge uma alternativa econômica e ambientalmente correta de valorização total desses resíduos. A produção do HDB, um combustível sólido, de alta concentração energética, limpo, 100% natural, produzido sem aditivo químico, de fácil manuseio e de larga utilização. O HDB é o resultado de uma tecnologia que vai revolucionar e racionalizar a utilização da biomassa, tanto a nível residencial quanto industrial. A utilização pioneira dessa tecnologia, desenvolvida após 15 anos de estudos, é iniciativa da Bioenergy Company do Brasil, que implantou a primeira unidade de HDB do mundo. A empresa entrou em funcionamento no início de 2000, com capacidade de produção inicial de 15 mil toneladas por ano. A Bioenergy Company do Brasil está localizada estrategicamente na região norte do Espírito Santo onde existe uma grande cobertura por plantios de



eucaliptos que se destinam principalmente a suprir matéria-prima para indústria de celulose e de móveis, além de área de cultura de coco e de cana de açúcar. A exploração florestal e o beneficiamento da madeira geram grandes quantidades de resíduos com quase ou nenhuma utilização econômica, disponibilizando matéria-prima abundante para a produção do HDB. Dentre as vantagens do HDB, destacam-se auto-concentração energética, obtendo rendimento até quatro vezes maior que o rendimento do mesmo volume de lenha e de carvão vegetal, reduzindo, conseqüentemente, os custos com estocagem e transporte. O tamanho e a forma homogêneas do HDB proporcionam uma perfeita combustão. Além disso, o HDB não gera sujeiras ao ser manuseado. Emite pouca fumaça, não despedaça e mantém sua forma durante a combustão. Pelas características favoráveis apresentadas, o HDB, em pouco tempo será o substituto do carvão vegetal e da lenha no uso residencial em lareiras e churrasqueiras. O processo produtivo do HDB começa com a coleta dos resíduos que seguem para a área de estocagem. Em seguida vem a picagem do material. Do picador, agora com dimensões reduzidas, vai para a secagem. A próxima fase é a densificação. Atuando o material seco é submetido à exclusão em alta pressão e alta temperatura. Mediante troca de matriz, o HDB pode ser produzido em vários diâmetros e comprimentos. Os mais grossos e compridos servem para o uso em lareiras e os pequenos cilindros para uso em churrasqueira ou fogão. Após a compactação, o produto é resfriado ao ar e embalado para expedição. Para cada mil quilos de carvão vegetal são necessários cerca de 4.150 kg de lenha, gerando cerca de 320 kg de poluentes. Com a mesma quantidade de resíduos vegetais são produzidos 2.150 kg do HDB, emitindo apenas vapor de água para o meio-ambiente. Interessante notar também que, durante a queima, o HDB emite de 40% a 60% menos poluente que a própria lenha.

Utilizar os recursos renováveis de forma sustentável requer consciência ambiental e o emprego de tecnologias modernas. Esses fatores, além da introdução de uma nova atividade econômica, estão presentes no processo produtivo do HDB,



utilizado pela Bionergy Company do Brasil, uma solução ambientalmente correta, economicamente rentável para as necessidades energéticas presentes e futuras.

Proteger a natureza e melhorar a qualidade de vida é compromisso da Bioenergy.”

**SR.** – Muito obrigado, Leonardo pela apresentação. Depois se os senhores desejarem uma amostra, ele realmente trouxe o HDB. Também têm esses *folders* que estão sendo distribuídos para todos.

Chamamos o Dr. Roberto Ziris, do Programa de Pós-Graduação e Energia da USP, para falar da energia fotovoltaica no Estado de São Paulo. Sr. Ziris, sentimos muito, mas reduzimos um pouco o seu tempo de apresentação.

**SR. ROBERTO ZIRIS** – Normalmente, sinto-me um pouco intruso nesses fóruns. Você falou muito da biomassa e eu vou falar do fotovoltaico. A única relação é o uso da energia solar. O fotovoltaico, só para desanimar um pouco vocês, pode ser que estamos falando de uma coisa que custa 60 dólares o megawatt/hora. Todos os colegas falaram de problemas de como inserir isso na matriz energética. Vou falar de uma coisa que custa 600 dólares megawatt/hora. De que adianta falar disso, se as pessoas falaram aqui de todos os problemas que envolve ver a energia fotovoltaica na matriz energética do Estado a esse custo. Retorno um pouco ao que falou o Baganiée quando disse que a comunidade econômica européia se baseou em três tópicos: segurança, competitividade e meio-ambiente, centrando em competitividade.

O que estamos falando aqui, no meu entender, seria mais a incompetividade. Pelas palavras do Baganiée, foi talvez um erro, em algum momento, da comunidade econômica européia de primar a competitividade e não ver outros efeitos.

Por outro lado, quando se falou em preparar um documento para Assembléia, foi feita a advertência de que teria que ser um documento político e não técnico. O



que se espera da Assembléia, como por exemplo foi feito na comunidade econômica européia, são leis claras, para aí sim podermos inserir isto na matriz.

Enquanto escutava a apresentação das pessoas, fiz um rascunho. Inicialmente tem um fórum permanente de energias renováveis na MCT, que começou a discutir como inserir na matriz. No caso falamos da crise energética e a tendência nossa é sempre aumentarmos os recursos disponíveis, seja buscando novas fontes ou aproveitando uma inovação tecnológica. A resposta se que está dando aqui é buscar uma inovação tecnológica que vá aumentar os recursos, conseqüentemente, podemos aumentar a população. A única diferença aqui é que utilizando a renovável os danos ao meio-ambiente não vão aumentar de certa forma, mas a complexidade social sim.

Quando vou falar em uma nova fonte, ela entra num outro aspecto de pensar. A introdução das renováveis é na mudança da estrutura social. Dentro daqueles três tópicos discutidos na comunidade européia, está o que as renováveis podem fazer para mudar a estrutura social na formação que temos na sociedade. As demandas que se fazem é pensando no ponto de vista da minoria, que somos nós. A demanda cresce, temos 70% a mais nas cidades e que pode ser o contrário. O que as energias renováveis podem fazer para reverter um pouco esse fluxo? Isto também é uma coisa importante e deve ser pensado pela Assembléia e não só como resolver o problema energético das demandas na maioria que vive na cidade, como também reverter isso. Que tipo de contribuição o incentivo das renováveis pode trazer para fazer uma mudança na estrutura social. Indo um pouco para o lado técnico, não podemos esquecer que somos prisioneiros do segundo princípio da termodinâmica. Por mais que aumente os recursos, temos complexidades sociais que devem ser tratadas em Casas como esta. Esta é uma pequena reflexão que eu não poderia perder a oportunidade de fazer antes de entrar no fotovoltaico, ainda mais pela advertência do Coordenador deste debate.

Em São Paulo, temos cerca de 300 KW de energia fotovoltaica instalados. Mas a contribuição que ele tem dado no meio rural é importante, porque tem



mantido muitas pessoas localizadas nessa região que poderiam vir para as cidades, Essas ações estão fundamentadas num trabalho silencioso e contínuo da Secretaria de Energia, que desde o início da década de 80 vem colocando os sistemas fotovoltaicos em parques, postos de saúde e, recentemente, na antiga CESP, e teve também uma iniciativa com uma visão um pouco comercial de fazer atendimento à eletrificação rural.

No Brasil temos 6 megawatts de fotovoltaicos instalados e 5% estão no Estado de São Paulo. As metas estipuladas para o fórum permanente de energia renovável são de 50 megawatts até o ano de 2005. Até agora só estamos com 6 megawatts. São Paulo só tem 5% disso e a população do Pontal do Paranapanema, Vale do Ribeira e outras regiões não têm serviço elétrico. O mesmo campo vai levar a todas as propriedades e não aos domicílios. Há algumas ações e se formos verificar o que foi feito pela Secretaria de Energia nos últimos anos, com o devido incentivo estadual, como está sendo feito em nível nacional pelo Ministério de Minas e Energia, podemos ter uma contribuição importante para fixar a população no meio rural e inverter em parte um dos processos migratórios que têm ocorrido no Estado.

Desde o início da década de 80, no Estado, basicamente o atendimento era a escolas rurais. Através da Secretaria de Energia foram propiciados equipamentos. Posteriormente esses equipamentos foram propiciados pelo Ministério de Minas e Energia. Tecnicamente nem vou entrar em discussão. Esse sistema tem funcionado e os problemas estão mais no mecanismo de gestão e administração, que vai desde a educação, municipalização, como treinar os técnicos para fazer isso, porque a eletrificação rural dispersa tem enfoques que a eletrificação convencional não está preparada a enfrentar e estas são coisas que deveriam ser discutidas.

Ações de maior porte da Secretaria são as estações dos parques florestais, muito interessantes porque propiciaram, por um lado, capacitar pequenos técnicos a difundir essa tecnologia. Hoje existem no Estado pequenas empresas capacitadas para instalar e prefeituras que conhecem a tecnologia, inclusive colocaram dinheiro do seu próprio orçamento para energizar algumas escolas e alguns postos de



saúde. Mas, por outro lado, se nos afastarmos cerca de 250 km do Estado de São Paulo, encontramos muitos cidadãos que estão em locais onde a rede elétrica não vai chegar. E por mais inovações tecnológicas que possamos discutir, como por exemplo a biomassa, que vai resolver um problema da estrutura como está montada, o fotovoltaico pode contribuir para melhorar a qualidade de vida nessas regiões, a um preço competitivo em relação à rede elétrica. É claro que não vamos comparar o custo do quilowatt/hora, mas sim o serviço prestado. Se estiver em discussão a competitividade, não vou entrar nesse detalhe.

Nessas ações temos algumas experiências de eletrificação rural há mais de 3 anos em andamento no Estado de São Paulo. Tivemos experiência com uma prefeitura que decidiu investir. Os vereadores resolveram investir e vamos colocar eletrificação fotovoltaica, gastando R\$ 1.500,00 por residência. Se colocar um megawatt/hora a 600 dólares, mas se levar a rede lá seria muito mais caro. Estamos levando quilowatt/hora, estamos levando serviço e, de outro lado, mantendo as pessoas no local.

Outra ação também propiciada pela Secretaria de Energia, em colaboração com o Itesp, só que não com recursos do Estado, mas provenientes do governo federal, através do Proden, são fazer sistemas de bombeamento de água onde estão ocorrendo os reassentamentos. O problema do meio rural, mais do que a eletricidade, em muitos casos, é a água. Existem 14 postos onde a água é administrada com energia solar e também alguma experiência de reassentados sendo treinados, com apoio da Secretaria de Energia e o Itesp. Falei agora do que seria o serviço para melhorar a qualidade de vida no campo e manter essas pessoas no campo.

Se vou falar de geração de quilowatt/hora posso pegar esses painéis e fazer sistemas conectados à rede elétrica. No Estado de São Paulo já temos dois sistemas funcionando, isto é, na rede da Eletropaulo Metropolitana, que são consumidores tradicionais, com uma determinada curva de carga. Só que no telhado da sua casa ele coloca geradores fotovoltaicos. Isto significa que no período



noturno está comprando energia e no período de geração tem essa curva de carga, representado pela curva clara, e esse excesso é o que ele disponibiliza para nós. Esses sistemas estão sendo difundidos em todos os moinhos. No Estado de São Paulo há uma experiência e você, teoricamente, pode vender. Os contadores residenciais no Brasil giram para trás. Praticamente a Eletropaulo Metropolitana deu autorização para esses dois sistemas e está remunerando o quilowatt/hora ao mesmo preço que estou pagando como usuário. Esta é uma forma também de diversificar a matriz. Se vou colocar sistemas fotovoltaicos integrados à rede elétrica, não estou entregando serviços, mas quilowatt/hora. Aqui é só uma ilustração do que tem sido feito em diversos locais no mundo e, conforme falou o Baganiée, para sistemas até 5 kw que seria sistema residencial, a Espanha está pagando 440 dólares o megawatt/hora como prêmio. No caso da Alemanha, conforme lei que saiu no final de março, está pagando 510 dólares o megawatt/hora para sistemas pequenos. É um prêmio que a sociedade decidiu pagar através de lei. Então, a reivindicação nossa, que batalhamos pelos renováveis e por sua inserção na matriz, é que esta Casa passe a discutir e a fazer as leis e temos uma Comissão de Serviços Públicos Estadual que, depois, pode fiscalizar isso. Se formos esperar que alguma coisa venha em nível federal, vamos ficar reféns de uma situação. Nesta Casa, teríamos oportunidade de discutir isso.

Mas o que tem sido feito em nível federal? Temos políticas tributárias de incentivo. No caso da solar, aqui especificamente está a parte fotovoltaica e se inclui o térmico também. Provavelmente, vai se falar posteriormente. O incentivo que se deu foi a isenção de impostos, do ICMS. Só que isso inclui os módulos fotovoltaicos e as bombas em corrente contínua. Mas essa isenção do ICMS está atrelada ao IPI. Há uma isenção, mas como tem IPI, tem que se pagar o ICMS.

Aqui temos uma ilustração dos preços dos sistemas energéticos do maior programa de utilização da energia fotovoltaico no país. Quem preparou esse gráfico foi o nosso colega Davi Roque Oswaldo Soriano Pereira, documento que fiz a respeito dos preços praticados por uma política clara de incentivo em nível nacional.



O Ministério colocou dinheiro para difundir essa tecnologia. Temos diversos preços, com imposto e sem imposto, da ordem de 6 dólares o watt/pico. No país, hoje, para se ter uma instalação funcionando e entregando energia o preço é da ordem de 6 dólares o watt/pico ou 6 mil dólares o quilowatt. Falou-se aqui, em 3 mil no caso teórico, e se baixou para mil dólares, etc. Só que essas usinas têm o seu fator de capacidade característica da tecnologia envolvida. Nesse gráfico temos o centavo de dólar por quilowatt, fator de capacidade muito usado no setor elétrico. Temos esse gráfico onde consta 6 mil dólares o quilowatt, representado por essa curva azul-clara. No caso da central fotovoltaica, usando painéis ligados diretamente à rede elétrica, toda energia gerada é entregue. Fator de capacidade de energia gerada no nosso país é da ordem de 20%, a 6 mil dólares o quilowatt, estaríamos com cerca de 500 dólares o quilowatt/hora, praticamente o prêmio que os alemães e os espanhóis estão pagando através de lei, para incentivar essas renováveis na matriz.

Por outro lado, se pegarmos os sistemas isolados, rurais, onde temos bateria, isto significa que nas melhores condições de sol a bateria vai estar cheia e o painel desligado. Em outras palavras, o fator de capacidade é menor. A capacidade é da ordem de 14% nesses casos e 700 dólares o megawatt/hora, se vou vender o serviço rural com fotovoltaica. Com isso fica claro que a energia fotovoltaica, se estiver em discussão a competitividade, cotando os elementos de mercado, não vai entrar na matriz. Mas ela é importante devido aos benefícios que pode ter no desenvolvimento rural, diminuindo um pouco o fluxo migratório da cidade e, conseqüentemente, aumentando a demanda. Só em fóruns desenvolvidos em Casas como esta Assembléia, pode-se incentivar as renováveis em geral, criando uma lei para estabelecer o volume mínimo de eletricidade consumida no Estado de São Paulo. No caso europeu, em 2.010, 12% tem que ser renováveis, não convencionais. Nós temos, praticamente tudo com renováveis, se considerar as grandes hidrelétricas. Mas a Assembléia pode considerar as pequenas, as renováveis não tradicionais, estabelecer o limite mínimo para o século 21, ou seja



2.010, tantos por cento tem que ser renováveis. O mecanismo pode ser créditos de fornecimento de energia renováveis, como o modelo que o Baganié apresentou. Isto seria uma coisa que deveríamos discutir. Mas teríamos que estabelecer isso através de uma lei que vai permitir completar questões de ordem econômica, mercado para as pequenas centrais térmicas, geração de emprego ambiental, incluindo aqueles três fatores colocados no início pelo Baganié.

No caso particular da fotovoltaica, a recomendação principal é que sejam reforçadas as ações da Coordenadoria de Planejamento e Política Energética do Estado, pegando propostas que o fórum permanente de energias renováveis no Ministério de Ciência e Tecnologia propôs, em 1995. Seria dividir em quatro setores: setor da energia; setor de política fundiária, criada pelo Itesp; setor de educação e sistemas de geração distribuída, implementando essa potência até o ano 2005 e os recursos necessários para a realização dessas propostas. A Secretaria está capacitada para fazer isso. Seria uma forma de incentivar a fotovoltaica em particular.

Agradeço muito esta oportunidade no momento em que está sendo discutida a inserção das renováveis na matriz energética do Estado. Obrigado.

**SR.** – Agradecemos o Dr. Roberto Ziris. Passamos a palavra ao Dr. Luiz Ferrari Mazon, Presidente da Soletrol, Palácio da Energia Solar Térmica no Estado de São Paulo.

**SR. LUIZ FERRARI MAZON** – Boa tarde a todos. Ficou para mim a missão de fazer a última exposição e mantê-los motivados a acompanhar esta apresentação.

Já ouvimos duas formas de energia solar. Vamos falar agora sobre a energia solar térmica. Estamos neste setor há 20 anos e da mesma maneira que o Dr. Bertelli já colocou, o que se conquistou até hoje no setor foi realmente a duras penas. Deve ser muito idealismo para fazer com que a coisa aconteça. De qualquer



maneira, vamos procurar mostrar a vocês um pouco daquilo que se conquistou, como o que está acontecendo com a energia solar no Brasil, do ponto de vista do aquecimento de água para banhos.

Até então, ouvimos várias apresentações em que observamos a grande preocupação com o aspecto financeiro, porque estamos falando de investimentos significativamente elevados e que dependem de linhas de crédito para que possam acontecer. No nosso caso, isso muda um pouco. Vamos ver ao longo da apresentação que estamos falando de uma energia descentralizada, ou seja, sempre seu uso final é que é potencializado. Em função disso, reduzimos sempre os valores necessários de investimento, chegando a consumidores finais, hoje, com produtos até na faixa de 600 reais.

Entendemos a energia solar térmica como solução do ponto de vista do horário de ponta. Temos um grande problema dos chuveiros elétricos, que é situação típica e exclusiva do Brasil. A questão do próprio uso racional de energia no Brasil, que ainda utiliza muito a energia nobre de forma errada. Temos que mudar esse cenário, encarando a própria questão da preservação ambiental, que não é poluidora em nada. A geração de empregos é elevada neste setor. Temos tecnologia nacional, totalmente disponível no Brasil. Inclusive desenvolvemos muita coisa. Várias empresas possuem algumas patentes. Temos uma indústria estruturada e preparada para atender a uma demanda infinitamente maior no mercado que vamos tentar mostrar a vocês, se valendo um pouco do exemplo da nossa empresa. São Paulo, sem sombra de dúvida é o maior mercado do Brasil em termos de aquecimento de água com energia solar, concentrando aqui alguma coisa ao redor de 60% desse segmento.

O Ziris já falou uma coisa interessante. Vou comentar sobre sobre a diferença que existe entre a energia solar térmica e o aquecimento solar de água. A única coincidência é o sol, mas são totalmente diferentes. Efetivamente, o coletor solar, no caso para aquecimento de água, voltado para solução do problema energético, é extremamente viável do ponto de vista de custo. O megawatt/hora custa cerca de 50



dólares, ao passo que o fotovoltaico acaba tendo essa potencialidade grande do ponto de vista social, muito importante por sinal.

O produto vocês conhecem. É o coletor solar, um reservatório térmico. Isto é o que normalmente compõe o sistema. Isso tudo pode ser feito de tamanhos diferentes. Podem ser somados equipamentos na quantidade que quiser, e é ilimitado o volume de água que pode ser aquecido. O produto se apresenta como alternativa aos aquecedores centrais de acumulação de passagem, chuveiro elétrico e as caldeiras em geral. Normalmente, hoje essa tecnologia tem sido aplicada em residências de padrão mais elevado. É a tradicionalidade desse segmento de mercado. Temos equipamentos desenvolvidos recentemente, há três ou quatro anos, pela indústria, no sentido de se poder utilizar equipamentos mais compactos para residências menores. Já está disponibilizado no mercado equipamentos que vêm prontos para serem instalados, que para o consumidor final fica numa faixa de 600 a 700 reais.

A aplicação no parque hoteleiro acontece de uma maneira ainda um pouco tímida, mas acontece. Este é o SESI, mantido pelo sistema Fiesp, utilizado para vestiário, é uma modalidade da aplicação da tecnologia. Temos aplicação em hospitais, equipamentos colocados em edifícios residenciais verticais. Aqui vale o exemplo de Belo Horizonte que, através da Cemig, fez um trabalho muito efetivo nos últimos anos, onde, hoje, cerca de 600 edifícios residenciais possuem sistema de aquecimento de água através da energia solar de forma central. Hoje, inclusive a Cemig está envolvida com o programa, dentro da Resolução Aneel, existe mais uma, a Suani comentou algumas, e existe uma favorecendo também o solar térmico, que está em revisão e disponível na página da Internet Aneel, em que este sistema está sendo contemplado com uma espécie de “rebade” que a Cemig está dando para as construtoras investirem.

Quanto à aplicação em piscinas, hoje o aquecimento de piscinas ganhou cultura no país, mas ainda tem sido feito muito através das bombas de calor, que



são elétricas e demandam elevado consumo de energia. O solar, hoje, vem ganhando espaço significativo.

O setor também desenvolveu tecnologias como esse registro misturador para implantação da rede de água quente em residências que não estão em construção. Para evitar a quebra de paredes e azulejos planta-se esse produto apenas com um único furo na laje. Com isso, toda a residência tem a possibilidade de receber a tecnologia do aquecimento solar de água, sem que se tenha uma intervenção civil no imóvel, de maneira que desagrade o proprietário. Acessórios como válvulas, controladores digitais, suportes para fixação, para instalação rápida de sistemas. Enfim, em termos de produtos e aplicações o que poderíamos dizer está mais ou menos concentrado neste aspecto que passamos para vocês de uma maneira rápida e objetiva.

Temos também alguns projetos demonstrativos que foram feitos no Estado de São Paulo, como o de pré-aquecedor solar para chuveiros de potência reduzida , em Campinas, que envolve a Abrava, a Unicamp e a CPFL. Temos o Projeto Popsol na cidade de São Manuel, que envolve a Soletrol e a CPFL. No caso são núcleos habitacionais. São projetos já fechados e que demonstraram viabilidade. Temos no Cingapura, em São Paulo, um prédio feito por doação da Abrava, Eluma e uma parceria com a Secretaria Municipal de Habitação e Eletropaulo que, infelizmente, não tem dados conclusivos e não terá porque com essas mudanças todas da Companhia muito se perdeu e acabamos ficando sem as informações finais, que eram necessárias. Temos na Ilha do Mel, no Paraná, de acordo com um projeto desenvolvido pela nossa empresa, mais de 200 unidades instaladas para fornecimento de água quente, que substituíram todos os chuveiros da ilha.

Esse mercado tem cerca de 20 anos A sua fase inicial aconteceu no final dos anos 70, quando não se tinha uma direção adequada para esse mercado. Nos anos 80, o mercado começou a ganhar um certo equilíbrio, e nos anos 90 esse mercado realmente passou a expandir-se de uma forma muito significativa, como vamos passar para vocês na seqüência. Hoje, podemos dizer que ao longo desses anos



todos verificamos que a evolução do mercado de coletor solar, por metros quadrados por ano, vem crescendo. Tivemos um ponto de flexão da curva significativo quando conseguimos redução da alíquota do IPI para 0% e tivemos uma nova reflexão nos preços e um aumento da demanda pela conquista da isenção do ICMS. O mercado tem crescido hoje, à taxa de pelo menos 30% ao ano, caminhando para algo próximo de 50%. Podemos dizer com segurança que a nossa empresa no ano passado vendeu o dobro de equipamentos vendidos em 1998. O faturamento não acompanhou isso porque infelizmente somos vítimas dessa “coisa” que fazem na indústria brasileira de matérias-primas, como no caso do alumínio, em particular, em que se teve quedas internacionais, com elevações absurdas no mercado interno. Mesmo assim, engolimos com casca e tudo esses aumentos e não pudemos elevar preços. Pelo contrário, conseguimos, até numa situação de redução de custos, jogar isso para o mercado e motivar que essa escala fosse realmente ampliada. Padece de situações desse tipo, mas por outro lado, estamos conseguindo obter resultados pela própria ação e crescimento desse mercado que vem acontecendo muito em função do desenvolvimento tecnológico, do ganho de escala, de organização do setor pela Abrava, da isenção de IPI e ICMS, da recuperação tarifária do setor elétrico, o que tornou o produto mais competitivo.

A estabilização econômica também influenciou muito as pessoas. Antigamente quando íamos vender um aquecedor solar, o cidadão falava que preferia deixar o dinheiro na poupança e com o dinheiro dos juros pagaria a conta da energia e ainda sobrava dinheiro. Agora, ele consegue enxergar realmente o que acontecia, e passou a valorizar este aspecto. Esse mercado vem crescendo também pelas próprias incertezas do fornecimento energético, porque hoje estamos numa situação de oferta e demanda no limite, ou seja, todo custo de atendimento tem que ser imaginado como custo marginal de expansão e não mais como custo de atendimento. E, sem sombra de dúvida, a conscientização ambiental é também um fator importante. A cada dia que passa, percebemos que isso está sendo valorizado de forma mais expressiva pelos consumidores. O mercado vem



ganhando destaque. No balanço anual da “Gazeta Mercantil” de 98, alguns setores foram destacados passando da situação de patinho feio a cisne, falam sobre o aquecimento solar, citando inclusive a Soletrol como um exemplo nesse aspecto.

No Estado de São Paulo, temos cerca de 40 fabricantes e, no Brasil, cerca de 70. Temos cerca de 300 revendedores especializados e 5.500 empregos diretos e indiretos. O faturamento em 1999 foi de aproximadamente 10 milhões de dólares no Estado de São Paulo. O crescimento anual médio nos últimos 4 anos foi de 130%, como já havia dito. A previsão para o ano 2000 é de 40% a 50% uma vez que a economia continua a reagir da forma como estamos vendo. Recentemente estivemos participando da Feicon – Feira Internacional da Construção e observamos que foi a maior feira já realizada no Anhembi, em toda a sua história. Isto demonstra claramente a importância do setor da construção civil.

Aqui temos uma análise com os valores investidos e quanto geramos de emprego. Verificamos que o aquecimento solar hoje, e por muito tempo ainda, vai gerar infinitamente mais emprego do que qualquer investimento que se possa fazer em setores mais tradicionais da nossa economia.

Entrando um pouco na seara do setor elétrico, vemos aqui uma curva da CPFL desagregada, onde vemos o horário de ponto, pelo tracejado, e observamos claramente que o consumo no horário de ponta no setor residencial cresce significativamente. Essa situação fica melhor definida nessa outra curva, onde vemos na cor azul ou verde o que o chuveiro contribui dentro desse horário. Vamos deixar isso acontecer? O Sr. Deputado não está aqui? Que pena! Ele precisa conhecer essas coisas. O Sr. Bertelli que, infelizmente, foi embora, também precisa conhecer essas coisas. Desculpem, mas sou franco na minha argumentação. Estamos aqui, preparamos uma apresentação, todos vocês estão aqui assistindo e o grande objetivo é que possamos, realmente, motivar para que alguma coisa aconteça pelas energias renováveis.

Voltando ao que estava falando, o chuveiro elétrico tem uma série de dificuldades impostas. Você tem uma rede hidráulica única – e até uma questão



cultural – o preço inicial é baixo para o consumidor, mas é absurdo para o setor elétrico que investe para poder atender essa situação, porque é um produto que tem um baixo fator de potência. O custo marginal de geração, transmissão e distribuição é de cerca de 8.800 dólares para cada chuveiro de 4.400 watts que você tem ligado na ponta. Ao passo que o custo marginal de distribuição apenas é de 900. Temos aquecedores que partem de 600 reais. Tiram esse cara da ponta que não dá nem remuneração adequada para o setor elétrico, por ter justamente um baixo fator de carga. O próprio consumidor, e aqui entra aquela situação inicial, a questão de vencimento, de demanda de valores, não é preciso grandes subsídios. Se tivermos um programa de incentivo, uma legislação pertinente, adequada, fazemos com que isso se prolifere de uma maneira muito grande. Então, temos um retorno de investimento para o consumidor dentro de 2 a 3 anos, sendo que este equipamento tem uma vida útil estimada de 20 anos. Ou seja, se o cidadão tiver uma linha de financiamento, a própria economia de energia vai fazer com que ele pague. Ele vai ganhar muito em benefício, porque o aquecimento solar dá muito mais conforto e qualidade no banho.

Sob o aspecto ambiental, de acordo com cálculos que fizemos entre a Abrava e o setor elétrico e com base no panorama atual, e não no panorama 2020, cada metro quadrado de coletor instalado evita a inundação de 55 metros quadrados ou a economia de outros energéticos ali descritos.

No setor temos algumas coisas importantes que foram, de certa forma, muito motivadas pelo Fórum Permanente de Energia Renováveis, que tem na Dra. Ivanice sua grande motivação, teve estímulos também no Professor Estemer, na época, Secretário de Desenvolvimento Científico do MCT. Eles deram grande apoio para que isso tudo fosse fortalecido. Hoje temos a Abrava, uma associação que organiza este setor do ponto de vista empresarial, mas que fomenta também recursos e condições para que outras ações possam acontecer. Temos também o Greensolar, que é um laboratório que faz os testes para o Imetro, dentro do programa brasileiro de tiquetagem. Temos aquecedores sendo etiquetados pela Imetro. Ou seja, o



órgão oficial atesta a qualidade desses produtos, da sua performance térmica, do resultado equivalente em quilowatts. Esta é uma grande dificuldade que temos. Quando se fala em energias renováveis, está-se falando em geração elétrica. Nós estamos falando sempre em captar energia térmica, onde não há transformação, mas apenas uma transferência térmica. Não se tem uma quantidade de técnicos no setor realmente envolvidos adequadamente com essas contas todas. Às vezes isso acaba dificultando um pouco a proliferação desta ação. O setor hoje tem respeito, investe em tecnologia.

Estamos mostrando as fotos do Greensolar, que é a PUC de Minas Gerais, que é o laboratório de testes, que faz os testes para o Imetro e também é o Centro de Desenvolvimento de Energia Solar Térmica do país. Temos aqui o centro tecnológico da nossa empresa, que das empresas do setor é o único das Américas. Em termos de capacitação de mão-de-obra, o próprio Greensolar faz alguns cursos para níveis mais avançados. Na nossa empresa temos o único centro de treinamento em aquecimento solar do mundo, que ocupa uma área de 4.000 metros quadrados, com capacidade para 100 pessoas. Investimos firmemente nisso para formação de mão-de-obra. Aqui temos uma vista da nossa empresa para mostrar que estamos preparados. O nosso parque industrial já tem algum respeito. É próprio, fica numa área de 20 mil metros quadrados. Temos 6 mil metros quadrados de área construída. Nesse amarelo, temos o nosso auditório que foi inaugurado recentemente. O centro de treinamento foi inaugurado há um ano e meio pelo Secretário Mauro Arce.

Teria até mais algumas coisas para mostrar a vocês, mas vou deixar para me colocar caso surjam algumas perguntas nesse sentido, que são aspectos mais técnicos, até ligados ao setor elétrico, questão de mercado, etc. Como contribuição temos ações para ampliação do mercado, porque somos um mercado pronto para expandir. Temos, hoje, uma capacidade de produção muito grande. Estamos entrando em fase de automatização de processos que permitam ampliar significativamente a produção e bancar programas habitacionais grandes. Estamos



na esperança disso agora. Nossa capacidade produtiva foi para um coletor solar por minuto, dada a tecnologia que investimos para automatização de processos. A Soletrol, no caso, é a maior estrutura das Américas nesse setor de aquecimento solar e está entre as dez maiores do mundo.

E ainda, como disse anteriormente, de alguma maneira pode-se criar legislação específica para que se motive a adoção de linhas de crédito para o consumidor. Ele aceita pagar. Não precisa mudar nada. Podemos dar alguma coisa como incentivo. Investimento no parque industrial e tecnologias, e sempre que possível continuar fomentando a evolução no segmento por esse aspecto. Divulgação, promoção, educação curricular. Um dos grandes problemas que temos no nosso setor é que ele é extremamente viável do ponto de vista energético, até mesmo para o consumidor, mas não temos recursos financeiros para poder bancar uma grande campanha de divulgação e poder levar essa informação. Assim como acontece com eletro-eletrônicos que quando menos esperamos já estão nas nossas casas, fazendo parte das nossas vidas como se não pudéssemos mais ficar sem eles. Mas há uma série destes equipamentos que continuamos não sabendo como e para quê se apertam os botõezinhos.

O governo, através das suas Secretarias de Meio-Ambiente, de Habitação, de Energia e mesmo a Secretaria de governo, pode criar programas de divulgação da tecnologia. Isso é importante e pode ajudar muito.

Todo mercado, para crescer, precisa de mão-de-obra e há mil oportunidades para utilizar vários mecanismos disponíveis na sociedade, para também se integrar neste processo.

Pelo programa do setor elétrico – Resolução Aneel – existe uma possibilidade das companhias energéticas utilizem o por cento, do qual 25% é obrigatório no uso final para aplicação em solar. Existe esta resolução, no entanto, a situação está ainda um pouco tímida. Temos recebido consultas, mas quando chega na alta direção, a coisa acaba ficando um pouco limitada. O único exemplo efetivo que temos é com a Cemig, em Minas Gerais.



Quanto à política energética, falou-se bastante em biomassa, isto é, alguma coisa dentro desta mesma esfera, que contemple percentuais que motivem que algo seja feito em prol desses setores como um todo. Não acreditamos só no nosso, acreditamos que o conjunto pareça uma cesta de soluções.

Quanto à política habitacional, realmente acontece um grande absurdo. Isto é uma das coisas mais fortes que gostaria que esta Casa pudesse registrar. Temos um problema de demanda energética frente à oferta e continuamos a construir conjuntos habitacionais. Estamos falando isso, não só pelo interesse comercial que possamos ter, mas do ponto de vista energético. Quanto se agrega na ponta cada vez que você constrói um conjunto habitacional? Nada está sendo feito de efetivo neste negócio. Os conjuntos habitacionais continuam a se expandir e continuamos a ter essa expectativa de que isso possa mudar. Já passou da hora, pois no momento em que começarmos a ter “black-outs” sucessivos, todo mundo vai começar a correr. Como empresário, estou acreditando que eles vão correr atrás. Então, estou investindo, estou fazendo tudo que posso para estar preparado, frente a esta letargia que existe de quem pode tomar decisões.

As obras governamentais são uma outra situação. Continuam construindo presídios, escolas, creches etc., onde se usa muito água quente, com o chuveiro elétrico ligado. Até quando vamos permitir esse tipo de coisa?

Outra situação que não é da esfera do governo, mas entra no aspecto municipal por estar muito ligado ao Código de Obras do Município, são as obras residenciais. Não sei se temos alguma lacuna que permita criar uma legislação dentro do Estado para que se determine claramente que obras residenciais, por exemplo, acima de 120 metros quadrados, só podem receber o seu “habite-se” ou ter a energia ligada, se tiverem aquecimento solar na casa. Quem constrói hoje uma casa de 120 metros quadrados, pode tranquilamente gastar cerca de mil reais entre a parte hidráulica, e equipamentos para poder fazer a implantação desse sistema. Como eu disse, as pessoas pagam. E se for preciso, deve-se fazer com que elas paguem. Mas efetivamente precisamos resolver esta situação, por mais, repito, que



seja o interesse comercial. Somos uma empresa como qualquer outra e estamos gerando empregos. Às vezes, quando nos apresentamos em fóruns, ficamos com uma série de pudores para falar sobre isso e falamos sobre várias coisas sem entrar muito nessa seara. Não sejamos hipócritas. Esta é uma realidade. Todo mundo defende realmente os seus interesses. Temos uma situação que está realmente concentrada no problema maior, que é o da garantia de segurança à sociedade como um todo. Todo mundo sabe o que é o problema do “black-out” e que precisamos melhorar a qualidade de vida das pessoas.

Passei um pouco do tempo, mas espero ter contribuído com alguma coisa. Agradeço pela atenção de todos.

**SR.** – A palavra está aberta aos senhores e senhoras para que façam perguntas.

**SR. ROBERTO CAMPOS** – Sou do setor sucroalcooleiro, muito comentado aqui, por causa do álcool e da geração de eletricidade. Há muitos anos acompanho este assunto e gostaria de fazer uma colocação que pode até não ficar muito bem nesta Casa, onde está se debatendo este assunto.

O Sr. Bertelli, a Professora Suani e o Sr. Moreira que entraram muito no aspecto desse setor. Há uma coisa que para mim é muito clara. Os produtos de biomassa, especificamente ligados à cana, onde o Brasil tem uma vantagem comparativa absoluta, têm um problema que permeia no fundo todas essas colocações. O grande problema acontece por ser essencialmente brasileiro. É claro que não é só o Brasil que tem a capacidade de produzir. Mas o Brasil é o país que reúne as maiores condições. Nós não estamos acostumados a valorizar e achar que aquilo que é nosso possa ser alguma coisa importante. Por exemplo, a palestra do Dr. Henry, mostrou os estímulos às energias renováveis e biomassa na comunidade européia. Há muita coisa nesse sentido nos Estados Unidos e o Brasil na área de biomassa é campeão mundial. Isto é uma questão das nossas potencialidades. Nós

não damos a atenção necessária. É claro que alguma coisa foi feita, como o Programa do Álcool, que é o maior programa de energia alternativa para combustíveis em todo mundo, mas o que se faz e o que se fez, eu diria que ainda é pouco em relação a todo esse potencial. A prova maior disso, que a Dra. Suani falou muito bem, é que se faz um programa termoelétrico baseado em gás natural, excluindo a biomassa. Ela tende aos mesmo megawatts/hora em seu desenvolvimento, com muitas vantagens ambientais, sociais, econômicas etc. e simplesmente foi colocada de lado. Na realidade, este é um problema, parece que não enxergamos isso, porque no fundo temos uma certa dificuldade de acreditar que aquilo que nós envolvemos pode ser uma coisa de alta repercussão, não só para o Brasil, mas em termos de perspectiva para o mundo inteiro, como o Professor Moreira colocou na exportação de álcool.

Chamo a atenção também sobre mais um ponto, para mostrar a magnitude e a importância do que falamos. No protocolo de Kyoto, os países que assinaram o anexo 1: União Européia, Estados Unidos, Japão e alguns outros países, se propuseram a reduzir 5,2% no conjunto -União Européia 8 %- das emissões de CO<sub>2</sub>, em 2010, em relação a 1990.

O álcool e o bagaço, de acordo com os dados que a Professora Suani mostrou, propiciou uma redução de 13 milhões de toneladas de carbono por ano, reduziu as emissões de combustíveis fósseis no Brasil em 20%. Quer dizer, só o etanol e o bagaço provocaram uma redução nas emissões de CO<sub>2</sub> de combustíveis de quatro vezes a magnitude percentual, que é o objetivo do protocolo de Kyoto e nós não valorizamos isso. Esta é uma lição e, lamentavelmente, vamos ter que trabalhar muito. Temos um pouco a mentalidade de não acreditar naquilo que é nosso.

A mensagem de otimismo é que com toda a deficiência e estímulos em relação ao nosso potencial, a área de biomassa está fadada a um futuro muito bom. É muito fácil perceber por quê. Se entrarmos na questão do petróleo, não vamos mais ter petróleo a 2, 3 ou 10 dólares o barril. Na questão da energia elétrica, vamos



ter que investir muitos anos, correndo atrás do prejuízo. Isto muda totalmente este cenário que estamos falando. Assim sendo, apesar de todas as dificuldades, o futuro é promissor. Se pudermos dar ajuda como país, como governantes e nós mesmos, o futuro será melhor ainda.

**SR. TONHÃO** – Sou da Secretaria do Meio-Ambiente e gostaria de fazer uma sugestão de ordem prática, do ponto de vista de combustíveis. Em muitos congressos apresentamos sugestões, bem como à Comissão de Meio-Ambiente da Câmara dos Deputados, no sentido de que houvesse restrição de importação de veículos para veículos com tecnologia à álcool, o que, certamente, afetaria a balança de pagamentos e não estaria sujeita a restrições do MC. Mas como isso não se prospera, porque parece que pega mal; então, pode ser feita alguma coisa em nível estadual. Ou seja, cobrar uma sobretaxa ecológica conforme os veículos, especialmente os de maior potência, de luxo, que utilizam combustível diesel -hoje em dia há uma verdadeira parafernália de grandes camionetes transportando apenas uma pessoa só na cidade- e veículos à gasolina, diminuindo o IPVA dos veículos à álcool. É um incentivo econômico, um prêmio importante e que pode balizar uma política. Em outros países, como por exemplo, nos Estados Unidos quando o cidadão compra um carro, paga o imposto verde em função do combustível e da potência do motor do carro que está comprando. Parece-me que o valor mais alto cobrado é na Califórnia. Mas isso também acontece em outros Estados americanos, na Europa, no Japão etc.

Por outro lado, fico perplexo com a questão do programa de geração a gás. Por um acaso terrível do destino, é muito interessante que todas as usinas de geração a gás estejam localizadas em áreas críticas de poluição por ozônio. Quando se emite mox, por reação fotoquímica, é uma fonte de ozônio. Você tem uma capacidade de geração, uma potência escondida de incrementar geração, distribuída no setor sucroalcooleiro no Interior, não afetando tanto e tão localizadamente os recursos hídricos, que também são críticos no Estado. Parte-se



para uma matriz dessa no Estado de São Paulo que vai afetar violentamente a capacidade de sobrevivência da cidade e das indústrias em algumas regiões, por consumo de recurso hídrico e outro que vai afetar a possibilidade de estar funcionando em épocas longas do ano, por excesso de ozônio no ar, como é a região do ABC, de Campinas, Americana, Santa Bárbara, Piracicaba, como é toda região de São Paulo e principalmente Cubatão, é uma coisa muito séria. Há que se pensar nisso. A Secretaria do Meio-Ambiente está fazendo um esforço muito grande para analisar os poucos estudos de impacto ambiental que estão sendo completados, muito vagarosamente, pelos empreendedores e certamente vai realizar uma reunião técnica, em futuro próximo, para discutir tudo isso, inclusive pela falta de limite legal de emissão de *mox*. Verificamos que a Dra. Suani, infelizmente tem razão. As máquinas que estão propostas são altamente produtoras de *mox*. Não há nenhuma máquina programada que de catálogo sejam as que economizam emissão de *mox*. O *mox*, para quem não sabe, produz ozônio. O ozônio é nível troposférico. Ele é um meio altamente violento à saúde humana. A população de Cubatão, na época pior de poluição, que tinha a pior condição de vida, era quem vivia um pouco mais longe da poluição, mas era a que estava mais perto da poluição do ozônio. A restrição de capacidade respiratória, segundo estudos da Secretaria da Educação em jovens, era superior a 30%. Isso é uma coisa muito séria.

Por outro lado, há necessidade também de incrementar o uso de alternativas de aquecimento de água. Pensemos que, somando todo o potencial do programa da CDHU, do programa da Caixa Econômica Federal e dos programas de habitação de classe média-baixa das empresas privadas com os números que se têm, se chega por volta de 100 a 120 mil habitações por ano. Isto em quatro anos, grosso modo, significa uma Ilha Solteira para chuveiro. É claro que não se usa chuveiro o dia inteiro. Mas é um investimento muito caro para aquecer água quando podemos colocar no custo habitacional o financiamento de um aquecedor solar. Não é preciso alterar o que existe até agora, mas que daqui para frente o que for construído, tenha



em grande parte uma solução alternativa, que realmente não gere impacto ambiental.

**SR.** – Senhoras e senhores, infelizmente recebi um comunicado da Dra. Marília que os próximos participantes já estão aqui na porta. Não quis interromper a exposição do Dr. Tonhão. Os que desejarem ter acesso à documentação, podem consultar os Cenbio-Centro Nacional de Referência de Biomassa, através do seu e-mail: Cenbio @ie.usp.br, e prontamente enviaremos a todos. As perguntas também poderão ser formuladas via e-mail que serão respondidas em tempo real.

Muito obrigado a todos e uma ótima tarde.



## 07.05.2000

- .Sidney Beraldo – Deputado. Relator do grupo temático Transportes e Coordenador do tema Energia
- .Maurício Bi Torres – Representante da Deputada Edir Sales
- .Carlos Ribeiro – Diretor de operação da ONS, Operador Nacional de Energia
- .Sílvio Aleixo – Secretária de Energia e conselheiro do Fórum São Paulo 21
- .Armando Shalders – Coordenador do Tema Matriz Energética do Estado de São Paulo, Produção versus Consumo
- .Suani Teixeira Coelho – Secretária Executiva do CENBIO, doutora em energia e conselheira do Fórum São Paulo 21
- .José Zatz – Coordenador do Grupo Instrumentos Econômicos e Financeiros que Permitam a Expansão da Oferta de Energia
- .José Roberto Moreira – Coordenador do Grupo Racionalização do Uso de Energia, Aplicação, Tecnologia e Hábitos e Costumes
- .Zevi Khan – Coordenador do grupo Estado enquanto Regulador e Fiscalizador do Serviço de Energia
- .José Paulo Vieira – Coordenador do tema Legislação do Setor de Energia e o Estado
- .Ubiratan Zácara Conesa – Coordenador do tema Legislação do Setor de Energia e o Estado
- .Fernando do Amaral – Política Tarifária do Serviço de Energia e os Subsídios Sociais
- .Airton Ghibert – Coordenador do Tema das Mudanças Institucionais de Adequação ao Novo Século
- .José Sidney Colombo Martini – Coordenador do Tema de Informação de Recursos Humanos. Presidente da Cetep, Ipte
- .Álvaro Martins – Engenheiro, diretor do Sindicato dos Engenheiros
- .Edir Sales – Deputada. Coordenadora do grupo temático Transportes e Relatora do tema Energia
- .Luís Augusto Mazon – Diretor-presidente da Soletrol, Aquecedores Solares de Água, e vice-presidente de marketing e relações governamentais da Abrava, Associação Brasileira de Refrigeração, Ar-Condicionado, Ventilação e Aquecimento



## debates - a sociedade se manifesta – Transportes e Energia

- Walter Mello – Representante da Associação dos Aposentados da Fundação CESP e Instituto de Engenharia
- Pescine – Companhia de Transmissão de Energia Elétrica de São Paulo
- Roberto de Moura Campos – Coopersucar e Unica - Setor Sucroalcooleiro



**SR. SIDNEY BERALDO** – Bom-dia a todos. Em primeiro lugar, quero agradecer a presença dos conselheiros para mais esta fase da discussão do nosso tema de Energia, do Fórum Século 21.

Gostaria de chamar, para compor a Mesa, o Maurício, que está representando a Deputada Edir Sales, pois ela deverá atrasar-se devido a um compromisso, o Dr. Carlos Ribeiro, diretor de operação da ONS, Operador Nacional de Energia.

O objetivo do nosso encontro de hoje é a apresentação das proposituras do subtema Energia. Dentro do cronograma traçado no início das discussões, hoje estamos na fase do seminário de proposituras de energia entre os coordenadores, conselheiros e representantes de cada setor.

Teremos a fase 8, que é a conclusão dos trabalhos do seminário, e o envio da propositura preliminar aos conselheiros até o dia 31 de maio. A fase 9, que é a sugestão para adequação das proposituras, será até o dia 14 de junho; a fase 10, elaboração final das nossas propostas, até o dia 30 de junho. A última fase, que é o envio da propositura final aos conselheiros do tema, até o dia 14 de julho.

Depois de elaborada a propositura final, o relatório do subtema vai para o Grande Conselho, composto por 63 representantes da sociedade. A idéia é fazer um fechamento e, pautado no relatório, estabelecer uma agenda de ações. A grande preocupação, desde o início, é que não se produza mais um calhamaço que vá parar numa gaveta, mas sim que se tenha conseqüências práticas.

Passo a coordenação dos trabalhos ao Silvio Aleixo, para dar seqüência.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Bom-dia a todos. Esse nosso pré-seminário é conclusão do trabalho do diagnóstico que tivemos no início de abril, quando os 11 grupos da parte de Energia apresentaram a sua projeção. Hoje, cada grupo vai se ater, simplesmente, na questão da proposta, e não mais analisarmos o diagnóstico.

Quero agradecer ao Dr. Carlos Ribeiro, diretor da ONS, pela presença – para nós, um prazer – e indagar se quer fazer uso da palavra.



**SR. CARLOS RIBEIRO** – Eu gostaria de saudar meus companheiros de Mesa, que são todos meus conhecidos e amigos.

O Dr. Mário dos Santos, presidente da ONS, esteve aqui na reunião passada, quando também compareci, e ele gostaria de estar presente hoje, mas, infelizmente, não pôde, porque está em uma missão no Ministério de Minas e Energia, onde tem feito um acompanhamento, par e passo, da situação energética do país e de todas as ações para a implantação do Parque Térmico, que é fundamental para o país nos próximos anos.

Aproveitando, quero ressaltar essa iniciativa, que é da maior importância, da Assembléia Legislativa, pois é uma forma de unir a Assembléia Legislativa e o Executivo. O Dr. Mário Arce, Secretário de Energia, esteve aqui na última reunião, e acredito que ele também gostaria de estar presente, mas se encontra em missão no exterior. Essa união do Legislativo e Executivo em torno do tema Energia é fundamental para equacionar os problemas existentes. Há várias questões, como mostra a pauta deste evento, que merecem reflexão e ações tanto no campo legislativo quanto no executivo.

Temos por certo que esses trabalhos estão sendo muito bem conduzidos. Se olharmos o plenário, podemos ver a competência enorme na área de energia; são competências reconhecidas nacional e internacionalmente. Temas da maior relevância são tratados aqui. Há assuntos enfocando o aumento da oferta de energia, o gerenciamento da demanda, a regulação do setor energético de uma forma geral e até o desenvolvimento de recursos humanos. Reputo esse desenvolvimento de recursos humanos como extremamente importante e significativo. A preocupação da própria Assembléia Legislativa com isso demonstra, realmente, uma sensibilidade muito grande com esse assunto, que tem-nos preocupado muito como diretor do operador nacional do sistema elétrico, que depende de competência.

O operador nacional opera o sistema *lato sensu*, desde o planejamento das ampliações e reforços até a operação em tempo real e análise de ocorrências,



portanto, depende fundamentalmente de gente. Percebemos que a própria engenharia nacional vem sofrendo muito nos últimos tempos, pois deixou de haver atratividade para os engenheiros, que não contam mais com o mercado promissor que havia anteriormente. Isso provocou um esfriamento na procura pelo campo de engenharia, mas não só em engenharia.

É preciso que pensemos nisso. O Estado de São Paulo tem o maior consumo de energia do país; só São Paulo corresponde à soma total das cargas do Norte, Nordeste e Sul do país. Portanto, necessita desse trabalho que está sendo realizado.

Um tema que talvez não tenha sido levantado e que reputo de grande importância é a co-geração do uso do bagaço de cana. Hoje, temos mecanismos de mercado que podem levar para a atividade esse setor que se vem arrastando de longa data e que merece uma atenção especial, buscando associações de produtores para o processo de produção e até venda no mercado atacadista de energia.

Vejo aqui o Dr. Sidney Martini, presidente de uma das maiores empresas de transmissão do país, ou seja, da fusão da EPPE e a CETEP, que está sendo trabalhada no Estado de São Paulo. Sempre que se fala em transmissão de energia elétrica, fala-se em usinas virtuais; a transmissão torna-se também uma forma de aumentar a oferta de energia. Portanto, a futura empresa de transmissão do Estado de São Paulo precisa ser mais bem pensada, instrumentalizada, para que possa trabalhar como as outras na competição por novas linhas de transmissão, novas subestações, que têm sido atrativas do ponto de vista econômico, de rentabilidade. Tanto que as licitações feitas pela Aneel, com relação à expansão da transmissão, têm atraído muitos investidores.

Novamente, quero parabenizar essa iniciativa da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, e, pela competência técnica e legislativa – Dr. Sidney é um *gentleman*, um Deputado atuante – que temos aqui, e tenho certeza de que isso não ficará apenas num relatório. São Paulo tem sido e precisa continuar sendo o carro-



chefe desta Nação. Esse exemplo precisa ser também seguido por outros Estados, não no sentido do sectarismo, mas da integração energética nacional. Muito obrigado.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Antes de prosseguirmos, quero justificar a ausência do Secretário de Energia, Mauro Arce, que está nos Estados Unidos participando de um seminário. Infelizmente, hoje ele não pôde estar presente, mas queremos ressaltar a intensa colaboração e apoio que nos tem dado para a realização e condução deste Fórum. Iniciando os debates, convido o coordenador da Matriz Energética do Estado de São Paulo, Produção versus Consumo, Dr. Armando Shalders, para apresentar as conclusões do trabalho.

**SR. ARMANDO SHALDERS** – Será difícil fazer nossa apresentação no tempo que temos disponível, por isso, falaremos de um modo geral, procurando levantar alguns problemas.

Os números que mostrarei aos senhores foram feitos a partir de um conjunto de premissas e nenhuma foi resultado de política, ou seja, não pensamos no resultado do incentivo ao aumento da produtividade no setor de álcool. O resultado é unicamente da evolução diferenciada do comportamento do crescimento do PIB com o consumo de energia.

Como primeira premissa, temos esse conjunto de taxa de crescimento. Cada um dos cenários foram subdivididos em outros três cenários. É importante a avaliação desse número, porque ele é significativo e impacta muito a matriz energética. Temos verificado, nos últimos meses, uma taxa de crescimento superior ao nosso cenário alto. Obviamente, em um cenário de dez anos, não se consegue considerar as flutuações anuais ou semestrais do comportamento da economia. Um dado novo, que já é resultado deste trabalho da Assembléia, é o fato de podermos acompanhar agora, através do resultado de cada mês, o que está acontecendo com esses números e fazer as extrapolações com relação ao consumo de energia.

Outra premissa importante foi o ganho de produtividade do setor de serviços em detrimento do setor industrial; houve um aumento de participação no PIB do Estado do setor de comércio e serviços. É óbvio que essa participação é maior no cenário alto do setor de serviços.

Discutimos a necessidade de um aumento da eficiência energética. Ocorre que temos tido, e provavelmente teremos, um aumento da intensidade energética. Não vamos passar, nos próximos dez anos, por um processo de redução. Assumimos, na construção dos números de consumo e demanda de energia, uma redução, nesse ritmo de crescimento, maior no cenário mais alto. Isso significa que pensamos que deverá haver uma eficiência maior, caso a economia esteja mais aquecida.

Com relação à participação da biomassa – outra premissa discutida aqui – foi avaliado que, nesse universo de dez anos, haverá no Estado de São Paulo um crescimento da participação da biomassa e do gás natural.

Aqui não está considerado que haverá um ganho expressivo de produtividade na indústria da cana, porque a área plantada não será muito aumentada e tem um limitador significativo nesse setor. Uma premissa adotada foi o aumento da participação do álcool, fazendo com que o limite de 26% de mistura na gasolina fosse conseguido para o volume total de álcool e de gasolina, o que ocorrerá no final desses dez anos, e também a introdução da mistura de 3% a 10% de álcool no diesel. Considera-se o crescimento do gás natural, excluindo o aumento da participação da geração térmica utilizando o gás natural. Esse é o crescimento exclusivo do mercado de gás da Comgás. Uma outra consideração importante foi a redução do consumo de óleo diesel e de óleo combustível, sendo substituído por biomassa, por gás natural e por álcool.

Na produção de eletricidade, esse cenário considerou um aumento da sua eficiência, a partir do bagaço; ou seja, vai-se conseguir, por tonelada de bagaço, tirar uma quantidade maior de eletricidade.



O resultado dessas premissas, aplicado nos principais setores, é este para o cenário alto, mostrando a evolução de cada um dos setores em cada ano típico – 2000, 2005, 2010 – e a taxa de crescimento acumulada. Aqui se pode ver claramente o resultado da premissa de crescimento maior do PIB, a participação do consumo maior de energia e a taxa de crescimento que é muito diferente do setor industrial para o setor comercial e residencial. Temos esse tipo de número para cada um dos três cenários, para cada setor aberto e para cada energético. Agregamos alguns energéticos para dar a estimativa de crescimento e vê-se claramente como está a evolução, como está-se comportando o consumo e demanda de energia para os principais energéticos. Há uma grande participação do gás natural.

A taxa de crescimento da biomassa, mais uma vez, não considera a utilização do álcool no diesel e o aumento maior da mistura do álcool na gasolina. Considera só o critério de aumento de produtividade do bagaço, um pequeno aumento de produtividade da indústria da cana e nenhum aumento de área plantada.

A proposta da matriz é o número. Eu poderia formular um conjunto de propostas e esgotaria todo o tema. Quero mostrar um efeito importante, que é a adição de álcool no diesel e o que isso significa em termos de participação desse energético no total. Ou seja, tínhamos uma participação bem menor, e a participação do diesel cai significativamente, quando pensamos nesse cenário, que implica aumento de área plantada e aumento de produtividade muito grande no setor sucroalcooleiro, para atender a esse cenário.

Outra coisa é a questão do gás. Gás natural, por exemplo. Aqui analisamos a participação do gás natural, considerando os mercados das duas novas áreas e o sucesso do programa térmico em 100%. A participação anterior do gás natural na matriz energética, que estava estabelecida em 6%, passa a ser 24% no final.

Assim como adotamos algumas diretrizes que não são resultado de políticas, para cada um dos casos específicos, abrimos separadamente, a fim de criar para todos os outros coordenadores uma base nivelada de simular o resultado da

aplicação de alguma políticas. Deixamos o número puro e tratamos separadamente o resultado de coisas específicas, para dimensionar o que isso significa em termos de recursos energéticos. Isso foi feito e a consolidação do trabalho é a distribuição para todos desse conjunto de dados. Muito obrigado.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Agradeço a apresentação do Dr. Armando e quero dizer que o tempo usado por ele, um pouco além do previsto, foi necessário, porque é em cima da matriz energética que serão estabelecidas as políticas e diretrizes do Estado como um todo para cada grupo. Esse tempo maior foi necessário, tendo em vista que não existe uma conclusão efetiva sobre isso; existem projeções do grupo de como vai-se comportar o consumo e demanda da energia nos próximos dez anos.

Chamamos a coordenadora do grupo Fontes Alternativas de Energia, Evolução e Aplicabilidade, a Dra. Suani.

**SRA. SUANI COELHO** – As propostas apresentadas são o resultado de uma discussão que o Cenbio coordenou com as diferentes instituições representadas na área de biomassa e outras energias renováveis. Foi elaborado um documento preliminar que circulou entre as várias instituições envolvidas, e recebemos sugestões que procuramos incorporar de forma reduzida.

Temos um enfoque principal nas áreas de energia fotovoltaica, solar para aquecimento e biomassa, que são as mais relevantes para o Estado de São Paulo.

A parte de fotovoltaica engloba as seguintes propostas:

- definição de recursos para coordenadoria de planejamento energético da Secretaria de Energia para energização fotovoltaica;
- criação de legislação para subsídio de eletrificação rural fotovoltaica como existe, por exemplo, na Copel e na Cemig, um subsídio entre 64% e 75%; isso visa principalmente a possibilidade de atendimento das comunidades isoladas que não têm a sua energia elétrica fornecida pela rede;



– estabelecimento de regulamentação para a conexão de sistemas fotovoltaicos conectados à rede; criação de legislação que determine um volume mínimo de compra para a energia fotovoltaica conectada à rede, no caso de sistemas conectados.

No caso de aquecedores solares, temos a criação de legislação que determine que todos os núcleos habitacionais do Estado de São Paulo sejam construídos com aquecedores solares de água – desde que esses aquecedores tenham etiqueta de aprovação do Inmetro – inseridos no projeto executivo e contemplados no plano de financiamento da obra.

Esses resultados e propostas foram apresentadas no seminário anterior, dia 3, de Energias Renováveis, e discutidas com maiores detalhes por cada um dos envolvidos nessa área. Aqui estou fazendo um resumo da discussão.

No caso da biomassa, dividimos a cana-de-açúcar, a biomassa mais relevante para o Estado de São Paulo, em duas partes principais: o álcool combustível e a co-geração no setor sucroalcooleiro. Não que essas sejam as únicas, pois existe um setor de papel celulose, também importante, porém a participação da cana tem uma grandeza tão expressiva que demos uma ênfase maior nessa área.

Quando se fala em álcool e co-geração, grande parte das propostas envolvem medidas que não dependem do governo estadual, pois são do âmbito do governo federal, mas procuramos dar uma visão geral para que se possa ter uma idéia das necessidades de políticas nos diferentes níveis. A primeira recomendação se refere a gestões junto ao governo federal, para que exista, de fato, um comprometimento dos produtores de álcool com relação à garantia do fornecimento. Sem essa, todas as outras não têm sentido de ser. Que seja também proposto ao governo federal a adoção de mecanismos perenes e constitucionais, baseados na externalidade de cada combustível veicular em uso, dentro da possibilidade existente atualmente que está ocorrendo pela reforma tributária, que abre a possibilidade de discussão desses mecanismos, de forma a garantir a

competitividade dos combustíveis renováveis, no caso, o álcool, com relação aos combustíveis fósseis, pelas suas vantagens ambientais, sociais e estratégicas.

Quanto à demanda, é preciso que haja políticas especiais, visando a criação de um mercado internacional de álcool combustível; isso também acaba sendo uma atribuição do governo federal, mas o que se propõe é que o Estado de São Paulo faça gestões junto ao governo federal para que isso ocorra. Existem vários estudos, inclusive, o Professor Moreira, na última reunião do Grupo de Biomassa, apresentou resultados do impacto que seria na dívida externa do Brasil se tivéssemos um programa de exportação de álcool combustível.

Viabilização de frotas verdes, movidas a álcool no âmbito dos diferentes níveis do governo; apoio ao desenvolvimento da mistura álcool-diesel, atualmente em teste com 3% na mistura. Considerando que o IPT já participa desse grupo de trabalho, coordenado pelo MCT, é importante para o Estado de São Paulo reforçar esse trabalho e apoiar essas pesquisas nos testes da mistura álcool-diesel. Manutenção de IPVA nulo, como já existe para veículos a álcool; redução da alíquota de ICMS para o álcool hidratado de 25% para 12%, em função das suas externalidades positivas quando comparado com a gasolina. Proposta ao governo federal, para que sejam estabelecidas normas legais, impondo obrigatoriedade de importação de veículos 1.0 a álcool, bem como de veículos utilitários leves, nacionais ou importados. Essa é uma questão importante, ligada à indústria automobilística.

Há a co-geração com bagaço e com biomassa em geral. Quando se fala em proposta de levantamento detalhado, não estamos falando do caso da cana, porque o potencial da cana no Estado de São Paulo, para co-geração, já é muitíssimo conhecido, inclusive por estudos realizados por várias instituições, como o Cenbio. A própria Eletrobrás esteve em São Paulo o ano passado, por ocasião da comissão de co-geração.

Quando falamos de potencial detalhado, estamos nos referindo a outras áreas que envolvem biomassa, como, por exemplo, o setor de papel celulose, resíduos



urbanos e resíduos agrícolas, que são queimados e deixados no campo e que têm um potencial expressivo de mais de 1.000 megawatts de potencial de energia a ser gerado.

Apoio a pesquisas necessárias para fontes renováveis de energia em geral.

É muito importante que seja apresentada proposta ao Conama, para atualização da legislação ambiental brasileira, em particular no que se refere ao limite de emissões de fontes estacionárias como acontece nos outros países. Isso já foi discutido aqui, mas quero ressaltar esse aspecto. Só temos legislação para emissão de fonte estacionária de enxofre; não temos para óxido de nitrogênio, que é uma emissão importante nos sistemas de turbina a gás, principalmente, com as inúmeras térmicas que estão sendo planejadas para serem implantadas. No caso do Estado de São Paulo, em particular, a proposta é uma recomendação para que a Secretaria Estadual de Meio Ambiente, por meio da CETESB, estabeleça, para o Estado, os índices de emissão Nox.

A CETESB tem atribuição para isso, conforme sua própria informação, e, levando em conta a concentração expressiva de térmicas previstas para o Estado de São Paulo, é uma resolução importante que a Secretaria de Meio Ambiente do Estado pode tomar através da CETESB, caso contrário teremos um problema muito grande de impacto ambiental.

A legislação ambiental perpassa a questão da co-geração com biomassa, porque, à medida que não existir uma legislação específica e restritiva à geração de eletricidade a partir dos fósseis, isso acaba funcionando como um desincentivo à geração de fontes renováveis. Quando não se tem um controle de poluentes, a geração com combustíveis fósseis fica muito mais econômica com custos inferiores ao da geração a partir de biomassa e de outros pontos renováveis.

Que seja encaminhada proposta ao Ministério de Minas e Energia, pedindo tratamento isonômico, para todas as fontes renováveis de energia, das políticas já praticadas em outros tipos como, por exemplo, o desconto da tarifa de transporte, distribuição e autorização para venda a qualquer consumidor. São políticas que já



existem para PCH, definidas em lei pelo governo federal, e a proposta é que sejam estendidas às outras fontes renováveis. Que seja proposto o abatimento do ICMS incidente sobre a comercialização de energia elétrica gerada a partir de fontes renováveis e energia, quando for realizada com consumidores e distribuidores dentro do Estado de São Paulo. Que sejam efetuadas gestões junto ao governo federal para se estabelecer condições especiais no fornecimento de energia de emergência, de backup, em particular, em setores onde a sazonalidade exerce um papel importante, como é o setor sucroalcooleiro. Sem a definição bem clara da tarifa de emergência, não há programa de co-geração que se desenvolva. Que sejam efetuadas gestões junto ao Ministério de Minas e Energia para que as prerrogativas 2 e 3 do art. 2 do Decreto das Térmicas sejam estendidas à geração elétrica a partir de biomassa. Toda essa linguagem jurídica significa que a garantia de compra de energia, com base nos valores normativos, e o financiamento através do BNDES, garantido às térmicas a gás natural, sejam estendidos também para a geração a partir de biomassa, no mínimo, por isonomia; sem falar nas vantagens ambientais.

Linhas de financiamento através de agentes estaduais; estudos referentes aos impactos ambientais para a realidade brasileira e incentivos ao envolvimento dos governos de todos os níveis para demonstração de novas tecnologias no Brasil são, portanto, cada vez mais necessários. Muito obrigada.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Agradeço a Suani pela breve apresentação e convido o coordenador do Grupo Instrumentos Econômicos e Financeiros que Permitam a Expansão da Oferta de Energia, Dr. José Zatz, para fazer sua exposição.

**SR. JOSÉ ZATZ** – Na discussão sobre Instrumentos Econômicos e Financeiros para Expansão, é preciso ter todas as informações da matriz para se buscar uma forma ágil para ampliar essa oferta necessária.



Nos cenários que o Dr. Armando apresentou, se fizermos uma média, precisaremos 6.000 megawatts novos nos próximos dez anos; no setor de transportes, ele propõe, praticamente, dobrar no cenário alto a quantidade de energia necessária no ano 2010.

Estamos diante de grandes problemas no Estado de São Paulo, em termos de oferta de energia, para os próximos dez anos. A próxima década nos coloca diante de alguns desafios importantes. Quase tudo mudará no setor de energia. Por exemplo, teremos, nos próximos dez anos praticamente todo o setor privatizado. Nunca vivemos uma situação em grande escala, pelo menos nos últimos 50 anos, em que tivéssemos efetivamente *n* empresas de energia, na área de distribuição e transmissão, na área de geração.

A participação do mercado também é uma novidade. Através do mercado atacadista da Asmae, teremos, nesses dez anos, uma abertura de negócios diretos dos geradores com os distribuidores, com os produtores independentes, tudo isso dentro de um quadro de consumidores muito mais exigentes, com uma participação muito mais expressiva. O consumidor de energia, hoje, reclama na hora, pois tem conhecimento de regulamentações e de tudo através de Internet, jornais etc. Está muito difícil enganar o consumidor. O jogo está ficando cada vez mais explícito em todas as escalas, desde o consumidor mais humilde até o grande consumidor industrial.

Temos o novo papel do Estado, ou seja, o Estado regulador. Nos últimos anos, isso foi bastante aceito e desenvolvido pelo Estado; os órgãos reguladores estão aí, as agências, a comissão de serviços públicos em São Paulo. Quanto ao segundo item, Indutor de Política, o Estado está acostumado a fazer e executar as políticas, a buscar dinheiro e investir, mas não a induzir políticas, e isso é uma coisa muito importante. Por exemplo, a co-geração. Como induzir uma política de co-geração?

Nós fracassamos nos últimos 20 anos, porque o setor sucroalcooleiro não compreendeu a diversidade, isto é, que a energia elétrica poderia ser um negócio



tão bom quanto o álcool ou o açúcar. As distribuidoras de energia não compreenderam a importância e puseram todas as dificuldades possíveis, não só na tarifa, mas também na transmissão, para comprar essa energia, porque não convinha; a energia não vem toda organizada o ano inteiro, mas em épocas e níveis diferentes. O setor financeiro não entende, ou não entendeu durante muitos anos, esse tipo de investimento. Foi muito difícil, ou impossível, mobilizar o BNDES, por exemplo, para um programa de financiamento não-convencional, que é um pouco diferente do convencional, que fornece dinheiro para uma indústria de papel, por exemplo, que vai exportar e tem o contrato amarrado, ou seja, está tudo certinho.

Na co-geração, as coisas não eram assim, como, na conservação de energia, também não são. Estamos diante de novos desafios que não foram resolvidos na década anterior. Para complicar um pouco mais as coisas, em São Paulo teremos outras mudanças importantes, como, por exemplo, o gás natural na substituição dos derivados de petróleo. Por razões ambientais, de preço, tecnológicas, o gás natural está entrando, para valer no mercado. Produção de energia elétrica em termoeletricas a gás natural, no interesse do Estado de São Paulo, para atender à demanda do Estado. Hoje, o Estado importa 70% da sua energia. Vamos aumentar ou reduzir essa dependência? É uma decisão política que tem de ser tomada num Fórum como este, por exemplo.

Sobre a questão dos energéticos extraídos da biomassa. Produzimos 70% do álcool combustível; no mundo inteiro os combustíveis derivados de biomassa estão sendo aceitos. Vimos, na Califórnia, o metanol sendo eliminado do mercado; a Europa está com um programa forte de energia de biomassa. Portanto, não restarão muitas alternativas, e nós, como a Suani disse há pouco, não pensamos sequer na exportação de uma parte desse álcool. O setor talvez tivesse crescido muito mais se dependesse menos dos preços fixados pelo governo e se atrelasse mais ao mercado.

No uso racional de energia, os números são maiores, como o Dr. Carlos Ribeiro falou há pouco. Paradoxalmente, nos países mais desenvolvidos, o



potencial de conservação de energia é maior, porque a possibilidade de introdução de novas tecnologias para evitar burrices nos sistemas, nas edificações, nas novas indústrias, é maior. Num país como o nosso, o consumo de energia cresce; já, nos Estados Unidos ou na Europa, o crescimento é muito pequeno. O investimento para transformar um setor é muito maior do que um investimento numa nova indústria, numa nova edificação, construída em novas bases; não se trata simplesmente da venda de novos equipamentos “inteligentes”, mas novas edificações, novas indústrias, novas maneiras de transportar produtos de modo que sejam mais racionalmente distribuídos, contribuindo assim para o menor consumo de energia.

Quanto ao financiamento dessa nova energia, o modelo Estado-investidor, todos sabemos, está esgotado. O Estado não será o grande investidor nos próximos 10 ou 20 anos em termos de energia, a não ser que estejam certos aqueles que dizem que, se tivermos muitos problemas com esse setor privatizado no futuro, sairemos à rua pedindo para estatizar as empresas novamente. Espero que isso não aconteça.

Quanto ao setor privado, não temos o que discutir. Existem mecanismos internacionais e nacionais para financiamento da nova energia. É óbvio que, se alguém apresenta uma boa proposta, provando que o lucro virá, o banco fornecerá dinheiro e o negócio se fecha. Nisso não precisamos nos intrometer.

O papel do Estado é definir as regras do jogo, regras justas para todas as partes, a fim de que o investimento seja feito, mas preservando sempre o ambiente, a qualidade de vida etc. O desenvolvimento social também faz parte da responsabilidade do governo, assim como a formulação de políticas setoriais de energia. A questão da formulação das políticas setoriais intriga porque elas estão aí. Vamos fazer co-geração? Há uma boa vontade há 20 anos, só que ela não se transforma em resultados.

Quanto à conservação de energia, batalhamos há mais de dez anos para obtermos recursos; eles saíram e são distribuídos a um dos parceiros: as distribuidoras de energia. Temos vários parceiros nesse jogo; as distribuidoras de



energia têm seu interesse; as geradoras, têm outro; os setores industriais, têm outro. Grande parte dos setores industriais não necessita, pois o peso da energia elétrica no seu custo de produção é 4% ou menos. Quase metade das indústrias tem o custo de energia elétrica pequeno. Essas indústrias poderiam economizar em vários aspectos do uso, mas não há interesse direto, pois pesa pouco no preço, no produto; não é uma prioridade. No entanto, para a geradora, para o investimento que é feito, ou para a linha de transmissão que falta, é muito importante.

Temos de pensar na racionalização do uso de energia em todos os níveis. Para isso, é fundamental que existam os mecanismos necessários. Tínhamos, em São Paulo, a Agência para Aplicação de Energia, um órgão pequeno, mas que trabalhou durante muitos anos. Hoje, vemos as distribuidoras de energia fornecendo manuais, fazendo programas bastante caros e copiando, exatamente, os manuais da Agência da década de 80. Há necessidade desses novos mecanismos financeiros que induzam as políticas setoriais na área de energia, e estou, pessoalmente, convencido de que, se não houver um espaço institucional para elaborar, promover e implementar esses mecanismos, isso não acontecerá. O mercado sozinho não resolve.

Vimos, ontem, nos Estados Unidos que é preciso aumentar juros para regulamentar o mercado; aqui, falam a mesma coisa. Só que não é tão simples assim; há muito mais parâmetros no mercado para que ele seja regulado. É preciso a tecnologia, é preciso que os bancos tenham os programas financeiros.

O BNDES, durante décadas, dava dinheiro para uma indústria de suco de laranja, usando caldeiras a óleo combustível. E o Brasil se tornou o maior exportador de suco de laranja, só que nunca foi possível colocar, nas linhas de financiamento, uma preferência para o uso de caldeiras de biomassa, por exemplo. Isso no início dos anos 80; era óleo combustível. Era muito mais fácil aprovar o projeto, pois a empresa de engenharia o preparava e mandava; eram todos parecidos e aprovados aos montes.



Precisamos de novos mecanismos e isso exige cooperação de todas as partes. Se não houver um espaço institucional, para que seja implementado, vamos ficar repetindo o passado, e, talvez, daqui a vários anos, discutindo o que poderia ter sido feito em co-geração ou em conservação de energia, e reclamando do que não foi feito. Muito obrigado.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Agradeço ao Dr. Zatz pela apresentação e gostaria de chamar o coordenador do Grupo Racionalização do Uso de Energia, Aplicação, Tecnologia e Hábitos e Costumes, Professor Moreira.

**SR. MOREIRA** – Farei um resumo para expor o fundamental das nossas conclusões. O nosso grupo é essencialmente de eficiência de energia, e as recomendações podem ser de caráter geral ou bastante detalhadas.

A quantidade de recomendações é muito grande, e darei exemplos de ações de caráter institucional. Como falou o Dr. Zatz, temos vários potenciais. Um deles é a tecnologia, por meio da qual resolve-se quase tudo. Outro potencial é o econômico. Não adianta ter a tecnologia se o preço é ruim. Depois, temos o potencial do mercado, que é regulado por ações institucionais. Portanto, estamos neste Fórum para discutir o poderio dessas ações institucionais.

Uma forma de olharmos o problema é através dos setores. Nesta transparência, coloquei três setores. Um deles é o setor de edificações, que são códigos, em geral, muito importantes para tudo. O código de construção sobre a demanda máxima de eletricidade: é possível, na lei, classificar o tipo da construção, que pode ser de cinco a dez categorias, e dizer o número de quilowatt por metro quadrado. Assim, só poderá ser consumida uma determinada quantidade; não mais do que isso.

No setor de transportes, é imperativo fazer política e pagar recompensas para que o usuário se motive a utilizar veículos econômicos. Se queremos estimular a eficiência, temos de usar veículo econômico. Por exemplo, os carros que consomem

mais terão que pagar imposto diferenciado dos que consomem menos. A eficiência dos veículos pode ser medida por consumo de combustível por quilômetro e classificar o que é carro econômico ou não. Classificamos, portanto, pelo consumo por quilômetro, e não pelo volume do motor. Em “República Banana”, é mais fácil, pois pode-se colocar 1.000, 1.200 cc, que ninguém sabe medir o resto. O Brasil já passou dessa fase; podemos saber a quantidade de quilômetro por litro com grande precisão. O volume do motor, portanto, não é indicador significativo.

Outro exemplo é o setor industrial. A legislação deve estimular a contínua melhoria da razão, ou seja, faturamento por energia consumida. Historicamente, o Brasil é o único país do mundo que consegue ter um decréscimo de faturamento e incremento do consumo de energia. Isso é impossível de ser entendido. Deve-se usar esse indicador e se houver desvios, a legislação deverá ter mecanismos para isso. Essa é uma visão setorial.

Há a outra, que é uma visão mais geral, como política: conscientização popular. É importante a conscientização popular, porque para as coisas acontecerem é preciso que se tenha o empenho do povo. A legislação deve prever punições financeiras a quem remover selos de eficiência energética dos produtos já regulamentados por decreto federal. Pode-se fazer uma blitz, de vez em quando, e, se encontrar equipamento sem o selo, arresta o bem. É preciso uma legislação sobre isso, mas é preciso que seja cumprida. Não adianta tê-la e não executá-la.

Deve haver a exigência de destaque da eficiência energética para toda a categoria de produto vendida em quantidades superiores a 100 mil unidades anuais. Que tipo de destaque? Na propaganda. Numa geladeira, por exemplo, pode estar escrito “nossa geladeira contém tal eficiência”.

Criação de Imposto Verde. O nome, Imposto Verde, não é por estar ligado ao meio ambiente; é um imposto neutro. Sua cobrança não deve provocar nenhum aumento de carga tributária ao contribuinte. Pode-se pensar como um dos mecanismos benéficos ao meio ambiente; se ajudar a melhorar a qualidade de vida,



vamos usar o Imposto Verde, porém não pode ser mais um adicional de carga tributária.

Um outro procedimento que talvez o setor Legislativo se interesse é olhar os programas que existem no âmbito de Executivo. Os programas de eficiência energética foram desenvolvidos, essencialmente, pelos órgãos Executivos. O programa pode até não ter utilidade, mas pode-se participar dele e ver, por meios de recursos institucionais, de que forma pode-se fazê-lo mais útil ou até eliminá-lo.

Programa Estadual de Racionalização do Uso de Energia. O Poder Legislativo pode exigir que se publique anualmente informações do uso de energia nos prédios públicos e os resultados obtidos com a instituição do programa. Passa a ser uma obrigatoriedade fazer documentos, de tempo em tempo, com uma análise.

É ruim lançar programas com duração muito curta, pois, quando as coisas começam a se engrenar, quando o pessoal está aprendendo como fazer, vem a legislação e muda. É o caso atual das tarifas de energia elétrica, que me está preocupando enormemente. Ouvei falar que já estão achando outro destino para aquele 1%. Agora, que foi nivelado o campo, que a grama foi plantada, que as concessionárias começaram a vestir o uniforme, vem uma regra e muda.

O programa municipal de racionalização de energia – vincular o repasse de verbas estaduais aos municípios, quando da apresentação de dados de resultados dos programas. Ou seja, forçar para que o programa ande realmente, que tenha documentos, caso contrário, não será aceito.

A minha última transparência é sobre um programa residencial de baixa renda. Quando se fizerem as moradias, fazê-las com energia renovável.

Essencialmente, era o que tínhamos a dizer. O número de recomendações é infinito, e a única maneira de isso prevalecer é ter um grupo permanente atuando para verificar o que o tomador de decisão julga mais relevante, assessorá-lo e ver, dessa série enorme de sugestões, o que poderá ser tirado e o que é mais efetivo. Muito obrigado.



**SR. SILVIO ALEIXO** – Agradeço ao Professor Moreira e ao Marcos Scarpa que também participa do grupo como um dos coordenadores, e convido o Dr. Armando Shalders, novamente, para falar sobre o tema Estado Enquanto Formulador e Indutor de Política Energética.

**SR. ARMANDO SHALDERS** – Essa é uma questão mais rápida de conduzir, porque Formulação e Indução de Política Energética no nível de Estados é muito limitada; os instrumentos que se têm são muito pequenos.

Tínhamos um setor, no qual algumas partes mudaram, outras não; cujas atividades de planejamento, estabelecimento de políticas, definição de preços e tarifas, regulamentação, tanto para petróleo quanto para eletricidade, sempre foram centralizados na União. O conjunto de instrumentos que os Estados possuíam para definir as suas ações foi sempre muito limitado.

O Estado de São Paulo, por ser poder concedente e por ter a Comgás, conseguia formular políticas do gás para isso. Assim era feito, não só no Estado de São Paulo, mas também nos outros Estados. Todos sabemos que estávamos numa situação predominantemente estatal, que permitia aos governos, mesmo sem políticas adequadas e estruturas de acompanhamento de mercado, atuarem politicamente via empresas concessionárias. O resultado disso é que todos os Estados, inclusive São Paulo, sempre tiveram uma estrutura fraquíssima para implementação e formulação de políticas. Recentemente, mudou alguma coisa. O setor energético, de certa forma, foi reestruturado, passou por um processo de privatização, novos agentes estão aí, e, dentro disso, aconteceram algumas coisas importantes.

Houve um certo grau de desverticalização das atividades relativas à energia elétrica; o consumidor livre, o mercado, o produtor independente, novos contratos, uma nova filosofia tarifária – agora pelo preço, e não pelo custo -, e a transformação do planejamento centralizado em um planejamento indicativo, porque não é ele que determina as ações que os agentes vão fazer.



Existia uma coisa muito importante que estava no bojo dessa discussão. Era necessário garantir que o processo de reestruturação ocorresse dentro de um campo onde as atividades do Estado fossem separadas. Basicamente, tratava-se do seguinte: quem presta serviço não fiscaliza; quem fiscaliza não formula política. Essas funções, portanto, ficam claramente separadas. O resultado é que o Estado de São Paulo, enquanto formulador e indutor de política energética, mostra claramente que está limitado nisso. O Estado não atua na área de petróleo em nenhuma das suas etapas. Então, a capacidade do Estado de São Paulo de formular, induzir alguma política é bastante reduzida nessas áreas.

O Dr. Zatz colocou uma luta de vinte e poucos anos para tentar fazer sobreviver um projeto de co-geração, muito complicado por vários fatores, mas também porque não temos nenhuma influência dentro do Estado de São Paulo sobre definição de preços, quantidade etc.

O Estado atua na área de gás via CSPE, e todos sabem que o poder concedente, com a capacidade de regulamentação, pode criar regras, fiscalizar e definir preços e tarifas hoje. Atua na área de energia elétrica, subsidiariamente, via delegação da Aneel, com as suas funções de fiscalização; não está delegada aí nenhuma atividade de definição de preço, de filosofia tarifária, de definição de mercado. Isso não é poder concedente na área de energia elétrica.

Nesse novo cenário, ainda se continuam definindo os principais aspectos da política energética do Estado de São Paulo em Fóruns nacionais. Agora, isso se dá também por fora da estrutura do Estado, porque as empresas participam desse Fórum como empresas concessionárias e não como empresas de um determinado Estado.

O Estado de São Paulo não possui atribuições institucionais, instrumentos eficazes para a atuação e formulação de políticas na área de energia elétrica. Ou seja, ele não tem nem instrumento nem mecanismos para isso. Como consequência, essas estruturas que existem hoje, dentro da Secretaria de Energia e das empresas ainda estatais, são reduzidas, minimizadas. Elas não estão



estruturadas e são incompatíveis com o tamanho do Estado de São Paulo e com a importância energética que ele tem. Em que pese toda pujança e dimensão energética do Estado de São Paulo, a capacidade que temos de formular alguma política, induzi-la ou implantá-la, é muito reduzida mesmo dentro do próprio Estado.

Para que recuperemos a capacidade de formular, induzir ou aplicar uma política energética no Estado de São Paulo, é necessário que haja um incremento da descentralização de atribuições e um aumento da transferência dessas atribuições, envolvendo as atividades de planejamento, regulamentação e fiscalização. Inclusive as atribuições de poder concedente de estabelecimento de tarifa, tanto na fase de geração como na de distribuição de energia elétrica. Pode-se dizer que isso irá gerar um descontrole nacional, mas tem que ser feito de forma coordenada. Deve-se, então, verificar como essas atribuições podem ser transferidas para o Estado de São Paulo, sem perder o conjunto e a harmonia nacional necessária a esse tipo de estrutura.

Como consequência, precisaremos de estruturas e mecanismos para essas atividades; planejamento e acompanhamento energéticos, integração setorial, que é importante. Nós não fazemos políticas para energia, mas para petróleo, para álcool, para energia elétrica, para biomassa. É necessária uma integração setorial, como disponibilidade de água e geração de energia elétrica. Elas se encontram no fim, na hora do confronto; elas não nascem juntas.

Fica muito clara essa dimensão, quando o comitê de Bacia no Estado de São Paulo pode definir a regra operacional de forma diferente da sua. É preciso essa integração setorial e a capacidade de possuir, de fato, instrumentos de fomento e desenvolvimento, que permite intervenção sobre o preço, sobre quantidades.

Dentro da nova estrutura da área de energia elétrica, o Estado deve ter possibilidade de atuar como comercializador. Acontecendo isso, evidentemente, um conjunto de diretrizes será necessário para dar um grau de sustentabilidade a essas políticas que o Estado pode desenvolver.



Sempre que se fala na questão do meio ambiente e da água, fala-se em gerar políticas públicas integradas. Essa é a integração setorial. Uma das diretrizes é o Estado de São Paulo desenvolver o conjunto de políticas que priorize a utilização dos seus recursos energéticos. Quando se discute a biomassa, é disso que se trata. O aumento da eficiência energética é diretriz da formulação da política; ela tem de estar antes. Uma maior participação da sociedade nas etapas de planejamento e fiscalização; conselho de energia, conselho de consumidores; comissões permanentes na Câmara. Isso é maior participação social, que talvez possa acontecer com o incentivo à geração descentralizada e a comercialização de energia.

Talvez o item mais importante desse conjunto de diretrizes seja a universalização do atendimento de energia, priorizando os setores mais carentes da população. O conjunto de políticas tem de buscar isso. Para que consiga desenvolver essas ações, o Estado de São Paulo precisa ter um conjunto de atribuições, porque, caso contrário, falar de política energética no Estado de São Paulo, é falar apenas numa interlocução com nível nacional e não em características paulistas e em suas potencialidades. Muito obrigado.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Agradeço ao Dr. Armando pela apresentação e convido o coordenador do grupo Estado enquanto Regulador e Fiscalizador do Serviço de Energia, Dr. Zevi Khan, para sua exposição.

**SR. ZEVI KHAN** – Acredito que a minha apresentação tenha uma aderência muito grande com as apresentações anteriores. A seqüência foi muito feliz, primeiro com a questão da separação do papel do Estado, depois, com a separação da atividade de promoção de energia elétrica ou das diretrizes a respeito de energia elétrica, e o regulador e fiscalizador. A máxima de “quem promove não regula” é uma verdade atual.

Vamos colocar a parte do regulador – Estado enquanto Regulador e Fiscalizador dos Serviços de Energia.

No Estado de São Paulo, a regulação e fiscalização dos serviços de gás canalizado, com uma abrangência ainda maior, incluindo licitações das áreas de gás, as próprias regras foram formuladas pelo Estado no âmbito da Comissão do Serviço Público de Energia. É uma atribuição bastante abrangente na parte do gás, incluindo as tarifas. Dentro do que o Dr. Armando Shalders colocou, é a atribuição completa. Com exceção da formulação política, que é uma questão do Estado, o resto das funções são desempenhadas pela Comissão do Serviço Público de Energia.

Já, na energia elétrica, temos algumas restrições que não são tão acentuadas como colocado pelo Dr. Armando Shalders. O papel da comissão não é o de mero fiscalizador. Dentro do convênio de descentralização com a Aneel, existem pelo menos uns dez itens de atribuição bastante fortes.

No entanto, a própria lei da Aneel impede a descentralização dos serviços da grande geração e também impede a descentralização do sistema básico de transmissão. Assim, algumas áreas são impedidas por lei. Dentro das permitidas por lei federal, as atribuições estão bastante descentralizadas.

A atividade de apoio à regulamentação na energia elétrica tem ocorrido de fato. Temos o maior laboratório do país; temos uma Ouvidoria, que realmente, funciona com milhares de casos analisados. Esse é um instrumento, bem como a fiscalização, fortíssimo para a preparação de novas regulamentações. As novas regulamentações que têm saído na Aneel e as que estão por sair têm uma forte contribuição do Estado de São Paulo. Ainda que o convênio não permita, a atribuição permite a opinião, a troca de idéias. É nesse sentido que quero realçar.

São esses três pontos que destaco como fortes na área de energia elétrica.

Como proposta, colocarei o fortalecimento do papel das agências que é absolutamente essencial dentro do novo modelo, mesmo para que não se tenha um novo ciclo, como colocado pelo Zatz. Dentro do contexto de modernização do



Estado, há o papel que as agências têm desempenhado, porque são estruturas mais modernas, com uma legislação mais moderna do que a média da administração do Estado. O papel das agências, em geral, é assegurado por fonte de recursos próprios; depende muito pouco do Tesouro do Estado. Para se ter uma idéia, a Comissão do Serviço Público de Energia funcionou, no ano passado, com 200 mil reais do Estado. A fonte de recursos, basicamente, são as taxas do gás e o repasse dos convênios de fiscalização.

Quanto à descentralização da Aneel, há um ponto em comum, porque a descentralização deve ser, como proposta, estabelecida com repasse fixo, para que se tenha uma agilidade na ação das próprias comissões estaduais. A estrutura precisa ser aperfeiçoada dentro das possibilidades do Estado de São Paulo. As autarquias têm regras bastante fechadas, difíceis de atuar, e acredito que haja um espaço legislativo muito grande para o aperfeiçoamento da estrutura das agências. Isso vai desde a Lei nº 8.666 até o salário e outras questões.

O conceito de independência das agências é fundamental para que se tenha um sucesso, em longo prazo, dentro desse modelo de regulação. As agências são órgãos criados dentro dos Estados, mas não podem ter, obviamente por ser uma estrutura nova, vícios de uma estrutura mais antiga, para que não se corram alguns riscos aqui colocados.

Um deles é o da captura econômica. As concessionárias são empresas profissionais, que têm um faturamento bastante elevado, dentro das suas atribuições. É preciso que, ao lado das agências, exista uma condição mínima salarial, de formação de pessoal, de questões materiais, para que não ocorra uma captura econômica, que será uma coisa absolutamente natural, caso o Estado não se defenda, adequadamente, na estruturação dessas agências.

A captura política é outra questão. A agência não pode ser sinônimo de governo, embora esteja dentro de uma estrutura de governo. Ela tem de ter autonomia e independência, porque está tratando de um contrato de concessão assinado e que tem de ser cumprido. O risco político de uma captura pode levar



também a uma desmoralização do sistema. A contaminação é de interesses. Se não houver um equilíbrio entre as várias estruturas, governo/concessionárias/usuário, se a agência pender mais para um lado do que para outro, a linguagem passa a ser a da concessionária e não a do usuário. E não pode ser também só a linguagem do usuário, porque é preciso haver um equilíbrio com as relações e com a concessionária. Então, a contaminação de interesses não pode ser nem para um lado nem para o outro.

Temos a ética nas agências, que se refere aos processos, ao próprio pessoal. Há que se cuidar, e medidas podem ser implementadas para fortalecer esse conjunto de atribuições que, com a criação das agências, transforma o Estado, permite uma modernização no trato das questões. Como as agências possuem o poder regulador, o Estado tem o papel legislativo, executivo, até judiciário em muitas questões. É um avanço na modernização do Estado. São Paulo, com os aperfeiçoamentos sugeridos e permanentes, poderá levar uma melhoria aos serviços públicos em geral.

Talvez seja bom eu emendar a outra apresentação.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Passaremos, então, a próxima apresentação do Dr. Zevi, Agências Reguladoras, Fiscalizadoras e as Concessionárias.

**SR. ZEVI KHAN** – No dia 31 de maio assinaremos o contrato de concessão com a terceira de gás, Área Sul do Estado de São Paulo, e temos 13 distribuidoras de energia elétrica. O objetivo dessa relação com essas concessionárias é a melhoria da qualidade do produto, do serviço e do atendimento comercial. É um objetivo permanente, dentro de um equilíbrio de relação entre as concessionárias e os consumidores.

A regulação pode ser existente ou criada. Existente, no caso da energia elétrica, que já é um caso bastante forte, continuamente complementada. Essa



legislação e toda regulação objetiva todos os princípios que são diretrizes de trabalho da agência.

Colocamos aqui de forma bastante genérica, porque, para o gás, é uma questão, para a energia elétrica, é outra. Tem regulação existente e regulação que está para ser feita. São objetivos gerais para os quais o Estado, enquanto regulador, tem que ter um foco permanente.

Aí, existe uma crítica quanto aos chamados contratos de gestão, nos quais algumas agências federais estão envolvidas. A regulação nem sempre pode ser cobrada em contratos; é uma atividade que exige uma prática contínua, uma prática permanente de acompanhamento das questões do mercado e outras questões regulatórias, para que se possa agir no devido tempo. Nem sempre o melhor instrumento para cobrança são contratos de gestão, que correspondem mais a agências executivas do que reguladoras.

Dentro do conceito das agências reguladoras, o principal é aplicar com equilíbrio os preceitos estabelecidos nos contratos de concessão, e aplicar os instrumentos de fiscalização, indicadores de padrões, fiscalizações de campo, pesquisa e satisfação, relatórios, ouvidoria e aprimoramento dos programas de qualidade.

As agências têm estruturas novas; não cabem propostas nesses campos de uma forma inovadora, porque elas já estão trazendo essa modernidade dentro das suas ações. Aqui, cabe mais uma aplicação e a verificação dos resultados.

Os preceitos são esses; os contratos são instrumentos bilaterais e devem ser aplicados com equilíbrio, justiça, e levando em conta ambas as partes. Não cabe rasgar contratos assinados por 30 anos, mas sim, aplicá-los envolvendo todas as partes consideradas.

Aperfeiçoar, incentivar e ampliar as participações previstas na legislação. Conforme colocado pelo Armando, os conselhos de consumidores, a Assembléia Legislativa, os foros adequados para que se chegue às agências reguladoras com as reivindicações, convênios com municípios, descentralização, são instrumentos



muito interessantes e fortes que devem ser utilizados. As audiências públicas, atualmente, na área de energia elétrica, são realizadas nos Estados, simultaneamente, com a audiência pública federal em Brasília. Esse é um instrumento que tem de ser aperfeiçoado e é muito importante para permitir o acesso. O acesso também está na informação e existem muitas formas a serem aperfeiçoadas na divulgação dos direitos e deveres do consumidor, assim como para todos os agentes do setor. Esses são os principais focos e cabem recomendações específicas nessa forma de atuação para aperfeiçoar, incentivar e ampliar a relação com os consumidores. Muito obrigado.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Agradeço ao Dr. Zevi pela apresentação e convite, para apresentar o tema Legislação do Setor de Energia e o Estado, os coordenadores José Paulo e Ubiratan. Primeiramente, enfocando mais o aspecto de Energia Elétrica referente à Legislação do Setor e o Estado, ouviremos o José Paulo. Depois, o Dr. Ubiratan enfocará mais o Setor de Gás.

**SR. JOSÉ PAULO VIEIRA** – Iniciaremos pelos efeitos da reforma do setor elétrico no Estado de São Paulo. Um deles é a perda de mercado da indústria de equipamento e construção civil, em função do poder de compra das estatais. Muita coisa está sendo importada, inclusive projetos e equipamentos. Há a própria demanda e a renda, porque os empregos diretos e indiretos são vinculados ao setor e às indústrias.

A competitividade da economia paulista foi um pouco mais aprofundada. Até que ponto ela pode ser afetada? Esse é um tema que está sendo levantado, e uma das propostas é que esse plenário tenha continuidade, e que seja discutido até que ponto o Estado de São Paulo pode ganhar competitividade ou pode fazê-lo para que não seja afetado negativamente.

O preço da energia tem um viés de alta; a qualidade dos serviços, a confiabilidade do abastecimento para a indústria paulista; a possibilidade de



gargalos na oferta, a possibilidade de gargalos na expansão do sistema de transmissão. A questão da indefinição atual com a expansão do sistema é uma preocupação muito grande do Sindicato dos Engenheiros e merece um enfoque especial. Existe uma empresa de transmissão sob a gestão do Estado com três mil e tantos empregados, mas não há uma política de financiamento e uma política de expansão para transmissão da energia.

Como isso afetará a ciência e tecnologia? Como o Estado pode atuar em termos do modelo que está sendo definido em nível federal? Isso não é uma coisa só do Poder Executivo. Entendemos que essa atuação junto à legislação, ao Congresso, ao Poder Executivo federal é uma coisa um pouco mais ampla.

Existe a questão dos consumidores livres, um dos pontos que pode fazer com que o mercado possa ser mais competitivo ou não.

Há a comprovação da contratação de energia para dar mais segurança e confiabilidade. Já se falou sobre a descentralização, que é um ponto importante. O poder não deve ficar centralizado em Brasília e ir para os Estados, que poderão atuar mais de acordo com a realidade local. E, também, deve-se aperfeiçoar o trabalho da Aneel, da fiscalização das concessões; consolidar o planejamento energético em nível federal, o que não impede que também o Estado pense na questão do planejamento energético e no aperfeiçoamento da defesa da concorrência.

Existem outros itens. O importante é que exista uma pauta. Por exemplo, a isenção da taxa de transmissão de energia para a biomassa é uma coisa a ser pensada. Ela existe para o gás; por que não existir também para a biomassa? A biomassa é uma coisa muito paulista, muito própria do Estado de São Paulo.

Em termos de Estado, o nosso grupo pegou questões mais globais, não entrando no específico de cada item. O que o Estado de São Paulo pensa em termos de co-geração? Vamos incentivar a co-geração, a produção independente, a autoprodução no Estado, com a isenção de alguns impostos, com algum outro tipo de fomento? Isso é importante? Em termos energéticos isso não é relevante, porque



se houver racionamento, ele é equalizado, isonômico. Não importa que o Estado tenha usinas ou não, porque ele é socializado. Mas o Estado pode incentivar vocações locais, potencialidades locais, específicas para o Estado de São Paulo, particularmente, a biomassa.

O que o Estado vai fazer com programas sociais se as concessionárias não atenderem suficientemente e falharem? Não está colocado aqui, mas há também a questão ambiental. Como se faz com a navegação sob a gestão de uma concessionária privada que não tem incentivo nenhum, para que esse programa seja ampliado? Qual o enfoque do Estado de São Paulo com relação ao programa termoelétrico? Tem Estado que queria mais termoelétricas, fazia isenção, etc. É essa a política?

O Estado tem limites ambientais claros: ar, água e o próprio gás. Tem o problema também da expansão das redes. A última transparência mostra algumas propostas de instrumento que estão sendo costuradas no grupo com o Silvio Aleixo, Ismael Junqueira, Flávio Brás Pires, Carlos Kisheineir, e outras pessoas.

O Estado tem uma política energética. Como reforçar alguns instrumentos? Talvez, com um Fórum técnico permanente? É só o Executivo que vai mexer com matriz energética, com política energética? A Assembléia tem um Fórum com excelentes técnicos à disposição para negociar, produzir, formular, atuar em nível federal. Deveria haver estabilidade de alguns instrumentos mais próximos ao Estado e menos ao governo, para não serem descontinuados numa mudança governamental.

O que fazer com as concessionárias que estão aí? As duas de transmissão, a Cesp e a Emae. Existem políticas para elas? Se não houver políticas, elas podem se desvalorizar perante o mercado e o Estado estaria perdendo dinheiro.

Uma coisa típica da Assembléia, o cerne da atuação da Assembléia é o controle social. É preciso que ela atue junto com movimentos, que tenha abertura para ouvir consumidores, segmentos representativos da sociedade, segmentos industriais, e possa enquadrar isso numa política mais ampla. Muito obrigado.



**SR. SILVIO ALEIXO** – Agradeço ao José Paulo pela apresentação e convido o Dr. Ubiratan para complementar a parte de Legislação do Setor de Energia, referente ao gás.

**SR. UBIRATAN ZÁCARO CONESA** – O nosso grupo trata de legislação, embora não tenha nenhum advogado entre seus membros. Foi uma discussão um pouco difícil, porque a maioria é engenheiro.

Orientados pelo coordenador, Silvio, tivemos a preocupação de trazer propostas sobre o nosso assunto – gás – analisando a legislação do setor e procurando fomentar o uso e a utilização do gás.

Todos os demais grupos fizeram proposições que terão de passar por discussão nas questões legais ou por coerção no uso de energético, principalmente poluentes, ou pelo incentivo de outros energéticos. O que iremos colocar aqui, certamente, já foi abordado pelos demais grupos, principalmente o de biomassas, com o qual temos muita coisa em comum.

Estamos fazendo quatro proposições e mostraremos duas transparências. No desenvolvimento do mercado de utilização de gás estamos querendo focar fortemente o gás veicular. Nisso, ele tem uma interface muito grande com a utilização do álcool. Os motivadores da utilização de gás veicular são os mesmos da utilização do álcool; é um energético nacional, embora o gás seja importado; ele não é poluente e diminui os custos de importação de petróleo. O que se propõe é o incentivo à substituição de uso de óleo diesel, o financiamento à conversão da atual frota (principalmente a de veículos pesados), a diferenciação na alíquota de IPVA (isso já existe no álcool, mas não no gás), o financiamento à instalação e/ou expansão dos postos distribuidores de gás.

No Estado de São Paulo, temos hoje apenas 26 endereços onde o consumidor de gás pode ser abastecido, o que é absolutamente insuficiente. É necessário, portanto, o financiamento à instalação de novos postos, à expansão dos



atuais postos e também incentivos fiscais à instalação de postos distribuidores ao longo das rodovias e nas grandes e médias cidades. Entendemos que, atingindo as médias, na seqüência, as pequenas cidades são atingidas. Os parlamentares podem agir buscando financiamento nos órgãos estaduais e também incentivos fiscais na instalação de postos distribuidores. Da mesma forma, na utilização de óleos combustíveis poluentes nos processos industriais, estamos propondo a substituição do óleo por gás natural, através de instrumentos de financiamento, incentivos fiscais e um endurecimento na legislação ambiental.

Na região metropolitana de São Paulo temos uma legislação ambiental bem mais severa do que outros municípios. A preocupação com a emissão de poluentes deveria acontecer em conjunto com o grupo que trata de meio ambiente, e deveríamos trabalhar isso para que, dentro de todo Estado de São Paulo, tivéssemos uma legislação mais rígida quanto à emissão.

Uma terceira proposição seria a atuação junto aos governos municipais para se exigir que os novos edifícios residenciais fora do município de São Paulo, obrigatoriamente, tenham de prever a instalação de rede interna de distribuição de gás, o que reduz a distribuição do gás, hoje feita por GLP na frota de caminhões. Isso, certamente, fortalece a segurança do usuário.

Na área de geração de energia, um assunto bastante atual são os impostos em cascata na geração de energia elétrica. Temos, hoje, na desverticalização do setor, impostos incidindo nas fases de geração de transmissão e distribuição; isso ocorrerá também no setor de gás.

Na produção, o gás tem PIS, Cofins e ICMS, que incidem no transporte, na distribuição e vão incidir na geração de energia elétrica. A proposta é que, na discussão da geração termoelétrica, haja incidência de impostos somente na última fase da cadeia. Conversamos sobre isso com a Asmae e eles também acharam essa idéia interessante.

Assegurar aos novos projetos de geração e co-geração o mesmo tratamento que está sendo dado a uma lista específica de unidades do programa prioritário. Ou



seja, teremos um gás diferenciado para cerca de 40, 50 empreendimentos. Estamos propondo que esse tratamento seja estendido a toda geração de energia com gás natural.

Assegurar às pequenas centrais térmicas as mesmas vantagens das pequenas centrais hidráulicas nos encargos de uso do sistema de transmissão. Hoje, temos 50% de desconto, podendo chegar a 100% para as unidades que entrarem em operação até 2003. Estamos propondo que isso não seja limitado apenas às PCHs, mas estendido às PCTs, como foi colocado pelo grupo da Suani, na utilização das fontes renováveis.

Basicamente, são essas as quatro propostas que temos como fomento à utilização do gás natural no Estado de São Paulo.

Muito obrigado.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Agradeço ao Ubiratan, cuja proposta foi bastante conceitual e prática, tendo em vista que a legislação do gás na distribuição é feita pela Comissão do Serviço Público de Energia. Assim, ele enfocou mais a questão da praticidade e aplicação no âmbito da Assembléia Legislativa.

Convido agora o Fernando do Amaral, para falar sobre a Política Tarifária do Serviço de Energia e os Subsídios Sociais.

**SR. FERNANDO DO AMARAL** – Esse é um problema bastante complicado. Para recordar, a tarifa de energia elétrica da classe residencial baixa renda foi criada em dezembro de 1995, num momento em que existia uma inflação acumulada de tarifas no Plano Real de 33% pelo IGPM.

Existia o conflito de se aplicar um reajuste tarifário bastante alto, já com o Plano Real dando resultados de combate à inflação ou com a situação de insolvência das empresas naquele momento. O que houve foi uma política pública de troca, ou seja, essa tarifa bastante alta de 33% contra um reajuste tarifário na classe residencial que variou de zero a 10%. Mas a maior parte das empresas de

São Paulo ficou na faixa de 2%. Em troca disso, os descontos que todos os consumidores ainda faziam jus nos primeiros 200 quilowatts/hora foram eliminados. Assim, foi criada a subclasse, Tarifa Residencial Baixa Renda, eliminando-se os subsídios para aqueles que não se enquadrassem nesse perfil. A aplicação foi feita de forma descoordenada, a tal ponto que tínhamos, na região da CPFL, cerca da metade dos consumidores residenciais com direito à tarifa baixa-renda, na região mais rica do Estado de São Paulo. No interior do Piauí, na Cepisa, só 0,18% são classificados como baixa renda. Temos uma distorção bastante grande na aplicação dessas tarifas.

É importante destacar também que existe um certo desentendimento, pois alguns acreditam que essas coisas tenham acontecido depois do processo de privatização; mas tudo isso aconteceu antes desse processo.

Quais as dificuldades que temos para fazer propostas objetivas? A primeira é que energia elétrica é matéria constitucional da União, art. 22 da Constituição. Portanto, fica difícil para o Legislativo de São Paulo atuar, exceto por meio de pressões, manifestando o peso específico que São Paulo tem no processo.

Existem pelo menos três projetos de lei diferentes tramitando no Congresso e no Senado, tentando colocar ordem nessa organização que tem critérios desbaratados para todas as concessionárias do Estado.

Outra dificuldade é a fonte de recursos. Pensa-se em dar subsídios; mas não se pensa de onde viria o dinheiro.

Finalmente, há um problema prático muito importante: como fazer com que o subsídio chegue à mão de quem realmente precisa, como fazer essa classificação? Então, vêm alguns critérios como tamanho da casa do cidadão, comprovação de renda, número de filhos etc. São temas complicados para operacionalização na concessionária.

Partindo de propostas objetivas, inclusive colocadas ao encargo da aprovação da Assembléia Legislativa, temos a eliminação da incidência do ICMS até 120 quilowatts/hora. Hoje, até 50 não se paga ICMS. Estamos propondo uma

ampliação da base dessa renúncia fiscal porque, quando foi implantado o programa de baixa renda, houve um ganho real de arrecadação do ICMS no Estado de São Paulo. Não temos um estudo completo para todas as concessionárias, mas, no âmbito desse grupo, fizemos um estudo de caso para a CPFL, e houve ganho real de arrecadação em moeda constante. Uma das formas é transferir esse recurso do ICMS, dando um desconto, na forma de imposto, para aquelas pessoas que consomem menos e, provavelmente, são menos aquinhoadas do ponto de vista de receita.

Segunda proposta objetiva para São Paulo. Hoje, existem critérios diferentes para as diversas concessionárias, que geram uma espécie de estoque de recursos aplicados em subsídios. A Eletropaulo, Bandeirantes, Paulista, todas aplicam, com as regras vigentes, uma certa quantidade de subsídios cruzados. A idéia é quantificar esses valores, e a proposição é que a Assembléia, ou quem possa, faça com que esses recursos não sejam minimizados, qualquer que seja a regra nova que venha a valer, qualquer que seja a lei. Inclusive, corremos o risco de que uma lei em nível nacional leve uma redução desses recursos. Esses recursos poderiam ser quantificados em reais ou em megawatt/hora e sofrer correção à medida que as tarifas também sofressem.

A Aneel contratou a Universidade de São Paulo para trabalhar essa questão e eles estão tentando fazer uma ordenação. A data de entrega do projeto final desse estudo pela Fipe seria esta semana, dia 15 de maio, mas eles pediram uma prorrogação de prazo. Por isso, não coloco a proposição dos novos critérios, mas só a dificuldade que teremos de carimbar quem merece o recurso.

Assim, as propostas objetivas são estas duas: redução do ICMS até 120 quilowatt/hora e manutenção dos recursos até hoje destinados, para que não haja uma redução do dinheiro que é dado a essa camada de baixa renda.

Muito obrigado.



**SR. SILVIO ALEIXO** – Prosseguindo os trabalhos, convido o Dr. Airton Ghibert para falar sobre Mudanças Institucionais, Adequação ao Novo Século.

**SR. AIRTON GHIBERT** – Vou contar com o engenheiro Álvaro para me auxiliar. As propostas apresentadas até agora chamaram muito a atenção, mas antevejo uma grande dificuldade. Primeiro, seria a consolidação dessas propostas, o que vai exigir um trabalho profundo dos coordenadores.

O segundo ponto importante, que é um desafio maior ainda – e, neste caso, dirijo-me, especialmente, ao Deputado Sidney Beraldo -, é a questão legislativa. Para que a nossa discussão, que é riquíssima, não fique só no âmbito quase acadêmico, é necessária a atuação do Poder Legislativo, que tem uma importância definitiva nesse processo. Uma série das questões que estão sendo tratadas aqui transcendem, inclusive, à Assembléia Legislativa, pois deverão ser discutidas em Brasília. Isso foi dito aqui por várias pessoas que me antecederam. E os senhores sabem muito bem do poder político do nosso Estado em Brasília, pois um deputado de São Paulo vale muito menos do que deputados de outras regiões do país. Um embate ou uma atuação política de São Paulo, no âmbito do Congresso Nacional, não é fácil, tranqüila e pacífica. Pelo contrário, as dificuldades serão muito grandes.

Apresento essas duas grandes dificuldades, esperando que o meu amigo Silvio e o Deputado Sidney encontrem a saída, porque isso envolve partidos políticos e uma série de questões. Alguns problemas apontados aqui mereceriam uma grande articulação política em torno de alguns objetivos comuns, mas infelizmente, na política, nem sempre os objetivos da sociedade são aqueles respeitados pelos partidos políticos.

Partindo para a nossa apresentação, eu diria que estamos em reforma. Isso está muito claro, especialmente para aqueles que estão dentro do setor elétrico, e também para os outros setores da área de energia. O Congresso Nacional recebeu, na semana passada, o Projeto nº 2.905, inclusive com pedido de urgência, que é complicadíssimo, pois altera várias leis.



A passagem do Estado-produtor-empresário para o Estado-regulador não é automática. Por mais que professemos nossa fé no mercado, ele não é perfeito. Quando tratamos de fornecimento de alguns serviços essenciais à população, essa questão fica ainda mais crítica. Teremos muitas dificuldades na transposição do Estado-produtor-empresário para Estado-regulador em função das assimetrias regionais e das assimetrias sociais, principalmente.

O país não possui uma política energética de fato. O Conselho Nacional de Política Energética só funcionou no papel, pois, até agora, não se reuniu, e não tenho conhecimento de que tenha sido nomeado. Isso implica numa situação muito difícil. Como discutir política energética ou uma série de ações, inclusive no âmbito legislativo, que demandam uma visão de tempo muito longo, se o país não tem política energética? Então, continuamos na linha de “vender o almoço para pagar a janta”. Também fica muito difícil discutir política energética do Estado se o próprio país não tem política energética.

Com referência à Lei nº 2.095, a Eletrobrás e Itaipu, hoje a energia é repassada por Furnas e Eletrosul, e o novo projeto é Eletrobrás Comercializadora. Quanto aos financiamentos da Eletrobrás, uma questão muito debatida na reforma do setor elétrico, parece hoje estar definido no critério do personograma, o fato de que a Eletrobrás financiará o setor público. Aliás, é o que ela faz hoje. Na nova proposta, ela não só financiará o setor público, mas também a ONS e concessionárias privadas. Quanto à energia nuclear, a Eletrobrás será a comercializadora dessa energia e haverá um período de transição.

Temos a redistribuição da energia de Itaipu. Hoje, essa energia é, obrigatoriamente, comprada por concessionárias da região Sul, Sudeste e Centro-Oeste. Na nova proposta, em análise no Congresso, essa energia de Itaipu seria dividida entre as distribuidoras e comercializadoras.

Em função do tempo, falarei algumas coisas sobre as dificuldades na transição e, no final, apresentarei algumas propostas de espectro bem geral.



A questão do órgão financiador está definida, pelo menos por enquanto, em função da última legislação que está sendo apreciada no Congresso.

As dificuldades de otimização energética no novo modelo. E o Carlos sabe muito bem das dificuldades num cenário de mudança de matriz energética com forte incremento das termoeletricas.

A questão da interligação dos sistemas. Temos, inclusive, essa interligação entre o Norte, Sudeste e Sul.

As empresas de geração privada que atuarão em regime concorrencial. Os regimes hidráulicos serão distintos, o nosso país é continental, e os objetivos dessas empresas podem ser conflitantes. Portanto, a ONS terá muita dificuldade.

Quanto à nova matriz, o planejamento indicativo diz que em 2010 teremos 12% de termoeletricas; 49 usinas termoeletricas estão sendo colocadas para essa discussão.

Há um grande problema com relação ao preço dessa nova energia.

Também quero colocar a seguinte questão: será que tem tanto gás para isso?

A desverticalização das empresas estaduais, segundo o modelo proposto. A Cemig e a Copel, que concorrem com as empresas do Estado de São Paulo, não foram desverticalizadas. São empresas, inclusive, com uma política muito agressiva. Com a liberação desse mercado, teremos um resultado, no processo concorrencial, ainda muito duvidoso.

Os limites do mercado. Se o regime é concorrencial, deixar um limite de mercado de 30% na área de geração e 25% na área de distribuição também é um tema que merece discussão. Precisamos discutir a legislação e revermos aquilo que ainda não está perfeitamente adequado. Isso será necessário para que tenhamos segurança dentro do arcabouço institucional do setor de energia.

As parcerias da Eletrobrás. Como mencionei, a Eletrobrás ampliará suas parcerias como órgão financiador do setor elétrico.

Segundo o PL, a Eletrobrás poderá liberar recursos para as concessionárias privadas. A Eletrobrás tem uma grande importância nos projetos pioneiros e mesmo



naqueles que não encontram equação de mercado, mas se justifica a sua execução em função do apelo social. Isso significa que o Estado, creio ser consenso entre nós, não se pode afastar totalmente do setor de energia. A Eletrobrás, garantindo a compra da produção, principalmente nas fontes alternativas, como eram chamadas antigamente – mas que não considero mais alternativas – terá um importante papel.

No problema das tarifas, colocado aqui pelo Fernando, há a questão do expurgo do IGPM, para que não fique realimentando o processo de correção das tarifas. Esse tema foi debatido na semana passada na Aneel e no próprio Ministério da Fazenda. O problema das tarifas de energia elétrica no país é um problema centenário.

Os impactos sobre São Paulo e o que São Paulo pode fazer. Pesquisando os dados do IBGE, constatei que mais de meio milhão de pessoas, no Estado mais rico do Brasil, ainda não é atendida pela energia elétrica. O Estado consome aproximadamente 1/3 do consumo global de energia. Alguém disse que o problema de racionamento seria socializado, mas essa socialização acabará sendo mais danosa.

A questão do impacto tarifário. O preço da nova energia será substancialmente mais elevado do que o da velha energia. Essa questão não está resolvida, e São Paulo será fortemente afetado por isso.

Existem algumas propostas. Discutimos a criação de um *mix* tarifário para viabilizar a nova energia sem ter, no entanto, um *gap* absolutamente desastroso do ponto de vista econômico.

A aprovação da Lei nº 2.095 na forma como está proposta no Congresso Nacional também trará impactos muito fortes sobre São Paulo.

Pegando o exemplo de Itaipu, a PL propõe que as comercializadoras de energia também passem a participar desse sistema de distribuição de energia de Itaipu. Essa energia é cara, comparada às outras usinas que temos aqui no Estado de São Paulo. Mas, se compararmos o preço da energia de Itaipu ao preço da nova energia, o de Itaipu é barato. É evidente que há interesse das comercializadoras em



participar desse processo, e isso, obviamente, trará um impacto muito forte sobre São Paulo.

Nenhum país do mundo, com as dimensões continentais como o nosso, possui um sistema regulatório tão centralizado. Esse, na verdade, é o grande mote da minha apresentação e do grupo que ajudou a elaborar este trabalho. As nossas diversidades geográficas de fatores socioeconômicos exigem também diversidade regulatória. Esse tema não é fácil, mas é tema de uma partida jogada em Brasília, não exatamente em São Paulo. Embora muitas coisas possam ser feitas no âmbito do nosso Estado e no âmbito da Assembléia, dependeremos muito de Brasília.

A questão da convergência entre a indústria do gás e da energia elétrica está acontecendo no mundo todo. Portanto, os marcos regulatórios diferenciados, onde, na prática, ambas atuarão competindo no mesmo mercado, é também uma questão complicada e merece um outro tratamento.

Finalizando, São Paulo precisa governar a sua política energética. Esse é um grande problema. O recente acordo da CESP com a empresa portuguesa, a CGDE, para construir 35 centrais movidas a bagaço de cana aqui em São Paulo, foi uma coisa que nos deixou felizes, porque esse contrato celebrado irá gerar 300 megawatts, o suficiente para alimentar 1,2 milhão de residências. Entretanto, parece que o preço pago a essa nova energia deve ser mais bem discutido. Também o impacto desse contrato no futuro da CESP deveria ser mais bem avaliado, principalmente porque o governo de São Paulo, segundo o projeto aprovado na Assembléia Legislativa, pretende vender a CESP.

Não trabalho e nem tenho pretensão de trabalhar na Secretaria de Energia, mas proponho seu fortalecimento. Aliás, a sua extinção andou sendo discutida em função da privatização. Seria um imenso equívoco político, e São Paulo pagaria um preço muito alto por isso. Devemos fortalecer a atuação da Secretaria para que ela possa formular, planejar, implementar políticas energéticas estaduais e compensar as deficiências do mercado. Existem lacunas importantes, em que a Secretaria



poderia ter sua atuação de forma muito relevante, principalmente nos aspectos sociais.

Ampliação dos poderes da Comissão dos Serviços Públicos de Energia, em função da diversidade regulatória, que proponho seja levado a Brasília e debatido no âmbito do Congresso Nacional.

Manter as empresas de transmissão sob controle do Estado, promovendo e garantindo tudo aquilo que foi prometido na reforma do setor: melhoria da qualidade, preços justos.

Que os consumidores se apropriem também os ganhos de produtividade, que a competitividade seja realçada e ressaltada, que as políticas voltadas à efficientização e aproveitamento das cadeias energéticas mais favoráveis ao nosso Estado sejam realmente feitas.

Muito obrigado.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Agradeço ao Airtton Ghibert e quero anunciar a presença da Deputada Edir Sales. Agora, chamarei o Professor José Sidney Colombo Martini, que irá falar sobre as propostas da Formação de Recursos Humanos, Centro de Excelência, Instituto de Pesquisa.

**SR. JOSÉ SIDNEY COLOMBO MARTINI** – Eu jamais faria esta apresentação sem a presença da Deputada Edir Sales. Quero, Dr. Silvio, registrar em ata duas palmas virtuais: uma para o Shalders e outra para o Zevi que fizeram duas apresentações e ganharam só uma salva de palmas.

Recursos Humanos é um assunto apaixonante e foi difícil sintetizar algo de uma abrangência tão grande. Vamos direto às propostas.

A primeira delas é a valorização da energia nas várias fases da vida humana. Sempre pensando o que podemos fazer enquanto Estado, utilizando a oportunidade ímpar de uma Assembléia Legislativa se importar com assuntos que possam ser estímulos a gestões do Executivo.



A primeira proposta seria incluir, na grade curricular do ensino fundamental, da 1ª à 8ª série, o assunto energia como tema transversal, com a produção e edição de material didático, para alunos e professores. Todos os joguinhos de videogame têm indicadores de energia ou de vida que qualquer criança conhece. Portanto, é um tema muito fácil, dependendo de como seja introduzido: não como um disciplina obrigatória, mas transversalmente.

Motivar os formadores de opinião, promovendo campanhas publicitárias, congressos permanentes, e utilizar a Internet como forma de valorização e divulgação do tema. Energia só é importante na hora que fica importante; só se lembra da energia, quando há risco de faltar. É importante a presença disso como um tema para divulgação.

Criar e popularizar terminologia e indicadores permanentes de reserva energética. Como se chama o relógio que mede energia? Não criaram. O que mede água chama hidrômetro. Como se chama o profissional de energia? Energético? O assunto é muito importante, mas faltam palavras para essas coisas importantes.

O mercado profissional para o setor. Primeiro, a valorização da carreira do profissional de energia nas empresas, prestigiando os profissionais que concluíram escolas técnicas, de nível médio e superior, privilegiando a mão-de-obra especializada local. É importante que se privilegie a especialidade que se cria localmente. Que não se pense que as soluções do nosso assunto energético possam ou devam ser importadas com recursos humanos de outras áreas ou de outros países.

Valorizar a certificação pessoal, a partir de testes de capacitação para assegurar a atualização tecnológica.

Estamos falando de energia. Todos regulam carro. Hoje, para regular motor de carro, existem aparelhos eletrônicos, e não mais o mecânico. Mas há necessidade de se ter um profissional capacitado, homologado, para tratar com coisas de energia, e isso valoriza o seu trato.



Olhando a formação complementada e continuada para a área de energia, a proposta, dentro desse enfoque, seria incentivar a educação corporativa integrada ao mercado: concessionárias, estruturas de serviço e indústria.

Podemos ver as áreas de treinamento dentro das empresas que tratam energia elétrica para valer. Na parte de formação dos recursos humanos, as empresas que investem maciçamente nessa área precisariam tratar desse assunto com um certo estímulo, não deixando o papel para a universidade ou estímulos individuais das pessoas que pretendam melhorar seu próprio currículo.

Formar novos profissionais para construção, operação e manutenção de usinas térmicas. Está-se vendo que, depois do elétrico, o térmico ocupará um bom espaço. Onde se forma gente desse tipo? Como se forma um “energético”? É na engenharia? É na química? Como se forma gente para a área de energia?

Incentivar a reciclagem profissional através da educação continuada nos vários níveis de carreira: de auxiliar a engenheiro. É muito difícil pensar em educação continuada para as profissões de nível médio ou até para os artesãos. O pessoal, provavelmente, vai aprendendo por tentativa e erro. Há muito que fazer, especificamente na área de energia, no aprimoramento da mão-de-obra do assunto. Aqui, digo até dos eletricitistas, aqueles que fazem instalações elétricas de maneira mais simples.

Quanto aos centros de Excelência e Institutos de Pesquisa, a proposta seria identificar e dinamizar, no âmbito do governo, estruturas e recursos voltados para o desenvolvimento de soluções dos problemas energéticos locais. Existem recursos. A Fapesp, por exemplo, que é um órgão estadual e não depende da União, tem bons recursos para capitalizar em cima de temas e soluções de problemas locais. Foi muito bonito descobrir o Genoma, decodificar o código do amarelinho que ataca os nossos laranjais. Que outros problemas ligados à energia em São Paulo poderiam ser prioritariamente prestigiados pelos órgãos de fomento de pesquisa e desenvolvimento, como a Fapesp?



Aproximar as estruturas oficiais de pesquisa das empresas do mercado, com vista a soluções de problemas concretos. A ciência é muito bonita, sou uma pessoa de universidade, valorizo extremamente a cultura, a ciência em si, mas o pragmatismo das soluções é necessário, pelo menos em 50% do esforço.

Os Estados Unidos conseguiram ir à Lua. Aquilo, como evento político, foi muito importante, e fundamental como tema catalisador de um grande esforço de desenvolvimento tecnológico nas várias áreas. Antes de um tema heróico, como pôr um homem na lua, outros temas, como as guerras, desde o início da humanidade, vêm catalisando esforços. Modernamente, não precisamos ter uma guerra ou revolução para que um IPT deixe de fazer pesquisa tecnológica e passe a produzir armamento para defender o Estado de São Paulo.

Hoje, podemos ter motivos, como grandes bailes, grandes batizados energéticos, que catalisem a pesquisa de desenvolvimento, aplicado a resultados que sejam devolvidos à sociedade, que, afinal, está pagando a conta.

A ação do governo na sintonia dos processos de formação e orientação de pesquisa e de intercâmbios tecnológicos. Preservar, no Estado de São Paulo, um órgão de planejamento energético. O país não é limite para se pensar em energia, pois importamos da Venezuela, da Bolívia, da Argentina, mas precisamos preservar, no âmbito do Estado, uma reflexão localizada.

Criar um grupo intersecretarias: Ciência, Tecnologia e Energia, para coordenar o processo de formação e pesquisa na área energética. A Secretaria de Ciência e Tecnologia está buscando recursos para tudo. E nós da área de energia temos interesse? É importante que nos aproximemos e não fiquemos só nas possibilidades.

Coordenar a aplicação de recursos financeiros dos órgãos de fomento de pesquisa, investindo em centros de excelência, proporcionando maior eficiência na solução de problemas locais. Pensar, livre-pensar; pesquisar, liberdade total. Mas não é justo que, em três universidades estaduais – Unicamp, USP e Unesp -,



tenhamos grupos de pesquisa fazendo, paralelamente, as mesmas pesquisas. Há que se coordenar um pouco esse recurso. Se ele é escasso, se é esparso.

Há um aspecto ligado a recursos humanos que o Estado, enquanto participe do processo de energia, e principalmente de energia elétrica, tem que pensar: se ele quer competir no mercado privado, tem que enfrentar as questões do mercado privado. Não é possível se manter regras para o negócio do Estado.

Falando em remuneração, os homens da energia que trabalham nas empresas do Estado, em algumas posições, têm diferencial de dez vezes de remuneração em relação às mesmas posições da iniciativa privada. Isso é tolerável enquanto transição; em médio e longo prazo, é a falência da empresa estatal. Se a transmissão, que é estatal, não se preparar para enfrentar a competitividade do mercado privado, será fatalmente engolida pela geração ou pela distribuição.

Os demais temas ligados, tenho aqui 35, deixo para discussões posteriores.

Muito obrigado.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Agradeço o Professor Sidney pela exposição. Encerramos o trabalho de apresentação de todas as propostas dos grupos e faremos a seguir o debate.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Este debate agora é importante para que possamos fazer uma integração das informações e buscarmos consenso geral. Vou passar a palavra à Deputada Edir Sales.

**SRA. EDIR SALES** – Gostaria apenas de saudar o pessoal e me desculpar pelo atraso, mas eu estava em uma reunião com a diretoria do Hospital das Clínicas. Agora, estamos juntos mais uma vez.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Reiniciando os trabalhos, vou chamar o Dr. Álvaro para suas colocações, pedindo aos que forem fazer uso da palavra que o façam em dois minutos, para que todos tenham oportunidade de se manifestar.

**SR. ÁLVARO MARTINS** – Fui indicado pelo Sindicato dos Engenheiros para fazer deste evento que penso ser uma iniciativa muito importante, inclusive pela participação da sociedade. O Sindicato dos Engenheiros tem muita experiência para trocar, e, em nome do Sindicato, agradecemos o convite.

Estou inscrito no Grupo Agências Reguladoras e Fiscalizadoras e Concessionários de Serviços Públicos de Energia. Enviei para o coordenador e para o gabinete dos deputados dois e-mails, tentando verificar quando seria a reunião do grupo temático para que pudéssemos participar.

Em dois minutos, não dá para colocar todas as questões envolvidas, mas queria deixar registrado que o Sindicato dos Engenheiros, neste grupo, não teve condições de dar opinião, de discutir. Se o que se busca é a opinião da sociedade, e como temos ainda um prazo para elaborar relatório, gostaria que isso fosse resgatado, para que seja realmente o resultado da sociedade e não o resultado, como disse o Silvio, somente da Secretaria de Energia ou da Comissão do Serviço Público de Energia.

Eu gostaria de participar deste grupo, porque gosto de novas tecnologias e me inscrevi nele por achá-lo muito polêmico e muito importante para o consumidor.

Tenho a revista do Idec nº 49, que tem o seguinte título: “Energia cara”. Vou ler uma das partes: “As concessionárias são ineficazes, porque as agências reguladoras, do modo como estão estruturadas, são ineficazes e seus modelos precisam ser revistos.”

Como disse o engenheiro Airton Ghibert, as promessas feitas, quando da aprovação do Projeto nº 71 aqui na Assembléia, têm de ser consagradas. Até agora, caminhamos no sentido contrário perante a população. Tanto isso é verdade que há, nessa revista, uma avaliação de que os pequenos consumidores tiveram um



aumento de 379% no preço da energia em determinado período, enquanto os grandes consumidores tiveram uma diminuição de 16%. A energia elétrica é um forte instrumento concentrador de renda e, por isso, tem de haver um controle, uma regulamentação, muito forte perante isso.

O Dr. José Zatz disse que temos de ser pragmáticos. Ser pragmático é fazer. Qual é o exemplo? Este aqui é o “Diário Popular” de sexta-feira: “Poste cai e mata moça grávida de cinco meses.” Neste mesmo jornal há uma dicotomia: “TST confirma demissão de 1.080 eletricitários.” Os senhores devem ter ouvido pela imprensa que a Eletropaulo demitiu em massa, num primeiro período, 1.080, fora o resto. Nesses casos, os trabalhadores ganharam em primeira e segunda instância, e o TST, os senhores sabem que eles julgam politicamente, reformou e deu ganho para a empresa. Houve uma diminuição, num espaço de dez anos, acentuada nos últimos cinco anos, dos profissionais trabalhando no setor elétrico.

Por que esse poste caiu? Está aqui escrito: o poste estava em péssimas condições, necessitava de manutenção, substituição. Os cidadãos solicitaram à Eletropaulo para fazer o serviço de troca do poste quatro meses se passaram, até que caiu o poste e matou uma senhora grávida de cinco meses.

É muito sério o que estamos discutindo aqui. Eu sou um consumidor conscientizado e tenho cinco lâmpadas compactas, fluorescentes, de 32 e 54 watts, tenho uma fonte de 300 watts, queimadas por falhas do sistema elétrico no dia 19 e 21 de fevereiro de 1999. Como tenho cinco anos para recorrer, estou guardando, mas é muito difícil reaver, porque são necessários vários requisitos.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Talvez o Dr. Zevi pudesse responder a essa questão, porque existe a Comissão do Serviço Público de Energia para que o consumidor recorra.

**SR. ÁLVARO MARTINS** – Mas há uma dificuldade muito grande do consumidor, desde o acesso até o tempo.



Houve na Assembléia Legislativa o Projeto nº 596, criador de uma Agência de Serviços Públicos. Esse projeto foi transpassado pelo PLC nº 137, que criou a Comissão do Serviço Público de Energia. Eu li os dois projetos e acredito que o nº 596 atende mais ao povo. Mas, se existe a Comissão, vamos fazer com que ela funcione direito; se existe a Aneel, vamos fazer com ela funcione direito. Se existem as concessionárias, vamos fiscalizá-las, porque hoje estão colocando cruzetas de madeira em vez de cruzeta de madeira tratada. Se cair um raio lá, trinca a madeira e fica-se sem energia.

Na Zona Oeste da cidade de São Paulo, havia cinco grupos de manutenção na Eletropaulo e deixaram dois eletricitas; um deles se aposentou e restou somente um.

Eu só queria dar ênfase à participação do Sindicato dos Engenheiros, para que pudéssemos contribuir, realmente, com esse processo.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Agradeço a participação, Álvaro, e peço que encaminhe essa participação ao Dr. Zevi, que é coordenador desse grupo. Com certeza, ele o convocará para as próximas reuniões para participar desse trabalho.

**SR. ÁLVARO MARTINS** – Este seminário é conclusivo. Eu e meu colega não pudemos contribuir nas discussões daquele tema, mas concordo com a maior parte do que foi colocado pelo Zevi, porque é objetivo, realmente. Porém, existem formas de se fazer e de se colocar as coisas, e eu gostaria de acrescentar algumas coisas e isso não é possível em dois minutos; tem de ser feito em reunião, em grupo, ser votado, aprovado e transcrito.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Obrigado, Álvaro.



**SR. ZEVI KHAN** – Em primeiro lugar, Álvaro, eu quero agradecer a sua colocação e dizer que você já está convidado para a reunião. O que ocorreu é que a nomeação do Sindicato dos Engenheiros foi na data da nossa última reunião aqui.

Até então, fizemos gestões imensas, reunimos todas as concessionárias, universidades, tentando trazer gente para a discussão das agências reguladoras. A partir daquela data, não houve mais reunião de fato, portanto, não houve mais convocação. Mas estamos abertos para novas contribuições do Sindicato, bem como de outras entidades.

**SR. LUÍS AUGUSTO MAZON** – Sou diretor-presidente da Soletrol, Aquecedores Solares de Água, e vice-presidente de marketing e relações governamentais da Abrava, Associação Brasileira de Refrigeração, Ar-Condicionado, Ventilação e Aquecimento, onde está inserido o Departamento de Aquecimento Solar, do qual também fui diretor durante seis anos.

Queria fazer uma observação sobre aquilo que acompanhei da apresentação do dia 3 e de hoje. É fundamental que saíamos de um evento como este com propostas bastante objetivas do ponto de vista de legislação desta Casa.

No início dos trabalhos, houve muita motivação no sentido de fomentar a questão do aspecto energético do Estado de São Paulo. No tocante às energias renováveis, entramos com uma proposta de aquecimento solar que, inclusive, foi colocada. Eu só gostaria de fazer uma observação ao que a Suani bem apresentou, com referência à adoção objetiva de uma legislação que determine a colocação dos sistemas em casas populares. Vemos que um dos grandes problemas de energia elétrica no Brasil, particularmente no Estado de São Paulo, é o horário de ponta. Se é preciso pensar em alguma coisa, tem de ser em atender uma situação que possa melhorar o equilíbrio de oferta e de demanda. A questão do chuveiro elétrico é danosa para todo o país, sendo que é o único país do mundo que tem a característica de usar o chuveiro elétrico em grande escala.



Devemos ter sempre em mente o que, de fato, podemos fazer em termos de legislação que permita fomentar mercados, resolver problemas, gerar empregos, promover o meio ambiente e o uso racional de energia.

Muito obrigado.

**SR. WALTER MELLO** – Estou aqui representando a Associação dos Aposentados da Fundação CESP, e também o Instituto de Engenharia, uma vez que sou o diretor do Departamento de Engenharia Ambiental, Energia e Saneamento do Instituto.

Ouvi todas as propostas e considerações. Na verdade, está sendo feito, aqui, algo muito importante, mas, às vezes, precisamos pensar no passado para alimentar o futuro.

Há um ponto em que discordo do Armando, quando ele diz que o Estado de São Paulo nunca teve um planejamento energético. Na verdade, foi um dos poucos Estados brasileiros, se não o único, que, na década de 50, fez o primeiro plano energético do Estado de São Paulo, na gestão do nosso saudoso Professor Lucas Nogueira Garcez. Na época, não havia muito petróleo, mas ele se baseou exatamente no setor hidroelétrico, que eram as fontes que tínhamos.

Alguém também disse que o Deputado de São Paulo não vale a mesma coisa do que o Deputado de outros Estados, que o peso dele é diferente. Se São Paulo não se cuidar, não esperem que, da área federal, venha alguma benesse para cá. São Paulo tem de ter, por sua conta, uma política energética do Estado, que atenda aos seus interesses com qualidade e quantidade, porque outros não vão ajudar. Já vivemos dificuldades homéricas, enfrentamos a área federal em várias etapas e as coisas continuam as mesmas.

Estamos vendo, hoje, a indústria se esvaziando por várias outras razões que não só energia, porque essa ainda não começou a bater. Alguém citou o caso da Cemig e da Copel, que continuam verticalizadas. Não posso deixar de dizer que sou partidário dessa linha. Sou um crítico do processo atual de privatização quanto à



forma como foi feito, mas as coisas estão aí e têm de ser tocadas para frente. Não quero que elas voltem, mas que isso não leve São Paulo para a trás, fazendo com que ele deixe de ser a locomotiva para ser o último vagão do trem.

Tudo que está sendo feito é importante, e espero que, deste seminário, saia uma proposta, e que São Paulo continue tendo um órgão forte de planejamento e de comando de energia. Foi falada alguma coisa sobre fortalecer a Secretaria de Energia, que, muitas vezes, corre o risco de ser suprimida. Eu penso que ela tem de existir. Ou é essa Secretaria ou é outra. No passado, tínhamos a CESP, que era a grande provedora de energia, que comandava o setor de São Paulo. Hoje, ela não tem mais essa função, mas alguma outra terá. A Comissão do Serviço Público de Energia está aí, mas ela não terá essa característica; é um pouco diferente, é outra coisa.

Deste seminário tem de sair uma proposta nessa linha. Não podemos abdicar disso. As coisas sempre foram difíceis para São Paulo. Para implementar o programa que temos aqui, para fazer uma Ilha Solteira, e para fazer uma linha de transmissão de Jupiá, Bauru, Cabreúva, e por aí afora, foi muito difícil. Muitas vezes, fizemos antes de ter a concessão, porque, senão, não teríamos nunca.

Por isso eu digo que foi um planejamento feito há 50 anos, e, no remanso desse planejamento, chegamos até agora. Que, para os próximos 50 anos, saia um programa da Assembléia Legislativa que garanta a São Paulo a sua liderança. Não queremos ser hegemônicos, mas também não podemos ficar para trás.

A fusão da CESP foi mais ou menos em 1966, quando existia a Cemig única, a Copel única, e nós, em São Paulo, nos digladiávamos em 11 empresas. Fizemos uma CESP que mostrou a que veio. Hoje, São Paulo tomou a dianteira e desmontou a CESP; os nossos vizinhos continuam os mesmos e levando as indústrias para os seus Estados, dando outros benefícios. Era só um alerta que eu queria fazer.

Srs. Deputados, posso, com certeza, dizer aos senhores que a nossa Associação de Aposentados – que congrega hoje 17.298 associados pagantes, sócios originários das três grandes empresas anteriores – ainda tem muita energia e



muita gente para ajudar este país, principalmente este Estado, a dar outra alavancagem. Não estamos mortos e tem muita gente com 40, 50, 60 anos que ainda está à disposição, para colaborar até voluntariamente para esse planejamento todo que está aí.

Quanto ao Instituto de Engenharia, estou pretendendo fazer um debate, porque o meio ambiente, a energia e o saneamento são importantes, mas essas três coisas tem de ser casadas. Não se pode só pensar no meio ambiente. Por exemplo, não se pode impedir que se corte um pé de capim, para não pôr uma torre de transmissão de Itaipu. Meio ambiente é importante, mas temos obras paradas, porque o meio ambiente impede de fazer. Temos de ter um bom-senso nisso tudo.

Com relação ao abastecimento de água, vemos que o racionamento está batendo às portas. Está programado para o dia 10 de junho o racionamento em São Paulo. Eu lembraria que, na década de 80, quando ainda dirigíamos algumas empresas do Estado, foi feito um estudo para trazer do Vale da Ribeira, a 60 km, para São Paulo, cerca 60 m<sup>3</sup> de água, podendo chegar a 100 m<sup>3</sup>. Foi o famoso Projeto de São Lourenço, o Lourencinho. Esse projeto, hoje, está reavaliado, existindo alternativas até econômicas e, praticamente sem impactos ambientais. Esse projeto isolado, para abastecimento de água, é inviável; para energia, também é inviável. Mas, se associarmos energia e água, será a melhor coisa para São Paulo. Podem ser instaladas usinas reversíveis com bombas de até 2 milhões de quilowatts, trazendo água para São Paulo, bombeando na hora da sobra, liberando a água, que hoje está vindo da região de Mairiporã, Atibaia, os 33 m<sup>3</sup> da Cantareira. É um projeto integrado que um Fórum como este deve levantar. É projeto de impacto, é projeto de estadista; não vai começar e acabar num mesmo governo. Mas São Paulo tem condições para fazer um projeto desse tipo, e é do que precisamos. O resto é tudo paliativo.

O custo de tratamento de água em São Paulo, hoje, está chegando, de R\$ 0,5, a R\$ 0,18, R\$ 0,24, por metro cúbico. Pode-se tirar água suja e tratar, só que, cada vez que se faz isso, fica muito mais caro. E existe uma água limpa, perdida,



que está indo para o mar; ninguém precisa dessa água no Vale do Ribeira, e essa água pode ser trazida para abastecer São Paulo, sem problema nenhum.

Era o recado que eu queria dar e aproveito para agradecer a oportunidade desse espaço.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Agradeço ao Dr. Walter Mello, e a palavra está aberta se alguém quiser se manifestar.

**SR. PESCINE** – Sou da Companhia de Transmissão de Energia Elétrica de São Paulo. Houve muita sugestão de gestões junto ao governo federal, à estrutura federal, para que se repensem algumas questões a respeito dos órgãos de regulação – Aneel, ONS -, enfocando o melhor desenvolvimento do Estado.

O Dr. Walter Mello falou muito bem como era o Estado; o Dr. Sidney falou da necessidade de pesquisas, de se estabelecer uma cultura energética. A CESP foi criada para isso e *descრიada* neste governo.

Não foi dito aqui que, talvez, devêssemos prestar mais atenção em coisas do próprio Estado, como por exemplo, na lei que cria a Comissão dos Serviços Públicos. Essa lei precisa ser adequada, pois ela não foi devidamente discutida nos meios da sociedade. Tentem lê-la e vejam quantas incongruências ela apresenta. É a Lei Complementar nº 833, de 17 de outubro de 1997. Ela está completamente fora da situação elétrica e energética do Estado. Cabe a esta Casa Legislativa rever e discutir com outros setores da sociedade, readequando essa lei à situação de São Paulo.

Muito obrigado.

**SR.** – Essa é uma questão que o Sindicato dos Engenheiros tem colocado, quanto à expansão da transmissão no Estado de São Paulo. A situação particular do Estado tem uma grande malha de 138 kw, mais de 10 mil quilômetros, e essa

malha, segundo nosso entendimento e do próprio Dinae, que antecedeu a Aneel, deveria ter sido enquadrada como rede básica.

A colocação que temos feito não se refere apenas a um enquadramento errado, mas sim às conseqüências desse erro. Hoje, havendo necessidade de qualquer expansão dessa malha, fica uma zona cinzenta de quem é a obrigação de fazer. Temos visto necessidade de obras de expansão no Estado de São Paulo, e nenhuma distribuidora quer arcar com isso.

Outro problema é que a transmissão acaba saindo mais cara, à medida que essa malha foi entendida como rede dedicada. Assim, ela não é diluída no Brasil todo, e os consumidores de São Paulo pagam-na mais diretamente.

Obrigado.

**SR. ROBERTO DE MOURA CAMPOS** – Sou da Coperçucar e da Unica – Setor Sucroalcooleiro. Estamos falando muito de planejamento energético do Estado de São Paulo, e muito foi falado, no seminário anterior, sobre a contribuição da biomassa, do álcool, da co-geração, benefícios ambientais, sociais etc.

Há um ponto que eu gostaria de lembrar. O Estado de São Paulo é um grande importador de energia; nós consumimos mais energia do que produzimos, e com tendências naturais de que isso ocorra cada vez mais dessa forma.

Eu gostaria de lembrar que os produtos, especificamente da biomassa, cana-de-açúcar, dão uma contribuição importante – o Shalders falou algo em torno de 24% – e esses energéticos são do Estado de São Paulo. A grande oportunidade que temos para não aumentar muito a participação de importados na nossa matriz energética está exatamente na área de biomassa, onde temos um potencial muito grande.

Muito obrigado.

**SR. CARLOS RIBEIRO** – Não vou responder o que foi motivo de citação do ONS, porque eu falaria muito, e o tempo é extremamente escasso.



Tivemos uma reunião há dois meses e, desde então, notamos uma evolução e convergência muito grande dos trabalhos, que têm muita qualidade, muito conteúdo. É importante que eles sirvam de base para ações que venham a ser tomadas.

O objetivo maior deste trabalho deve estar concentrado no desenvolvimento do Estado de São Paulo, visando o desenvolvimento social, mas num contexto federativo. Temos de ter um certo cuidado para não mostrarmos sinais de sectarismo, de querermos que o Estado seja completamente auto-suficiente. Temos uma Federação e essa Federação tem de ser preservada.

O ONS é um órgão técnico de integração; jamais faltará energia para o Estado de São Paulo por uma questão estrutural, por uma questão de sectarismo. A idéia do ONS é promover a otimização do uso de recursos energéticos, do uso de recursos de transmissão. Temos trabalhado intensamente, inclusive para melhorar o sistema de transmissão do Estado de São Paulo.

Na sexta-feira última, tivemos a assinatura na Aneel dos contratos, visando a implantação da linha Taquarussu-Assis-Sumaré, reforçando a rede de 440 kw no Estado de São Paulo, melhorando, por certo, a performance dessa rede. Esse trabalho se originou no ONS, como definição de necessidade. Precisamos preservar esse sentido federativo. Nesse sentido, entendo que uma integração com a Comissão de Energia da Câmara Federal seria importante uma articulação deste trabalho que estamos fazendo. Inclusive, um dos coordenadores é deputado pelo Estado de São Paulo. Acredito que essa interação seja da maior importância para que se coloquem todas as necessidades aqui apontadas, que têm a ver também com o Legislativo federal, às vezes, até com o Executivo federal, no sentido de fazer com que ações práticas possam ser realizadas e os problemas resolvidos.

Não conheço a sistematização dos trabalhos e o que vem daqui para frente. Sei que existe uma meta estabelecida, dia 14 de julho, para que os trabalhos estejam consolidados, mas entendo que não se poder perder esta oportunidade dada pela Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo – aqui representada pela



Deputada Edir Sales e pelo Deputado Sidney Beraldo -, para que ações práticas sejam realizadas.

O que entendo por ações práticas? Esse conjunto de coordenadores deve-se reunir e preparar, no mínimo, três documentos bastante profundos, com a qualidade externada nos trabalhos individuais e, agora, consolidados.

O primeiro documento deveria ser composto por recomendações ao Executivo estadual. Pode até haver alguma ao Executivo federal, mas entendi que há muitas ao Executivo estadual, como preservação e fortalecimento da Secretaria de Energia do Estado, e coisas do gênero.

O segunda sugestão seriam propostas feitas ao Legislativo estadual de projetos de lei, que envolvessem as necessidades aqui apontadas. Acredito que os Deputados que estão coordenando esse trabalho seriam extremamente enriquecidos com propostas que fossem o resultado da convergência do que foi discutido aqui. É uma forma prática de o Legislativo ter um conjunto de documentos e buscar o que é necessário. E temos aqui o vice-presidente da Assembléia Legislativa de São Paulo.

Um terceiro conjunto de documentos deveriam ser também projetos de lei a serem encaminhados ao Legislativo federal, à Câmara dos Deputados. Isso poderia ser articulado com a Comissão de Energia da Câmara Federal e, quiçá, do Senado. Aí, realmente, estaremos consubstanciando todos esses trabalhos e fazendo propostas objetivas que, por certo, serão encaminhadas com bom potencial de resultados para o Estado de São Paulo; e não só para São Paulo, mas também para Brasil.

Nessa interação com a Comissão de Energia da Câmara e Comissão de Energia do Senado, vocês poderiam sugerir um modelo como este. Tenho participado de reuniões dessas comissões, vez ou outra, mas elas são muito etéreas. Aqui, chegamos numa situação de muita praticidade, de pé-no-chão, de diagnóstico, de formulação de propostas. De uma convergente, integrada,

encaminhar tudo isso para que possamos ter um produto concreto e com potencial de grandes resultados.

**SR. SIDNEY BERALDO** – ... Tem hora que o Deputado fica meio perdido. O Poder Legislativo estadual, ao longo do tempo, perdeu muitas atribuições para o governo federal, para o Ministério Público, para o Tribunal de Contas, para as Câmaras Municipais.

São em momentos como este que retomamos o papel importante da Assembléia, não só aprovando as leis do Estado, ou produzindo leis que, depois, não têm nenhuma consequência lá fora, mas adjetivando essa democracia representativa e passando a exercer uma democracia participativa, ou seja, a sociedade participando e dando sua contribuição. É muito importante o que estamos vivendo aqui.

Quero agradecer a sua presença aqui e mandar um abraço ao presidente do ONS, cuja participação foi muito importante, da mesma forma que a sua, com esse fechamento.

Temos feito constantes reuniões como grupo que coordena o Fórum, do qual a Deputada Edir Sales participa, e fazemos a avaliação de como fecharemos isso, e qual a consequência que poderemos dar a esse trabalho. Quando o Fórum foi concebido, sabíamos o que queríamos, como começar, mas, como terminar e a consequência que vamos dar, ainda não estamos seguros; estamos num processo de aprendizagem.

A sua exposição foi muito importante, sugerindo clareza na produção desses documentos, recomendação ao Poder Legislativo, propostas de lei, assim como as colocadas pelo Álvaro, pelo Pescine. Esta Casa é pluripartidária e aqui é o Fórum adequado para discutirmos e buscarmos essas correções.

**01.06.2000**

- .Sidney Beraldo – Deputado. Relator do grupo temático Transportes e Coordenador do tema Energia
- .Cláudio de Senna Frederico – Secretário dos Transportes Metropolitanos
- .Milton Xavier – Diretor-adjunto de Planejamento de Transporte da Secretaria de Transporte do Estado de São Paulo
- .Nunes – Representante do DER
- .Maurício Bi Torres – Representante da Deputada Edir Sales
- .Paulo José Lourenço da Silva – Engenheiro elétrico e assistente do Presidente do Metrô de São Paulo
- .Jorge – Secretário Executivo da Associação dos Fabricantes de Veículos de Duas Rodas
- .José Eduardo – Engenheiro, presidente fundador da Associação Brasileira de Pedestres
- .Vicente Bicudo – Conselheiro

**SR. SIDNEY BERALDO** – Convidamos o Dr. Cláudio de Senna Frederico, Secretário dos Transportes Metropolitanos, Sr. Milton Xavier, responsável pelo tema de transportes de cargas, Sr. Nunes que está representando o Dr. Sérgio, da DER, que está a caminho, que não só vai fazer uma explanação do ponto de vista institucional da Secretaria de Transportes, como também do transporte de passageiros. Registramos também a presença do Sr. Maurício que está representando a Deputada Edir Sales, que tem um compromisso e não pôde comparecer.

Passo a palavra ao Sr. Paulo Lourenço que vai dar início aos nossos trabalhos, falando do Metrô de São Paulo.

**SR. PAULO LOURENÇO** – Quem esteve no primeiro seminário desta Comissão de Transportes deve se lembrar que fizemos diagnósticos, usando um quadro do sistema de transportes tanto de passageiros quanto de cargas. Neste segundo seminário, já entramos na fase conclusiva dos trabalhos que deverá ocorrer daqui a 20 dias e discutiremos o que fazer e como fazer. Por isso, a apresentação de hoje se diferencia da anterior, que deu uma visão geral a respeito de todos os temas tratados.

Falaremos hoje sobre alguns pontos da maior importância, especificamente para discutir algumas proposições, já que não é possível fazer proposição para todos os temas. Vamos tratar do Metrô de São Paulo, propondo, discutindo, dando um histórico e dizendo o que devemos fazer a respeito. Na verdade, discutiremos a questão do transporte metroferroviário. Não houve tempo para apresentar este quadro, mas vou ler um trecho do trabalho a ser entregue.

O metrô é um sistema de transporte estruturador. Portanto, dentro de sua área de influência, organiza a integração dos diversos modos de transporte. Essa característica aliada à sua alta capacidade e ao fato de se utilizar via de uso exclusivo, sem interferência com o trânsito de superfície, proporciona o aumento da velocidade dos demais meios de transportes, além de reduzir acidentes de trânsito,

despesas com manutenção das vias e com combustíveis. O benefício social mais evidente é a expressiva redução do tempo despendido pela população nas viagens dentro da sua área de influência, possibilitando maior dedicação a atividades como trabalho, lazer, esporte e cultura, o que significa melhor qualidade de vida.

No campo da atividade econômica, o metrô contribui para elevar os níveis de produtividade e assiduidade nas empresas, ao mesmo tempo em que amplia o acesso ao mercado de trabalho, pois oferece maiores facilidades de deslocamento. No que se refere ao meio ambiente, em virtude de utilizar energia elétrica, o sistema metrô proporciona considerável redução do nível de poluentes atmosféricos. A melhoria da qualidade do ar também se traduz na diminuição das ocorrências de doenças respiratórias e somada à redução dos atendimentos hospitalares decorrentes de acidentes de trânsito, demonstram o benefício que o metrô proporciona à saúde da população e a conseqüente economia para os órgãos responsáveis, públicos e privados. Outros benefícios de difícil mensuração não contemplados aqui neste demonstrativo são os seguintes: qualidade da viagem da população em geral e do usuário do metrô, especificamente em virtude da confiabilidade do sistema, bem como do conforto, segurança e rapidez que proporciona. Valorização imobiliária na área de influência do sistema que, por sua característica estruturadora, torna-se um forte agente de renovação e ordenação da ocupação e do uso do solo. Desenvolvimento industrial e tecnológico contribuindo para incremento de empregos diretos e indiretos.

Este é um trecho do nosso trabalho, que fiz questão de ler, a respeito da importância do metrô no sistema de transporte da cidade. Comecei fazendo um pequeno histórico das fases de implantação do metrô e do impacto que isso causou na cidade. Com todos os problemas que temos hoje, se não tivéssemos implantado essas linhas de metrô, imaginem o que estaríamos vivendo.

O início da construção da primeira linha do metrô, linha 1, foi em dezembro de 1968. O primeiro trecho em operação, com 6,5 km entre Jabaquara e Vila Mariana ocorreu em setembro de 1974. Em setembro de 1975 inaugurou-se a linha de



Jabaquara a Santana, com 16,7 km. A linha 3 começou em março de 1975. Em março de 1979, o primeiro trecho entre Sé e Brás, com 1,8 km, foi inaugurado. Depois em agosto de 1980 entre Sé e Bresser com 2,6 km. Em setembro de 1981 entre Sé e Belém, em novembro com 4,4 km. Em novembro de 1988, a linha 3, entre Sé e Tatuapé com 5,9 km. Em abril de 1982 entrou a Estação República e foi feita a ligação República a Tatuapé com 7,2 km. Em dezembro de 1983 iniciou-se a operação de Santa Cecília até Tatuapé e a linha passou a ter 8 km. Em novembro de 1987 iniciou-se a construção da linha 2, verde, conhecida como ramal Paulista. Em maio de 1986, a linha leste chegou até a Penha com 11,5 km. Em agosto de 1988 chegou a Guilhermina e Esperança, passando a ter 14,3 km. Em outubro de 1988 chegou até Itaquera com 19,6 km. Em dezembro de 1988 a linha se completou chegando até Barra Funda, passando a ter os atuais 22,2 km. A linha 2 começou em novembro de 1987 e em janeiro de 1991 se iniciou a operação do primeiro trecho entre Paraíso e Consolação. Em setembro de 1992 entrou em operação a linha 2, entre as Estações Ana Rosa e Clínicas, com 4,7 km. Em março de 1998, a extensão Norte foi inaugurada, fazendo com que a linha 1 chegasse até Tucuruvi, passando a ter 20,2 km. Em novembro de 1998, foi inaugurada a extensão Este da linha 2 chegando até Vila Madalena, passando a ter 7 km. A linha 1 hoje tem 49,4 km, 46 estações, 109 trens, o que equivale a 654 carros. A linha 2 tem hoje 7 km, 8 estações, e a linha 3 com 22,2 km e 18 estações. Essa é a rede hoje do metrô de São Paulo.

Nesses 31 anos, desde que foi iniciada a construção em 1969, a média de quilômetros construídos por ano foi de 1,59 km, de 1974 até 1999 quando se chegou à atual composição da linha. Essa foi a extensão da linha ano a ano. Começou operando com 6,5 km e hoje chegou a 49,4 km. Ficaram evidentes os períodos de paralisação, ou seja em que não houve obras. Isto é demanda de passageiros transportados de 1974 a 1999. Podemos também observar o acompanhamento, o crescimento da cidade, a mobilidade, chegando a um pico em 1996, quando transportamos 701 milhões de passageiros. Aí começou um



decréscimo. No ano passado chegamos a transportar 658 milhões de passageiros. Nesta transparência temos a mesma visão, só que dando enfoque mais de 1990 para cá, mostrando que houve um crescimento. Em 1995 houve um salto de quantidade de passageiros transportados e em 1996 subiu mais um pouco, começando a declinar a partir de 1997 e continua caindo. Em 2000 só temos a informação dos quatro primeiros meses, não caiu em relação a 1999, mas também não aumentou, estando mais ou menos estabilizado.

Aqui temos um quadro que mostra o carregamento de milhões de passageiros por quilômetro de rede. O metrô de São Paulo é o segundo metrô do mundo mais carregado por quilômetro. Ele só é superado pelo metrô de Hong-Kong. Evidentemente, houve uma queda a partir de 1996, não a queda de número de passageiros transportados, mas pelo aumento da extensão da linha, com a implantação da extensão Norte e Oeste.

Aqui temos um quadro que procura mostrar o peso do metrô na Região Metropolitana. É a porcentagem de passageiros por dia, em relação à população da Região Metropolitana de São Paulo. Em 1974, no primeiro ano de operação, começou com 0,06 %, transportando 5 mil passageiros por dia. Depois foi crescendo e hoje transportamos, considerando sábados, domingos e feriados, em média por ano, 1 milhão 803 passageiros/dia, o que representa 10,36% da população de toda Região Metropolitana.

Relembrando o que comentamos no primeiro seminário, vamos falar do fato registrado pela última pesquisa que mostrou a mudança da divisão modal da movimentação das pessoas na Região Metropolitana. Em 1967, 70% das pessoas se movimentava através de transportes coletivos e 30% em transporte individual. Em 1977, 60% das pessoas passaram a se movimentar em transporte coletivo e houve um aumento para 40% em transporte individual. Em 1987 continua a mesma tendência de decréscimo em transporte coletivo e aumento de transporte individual, chegando a uma situação em 1997, quando foi feita a última pesquisa, constatou que a mobilidade e a divisão modal dos transportes ficou na casa dos 50%, o que



provoca evidentemente, congestionamentos diários de mais de 100 km, que todos sentimos no dia-a-dia.

Evolução da taxa de motorização. Número de automóveis por mil habitantes. Tínhamos perto de 70 em 1967, demos um salto para 130 em 1977. Depois passou a 135/140 em 1987. Nessa década não houve um grande crescimento e depois aconteceu um crescimento vertiginoso, chegando a quase 210 automóveis por mil habitantes em 1997. Essa curva continua mais ou menos com essa inclinação.

Evolução da taxa de mobilidade. A taxa de mobilidade é um dos itens de medida de desenvolvimento humano e de qualidade de vida. De 1967 a 1977 houve um aumento de um para um e meio/viagens motorizadas por habitante. De 1977 para 1987 isso caiu para quase 1,3. Em 1997 caiu para 1,2. Item também preocupante.

O que fazer? Vamos começar a falar o que é PITU-220. É um planejamento estratégico no sentido de dar resposta a essa realidade e canalizar recursos da sociedade não só para melhorar as condições, mas para dar solução aos problemas. Mais que um plano, é um processo de planejamento. Ele não é fechado, é um processo dinâmico, que se recicla, incorporando mudanças através de um processo democrático de consultas e envolvimento de agentes das prefeituras, dos operadores e de constatação das mudanças da realidade que hoje tem um dinamismo cada vez maior. O PITU analisa não só as questões de investimentos, mas a política de gestão de preços. É um processo realista na medida em que propõe financiamentos regulares. Ou seja, a proposta no sentido de criar mecanismos pelos quais os recursos sejam regulares e não todo ano ter que procurar recursos que não se sabe antecipadamente se existirão ou não.

Considerando-se que se nada for feito na análise de desenvolvimento, ou seja, que não se fizesse nada e deixasse a coisa rolar na mesma velocidade que tem acontecido, a viagem de automóvel cresceria em torno de 80%. Cai de 50% para 43% a participação do transporte público. Portanto, aquela curva continua descendo. Cresce o tempo gasto em viagens, 45% para transporte público e 60%



para automóveis. Assim sendo, quem tem também automóvel fica tremendamente penalizado pela falta do transporte coletivo. A velocidade do centro expandido na hora do pico diminuiu 25% e o monóxido de carbono no centro expandido aumentaria em 47%.

O metrô, como todos sabem, em 1994 apresentava um déficit operacional da ordem de 30%. Ou seja, 69% eram os custos operacionais, incluindo mão-de-obra, serviços, materiais para operação, cobertos pela tarifa. No final de 1995, foi possível equilibrar as contas operacionais. Através de revisão de procedimentos, de uma renegociação ampla de todos os contratos, houve também um ajuste real da tarifa, um aumento de receitas não operacionais que, na época, praticamente não existiam, e um aumento de passageiros transportados. Vocês lembram da curva em 1995 quando houve um aumento considerável de passageiros transportados. Tudo isso junto fez com que a tarifa fosse suficiente para cobrir 100% das despesas operacionais do metrô.

No período de 1997 a 1998, esse quadro começou a mudar. Houve forte expansão, investimentos de 767 milhões, uma estabilidade com o Plano Real e incremento inicial gradual da demanda. A partir de 1996 isso começa a decrescer. Houve as turbulências econômicas, a crise da Ásia, crise da Rússia e depois a crise interna, que geraram e contribuíram para a queda da demanda, a explosão de custos e o impacto na política salarial oficial. Em 1994, o que era da ordem 69% a 71%, está hoje 72,3%. Em 1995 passou a 97%. Em 1996 equilibramos definitivamente. Em 1997 continuamos equilibrados e a partir de 1998 a curva começou a decrescer. A partir de 1999 desequilibramos de novo.

Situação atual da empresa. Essas são as entradas de passageiros. Essa entrada representa em média 70% dos passageiros transportados. Portanto, cerca de 30% representam os passageiros de transferência. Ou seja, eles pagam uma passagem, mas andam na rede, se transferindo para outras linhas e são passageiros transportados como aquele gráfico anterior mostra. Portanto, lá os valores são maiores que esses, da ordem de 30%. Mas o que realmente entra na



bilheteria é a entrada de passageiros na rede. Vejam como foi caindo a partir de 1996 o número de passageiros na rede.

Isso é o balanço oficial da Companhia. As suas receitas líquidas em 1998 deram 553 e em 1999 deram 617. Os custos totais passaram de 663, em 1998, para 831. Portanto, um prejuízo em relação ao exercício de 1998, quando desequilibrou. De 110 passou a 214, em 1999.

O que são esses benefícios sociais que dão resultado líquido no balanço social de 2 milhões 798 mil reais. O balanço social tem o objetivo de apurar o retorno social proporcionado pelo empreendimento decorrente dos benefícios irradiados da sociedade. Todos os serviços públicos, inclusive já há um projeto de lei estadual nº 688/99 dizendo que é obrigatório para as empresas públicas e sociedades de economia mista, empresas permissionárias ou concessionárias de serviços públicos estaduais, são instrumentos de gestão e de informação pelos quais a empresa procura demonstrar sua atuação nos campos econômico-social. Se formos apenas nos basear pela eficiência empresarial, por aqueles números que colocamos lá, no limite poderia haver responsáveis que chegassem à conclusão de que é um absurdo investir dessa forma, apesar de todos os benefícios que o metrô traz para a sociedade e pensando que se ele não tivesse sido construído, o que estaria acontecendo hoje. Para que essas justificativas de investimento e de expansão do metrô tivessem uma caracterização formal e mensurável, foi criado o balanço social que mostra basicamente quais são os benefícios ou quais seriam os prejuízos que adviriam se não tivesse havido a expansão ou se a expansão não for feita, de forma que justifique o investimento.

Resultado líquido acumulado do custo/benefício do metrô. Ou seja, ano a ano, com sua existência e ampliação, quais são os benefícios que o metrô carrou para a sociedade. Chegamos a mensurar isso, considerando nesta medida, basicamente, o seguinte: Se o metrô não existisse, quanto teríamos de poluição? Quantos acidentes teríamos se não tivéssemos o metrô? São mecanismos de



cálculos que chegam a esses valores e ficam acumulados até 1999, em 11 milhões de reais.

Aqui temos o mapa da rede com as expansões próximas previstas, que é a linha 6, hoje operada pela CPTM, mantida parte pelo Metrô e que se efetivará na medida em que for completada a ligação Centro, possibilitando a ligação de Brás a Barra Funda. Ela sairá de Guaianazes. É o expresso Leste, recém-inaugurado e operará conjuntamente com a linha expressa e com a linha aparadora da linha 3 do Metrô. A linha 5, que está em construção também pela CPTM, no trecho Capão Redondo até o Largo 13, está em processo de estudos para implantação. Ela vai encontrar, por enquanto, a linha 2, na estação chamada Embuaçu, passando pela estação Santa Cruz do Metrô, da linha 1. A linha 4, que liga inicialmente Vila Sônia até Luz, mas que se estenderá até Taboão da Serra – também está em processo – a preparação de edital de pré-qualificação. Ela será construída na forma de BOT – *build operate transfer* – com a participação do governo e parte da iniciativa privada e será operada através de uma concessão em torno de 25 anos. A linha 7, que é a operada também pela CPTM, que liga Osasco a Jurubatuba e que teve duas estações recém-inauguradas e terão mais 4 inauguradas no próximo mês de julho e mais uma depois.

A estratégia proposta quanto à política de investimento estabelece um conjunto e diretrizes para investimentos no transporte coletivo e reforço do sistema viário. Os investimentos nos transportes coletivos prevêm uma rede estrutural de trilhos de alta e média capacidade complementada e alimentada por um sistema sob pneus de média e baixa capacidade. Os investimentos da infraestrutura viária prevêm o reforço do sistema viário de interesse metropolitano, promovendo a integração interna e externa da rede da Região Metropolitana de São Paulo.

Política de gestão do transporte e trânsito. Propõe instrumentos para regular o uso indiscriminado do automóvel e incentivar o uso dos transportes coletivos de forma a reduzir os congestionamentos nas áreas de trânsito comprometido.



Sistema sobre trilhos especificamente. Aí mostra a rede onde tem as linhas de metrô, as linhas de ligação aeroporto, as linhas de metrô regional e as linhas ferroviárias de contribuição, que seriam mais extensas e ligariam até São José dos Campos, Jundiaí, Sorocaba, etc. Aparecem aí também as linhas de VLT, de média capacidade sobre trilhos.

O sistema sobre trilhos propõe ritmo de implantação de linhas metroviárias superior à média dos últimos anos, equivalente a um investimento de aproximadamente um bilhão de reais/ano, mais ou menos o que foi feito nestes últimos quatro anos. Seria a continuidade desse investimento nos próximos 20 anos. Atende os importantes centros metropolitanos e sua ligação com a cidade de São Paulo. Intensifica o uso dos leitos ferroviários com linhas de alta capacidade de transporte. Isso também foi uma solução encontrada que reduz consideravelmente os custos de investimento e os impactos da construção de uma linha metroviária. Liga os aeroportos à rede de alta capacidade com serviços de trem especial de alto padrão.

Mantém serviço de trem aproximador de subúrbio, compartilhando as vias com o trem regional para atendimento das áreas periféricas da Região Metropolitana. Oferece operação conjugada com trem regional de longo percurso nos atuais leitos ferroviários, propiciando a ligação entre os pólos metropolitanos componentes da macrometrópole. Este é um conceito do Brasil novo de utilização do mesmo leito. O expresso leste, por exemplo, que corre e correrá na atual linha operada pela CPTM, esse mesmo leito servirá para a circulação dos trens regionais, porque os seus alimentadores pararão um pouco antes. São os trens de contribuição. Aí mostra o sistema de pneus integrados com trilhos. É a rede sobre pneus. Propõe o sistema integrado de alimentador de alta capacidade sobre disco, com complementaridade de funções entre os diversos modais. Prevêem a implantação do sistema de média capacidade proposto pelo Município de São Paulo, que é o GLP e promove a circulação preferencial do sistema de ônibus, estabelecendo a segregação física para circulação de coletivos nos corredores

troncais. Estrutura e racionaliza os percursos do sistema sob pneus, propondo a implantação de uma rede composta de linhas troncais alimentadoras, articuladas por terminais e estações de transferência.

Aí mostra a estrutura viária onde aparece o rodoanel desenhado no mapa da Região Metropolitana e toda infraestrutura nos vários níveis hierárquicos que aparecem, as estradas etc.

Estratégia proposta do PITU para a estrutura viária. Prevê a complementação do sistema viário de interesse metropolitano. Busca suprir as carências da infraestrutura viária e ampliar a capacidade da rede existente, propondo novas ligações, superação de descontinuidade e supressão de cruzamentos. Propõe a implantação completa do rodoanel de forma a atender os deslocamentos de passagens, liberando capacidade da rede existente para integração interna e externa da Região Metropolitana. Promove a implantação de anéis prioritários de trânsito rápido, buscando incentivar uso de rotas orbitais e diminuir o caráter radial do viário interno no Município de São Paulo, que é uma característica histórica existente que debatemos no último encontro.

Políticas de gestão. Disciplinar o uso do automóvel. Prevê a criação de bolsões de estacionamento das regiões periféricas junto à rede estrutural de trilhos, estimulando a integração de autocoletivo. Pedágio urbano no centro expandido em dias e horários predefinidos, cobrando por viagem o preço equivalente a uma tarifa de ônibus do Município de São Paulo. Implantação de linhas circulares, de microônibus, aumentando a microacessibilidade do centro expandido. Substituição de vagas junto ao meio-fio da região central por vagas criadas em estacionamentos subterrâneos privados, liberando assim a capacidade para circulação improvisada do microônibus e aumento do preço dos estacionamentos privados na região do centro histórico.

Total de investimentos previstos pelo PITU, ao longo de 20 anos. Na rede sobre trilhos: 24 bilhões de reais. Na rede sobre pneus: 1 bilhão e 852 milhões de reais. No sistema viário: 4 bilhões 117 milhões de reais. No processo de gestão com



a limitação do uso do automóvel: 329 milhões. Tudo isso soma: 30 bilhões 312 milhões de reais, em 20 anos.

Custo de implantação específica do sistema sobre trilhos. É previsto 284 km de metrô, incluindo adaptação para a operação de metrô em redes atualmente ferroviárias. Isso faz com que o custo de investimento por quilômetro, na média dos 20 anos, caia no total para 52 milhões de dólares por quilometro, considerando a cotação do dólar atual. Quarenta e quatro quilômetros de trem especial, com investimento de 880 milhões e 265 quilômetros de trem reformulado. Nesses reformulados estão embutidas as melhorias do trem regional, dos trens aproximadores e também o VLT.

Aqui temos apenas um custo de implantação da obra civil do metrô, como exemplo. Esses custos baseados, no caso do subterrâneo no projeto da linha 4, no caso de superfície em trechos do projeto da linha 3 e no elevado no projeto da linha 5. O pátio também é da linha 4. Esses números são reais. Evidentemente para cada projeto eles podem ter uma variação em função de características específicas de terrenos e serviço público. Basicamente esses custos médios são reais. Ali na última coluna, vê-se uma relação de proporção por tipo, por estação etc.

Essa é a proposição média para implantação da linha 4 hoje. As obras civis, e aí estão incluindo acabamento inclusive, é da ordem de 35%. Material rolante, sistemas fixos subiram para esse valor de 30 e 25%. Tem muito equipamento importado e sofreram esse impacto de todo o processo de desvalorização e política cambial etc. Projetos civis são da ordem de 3%. Desapropriações, da ordem de 7%. Esse é um quadro da linha 4.

Aqui é um detalhamento daqueles valores previstos nos investimentos da rede metroferroviária. Esses 112,1 são os quilômetros previstos até 2003. Até o final do atual governo e governo seguinte. Aí tem os 49,4 existentes e mais a conclusão início de operação de 62,7. Linha Capão Redondo até o Largo Treze: 9,4. Linha 6, que é a linha expressa, com a conclusão da interligação Centro, possibilitando ir de



Guaianazes a Barra Funda. Tem ainda a reforma toda em operação integral de Jurubatuba a Osasco de 24,3. Tudo isso soma 53 km.

A rede sobre trilhos total se realizará até 2020, considerando VLT, considerando integração com os aeroportos, considerando as linhas reformadas e adequadas do metrô regional e de aproximação, dá 445 km de rede.

Esse foi o projeto do que fazer. Agora como fazer isso? De onde virão recursos? Quais as fontes de financiamento? Qual a estratégia para que isso se transforme em realidade, já que a questão técnica é resolvida, como o Secretário de Transportes reforçou. Diria inclusive que é uma das áreas onde não existem muitas divergências na solução dos problemas. Pode existir apenas algumas variações. A grande maioria dos técnicos concorda que o caminho é este. Mas como transformar tudo isso em realidade para resolver definitivamente o problema? Essa questão vou deixar para SR. Secretário falar com mais detalhes.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Agradecemos, mais uma vez, ao Sr. Paulo que fez apresentação sobre o metrô. SR. Milton Xavier fará uma exposição sobre transportes de carga e o Dr. Sérgio sobre transportes urbanos. A nossa idéia é fazermos um debate para sugestões após cada apresentação.

Passo a palavra para SR. Cláudio de Senna Frederico, Secretário de Transportes, que fará uma complementação especialmente a respeito dos recursos. Ou seja, onde vamos buscar esses 30 bilhões para atender o que o estudo técnico apresentou como uma solução. Em seguida abriremos para o debate.

**SR. CLÁUDIO DE SENNA FREDERICO** – A questão de recursos é bem simples, mas isso não quer dizer que esteja resolvido. Sempre que acontece uma coisa dessas, vem à mente das pessoas que o usuário é quem vai pagar. O preço da tarifa teria que ser suficiente para que o recurso venha do usuário. Hoje, como foi explicado pelo Sr. Paulo, não é isso que acontece. O recurso que vem do usuário



cobre a conta de despesa direta de operação, manutenção etc. que é, grosso modo, o custo de mão-de-obra da companhia, da ordem de 70%.

O único obstáculo é quando você compara se isso é viável em termos da economia do usuário. Ou seja, se seria viável para o usuário se elevássemos agora a tarifa o suficiente para pagar o investimento. Claro que não é. O preço atual de tarifa, que não inclui o necessário e suficiente para cobrir os investimentos, para muitas faixas de renda, corresponde a 20% da economia doméstica das pessoas que usam o transporte. De um modo geral, dentro da economia popular o transporte está sendo mais importante do que habitação. Devemos levar em consideração que o transporte não é fim, mas sim meio. Habitação é mais fim do que meio. Quem imagina que habitação é meio só para não tomar chuva, está simplificando demais esta questão. O sujeito pode estar gastando igual ou mais que gasta na habitação, meramente para chegar onde vai trabalhar. É importante também notar que a deseconomia do transporte é complicada. Assim sendo, o que o público contribui para a economia do processo não é suficiente para expansão do sistema. Ele mal é suficiente para preservação daquilo que já foi investido e criado. Esta é a primeira conclusão que chegamos. É interessante cruzarmos esta conclusão com uma outra coisa. Qual é o problema de eventualmente não termos transporte coletivo. Por que precisamos de transporte coletivo? Vamos acabar com transporte coletivo e cada um que se vire. Em primeiro lugar isto não é viável, porque a cidade com 16 milhões de habitantes, que resolvem o seu problema através do transporte individual, é uma cidade por habitante muito mais cara em relação a tudo. Ou seja, o que a sociedade teria que ter de capacidade para investir para a cidade ser assim, nós não temos recursos para completar sequer a cidade atual. Nessa cidade totalmente individualizada, o sujeito poderia dizer – não quero mais falar sobre transporte coletivo, é uma cidade inviável em termos da nossa economia. Se o sujeito olhar sob o ponto de vista mundial ela é inviável. Estaríamos olhando a coisa um pouco fora da nossa fronteira nacional, fora do nosso nacionalismo natural, que devemos ter mesmo. Olhando amplamente ela é impossível para o mundo. Ou seja esse



modelo está mais do que provado, porque milhões de pessoas já sabem disso, mas também existem bilhões que não sabem. Então, essas não predominam as milhões que sabem. Mas milhões de pessoas já sabem que este mundo só é viável se você conseguir preservar que a maioria não tenha acesso a ele. Mas por que o mundo inteiro não pode ser assim próspero, cheio de carros, todos resolvendo os seus problemas individuais? Porque este mundo não é viável. Hoje, temos sociedades como a americana, européias ou asiáticas onde existe um modelo semelhante a este, porque a esmagadora maioria do mundo não tem dinheiro para entrar no baile. Por isso o baile é preservado. Se hoje o mundo inteiro tivesse dinheiro para viver como a sociedade americana vive, precisaríamos arrumar uns dois mundos além do nosso, porque os nossos recursos naturais não são suficientes para isso. Se todos os chineses resolvessem morar em casas no subúrbio com gramados em volta etc. estariam morando aqui. Eles não estariam morando na China. Eles já teriam chegado aqui por sobre a superfície do mar. Temos que pensar em nós, mas, embora o Brasil não tenha muito esse hábito, pelo menos de vez em quando é bom pensar também se nos próximos 50 anos se essa direção vai ser viável ou inviável. Se o passageiro não consegue pagar para fazer tudo aquilo que precisamos, também não adianta imaginar que vamos desistir. Esse seria o primeiro impulso, e diríamos: Não estou gostando nada dessa brincadeira, vamos desistir e não vamos nos preocupar com esse negócio de transporte coletivo. Vamos fazer outra coisa e cada um que se vire. Isto não é viável. Numa cidade como São Paulo não podemos imaginar que um dia possa ser viável. Não é, porque a tendência mundial, num dado momento, vai esbarrar nessa dificuldade natural da terra, de que as coisas acabam. Precisamos colocar os pés no chão e perguntar de onde vem?

Novamente, é um pouco óbvio. Ou seja, ou isto sai de uma contribuição coletiva, que o sujeito chama de impostos em geral, recanalizados por um mecanismo público qualquer. Arrecadar da arrecadação geral que é um pouco o mecanismo como por exemplo, pega-se 30% da Educação, 15% da Saúde de uma arrecadação de um imposto genérico, como o ICMS. Isto é complicado. Não sou



favorável a este tipo de vinculação, embora esteja muito em moda. Não sou contra a vinculação. Sou contra este tipo de vinculação, onde se compromete por uma coisa que um título de excelentes intenções, como educação, saúde, etc. mas não diz qual é a educação ou saúde que vai receber. Portanto, ficamos um pouco na base do cheque em branco. Vamos dar 30% da saúde. E aí, que saúde vou ter com 30%. A grande ruptura que o PITU 2020 coloca é que a vinculação à estrutura legal do poder público não pode falir; não existe isso de que ele pode deixar de pagar porque não acontece nada com ele etc. Sem alguma vinculação, isso não vai funcionar. Ou então, vamos ter que voltar atrás e criar um Estado que é capaz de falir, de ser processado, o que acho um pouco difícil. O único mecanismo que vejo viável, realista é que a gente aceite determinadas vinculações de recursos para poder financiar determinados projetos que sejam claros, evidentes e que não sejam eternos. Não é a mesma coisa que 30% da saúde, 10% daquilo e depois todo mundo fica torcendo para que isso um dia dê uma saúde fantástica. Não se sabe bem o que é uma saúde fantástica, o que vai ser feito para esta saúde ser fantástica.

A diferença do PITU é que ele se apresenta claramente. Nos próximos 20 anos, se assumir determinadas dívidas, que pagas em 30 a 35 anos, vai dar um bilhão por ano, consegue-se fazer aquilo numa região metropolitana e que as pessoas conseguem olhar, entender e dizer “uma linha passando não sei aonde, um micro funcionando dessa maneira, eu compro isso”. É capaz de ser tomada uma decisão política sensata e você é capaz depois de acompanhar esse resultado também de uma forma fácil de comunicação para as pessoas. As pessoas dão para acreditar e acho que todo mundo acredita que se isso fosse realizado, e os problemas de transporte de São Paulo estariam resolvidos tanto quanto estão resolvidos em Nova Iorque, Paris etc. e que possam ser até aprimorados. Mas achamos que a situação atual está muito boa. Diria que dentro da nossa perspectiva atual, está resolvido. Vincular o quê? Poderia até se fazer um vínculo salutar do ICMS geral, desta vez a um projeto. Já por um lado, teríamos nos beneficiado.



Agora a vinculação é de uma arrecadação geral do Estado. Esse , mais um do governo federal. Esse tipo de vinculação precisa começar a ser um pouco mais diretamente pedagógica. É preciso as pessoas entenderem que o dinheiro está vindo mais ou menos das pessoas que devem pagar e que não está só indo para o projeto certo, mas que estão vindo para do lugar certo. Tem que ter alguma coisa para que as pessoas sintam justiça no processo. Por isso tenho sido um advogado perene do problema do IPVA.

No âmbito federal, o imposto sobre combustíveis poderia ser um mecanismo muito interessante, principalmente ser for limitada a arrecadação da região onde tem o problema. Quer dizer, não arrecadar dinheiro dos combustíveis, de um modo geral, no país, mas investir numa região metropolitana, ou vice-versa, que é mais provável. Arrecada-se dinheiro dos combustíveis numa região metropolitana e investe na Amazônia. No caso federal, isso é mais provável de acontecer. É realmente alguma coisa mais limitada. É o combustível vendido nos postos dentro de uma região metropolitana. No âmbito federal ou no âmbito de algum outro tipo de imposto, acho que isso é válido. O IPVA é fantástico. Defendo ferrenhamente o IPVA porque ele obriga a sentar-se à mesa, aquele que não está hoje em dia sentando-se à mesa, que é o município. O IPVA já estabelece que 50% é do município e 50% do Estado. Não precisa as pessoas se sentarem, fazer reunião para ver quanto cada um vai dar etc. Ele está diretamente relacionado com a propriedade que tem a ver com renda. Ou seja, na Europa se usa até como imposto de renda simples a propriedade de bens. Existem certos impostos tipo imposto de renda que em vez de fazer uma enorme declaração, a pessoa já presume o que vai se pagar, de acordo com o que tem. O carro é fantástico, porque não dá para a pessoa sonegar o carro. Mesmo que se coloque o carro em nome de outra pessoa, mas vai ter que pagar. Vejo no IPVA a grande saída do processo. Não precisa nem estar na Constituição. Se houver uma declaração clara, se a Assembléia aprovar, se envolver um programa, como por exemplo, está aqui o PITU, está aqui a decisão, mesmo que ela seja reafirmada todo ano. O fato é que o IPVA traz à mesa a pessoa



certa, Estado e município. Depois complementa o federal com outro imposto. Traz o pagador correto, que é o proprietário do veículo, que quanto mais caro, mais paga. Explica para a pessoa que quando está pagando IPVA é para ele não pagar outra coisa. É só para uma outra pessoa, inclusive ela, ter transporte coletivo. Fica claro o objetivo do IPVA. Diria também que, inevitavelmente é um imposto crescente. Apesar de tudo que estamos falando, as pessoas vão continuar comprando carro. As pessoas que não

têm carro, assim que tiverem renda vão comprar carro. Apesar do transporte coletivo ser uma coisa muito meio, o carro é meio, mas ele é também uma personagem, porque as pessoas se vestem com o carro, dormem com o carro, comem o carro etc. Inevitavelmente é um bom imposto porque vai crescer e continuar sempre crescendo, apesar de todo nosso esforço para o transporte coletivo.

Aí vem o final. Então, o transporte coletivo é o inimigo do carro e o carro é inimigo do transporte coletivo? O carro é um inimigo muito mais da economia mundial. Tudo que eu falei antes, ou seja, uma sociedade que investe em carro está desperdiçando muito dinheiro em cima de alguma coisa que poderia ser mais bem investida. Mas vamos chamar isso de uma decisão individual. O problema não é isso. O transporte coletivo precisa ser bom para que as pessoas queiram usar o transporte coletivo, e as pessoas que não querem utilizar o transporte coletivo, e querem desperdiçar o dinheiro ou o tempo, vão continuar no congestionamento, e que façam isso e tenham a livre sensação da roleta russa. Muita gente gosta de tal coisa e deve haver uma liberdade mínima para as pessoas fazerem roleta russa com toda dignidade. Não vejo uma saída para o problema de São Paulo, uma vez que temos um quadro nítido do que precisa ser feito e quais os resultados a serem alcançados e em quanto tempo, manter isso funcionando e acoplar uma vinculação de recurso.

Sou favorável a uma vinculação de recursos que sejam acoplados a projetos definidos e que tenham um tempo. Ou seja, daqui a 20 anos precisa mais e pode-se



acoplar se fizer isso. Sou contra outros tipos de vinculação. O combustível, talvez em âmbito federal, mais o IPVA municipal, estadual resolve o problema. Isso seria mais do que suficiente para resolver o problema. Resolver o problema pelo balanço social representa uma grande contribuição social. Esta é a última questão. O tamanho da cidade não é medido por quilômetros. Ele é medido por tempo. Hoje a Europa é considerada muito mais próxima, porque se demora menos para chegar lá. A cidade de 16 milhões de habitantes é altamente vulnerável pela velocidade que a pessoa possa usar. Hoje, São Paulo não é uma grande cidade. São Paulo é um conglomerado de aldeias onde as pessoas de renda mais baixa, que moram numa certa região, têm que limitar a sua busca de prazer, emprego, renda, satisfação etc. a só um pedacinho de São Paulo. São Paulo é uma ilusão porque tem 16 milhões de habitantes. São Paulo tem 16 milhões de habitantes para trabalhar, mas não tem 16 milhões de habitantes para acessar. Acessa no máximo três a quatro milhões.

Basicamente é esta a questão. Peço desculpas, mas vou ter que sair. Muito obrigado.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Nós é que agradecemos mais uma vez a participação do Secretário Cláudio Senna .

**SR. JORGE** – Sou Secretário Executivo da Associação dos Fabricantes de Veículos de Duas Rodas. Observamos pela sua exposição, Paulo, que logo no começo tinha alguma coisa dizendo da democratização do plano e previa uma consulta a operadoras e a prefeituras. Em todo nosso projeto, enquanto iniciativa privada, nos preocupamos muito em perguntar, não só ao cliente que usa o nosso produto, mas àquele que não usa e por quê não usa. Já que é um processo democrático e este plano não é uma coisa colocada, faltaria essa interface. Até poderia antecipar algumas coisas que pensam o usuário da nossa moto e das nossas bicicletas. Um dos grandes problemas que temos é justamente com esta interface. O que aparentemente a sua exposição deixou claro é que o metrô está



perdendo clientes pela concorrência com os outros modos de transporte ou sofrendo esta concorrência de outros modos de transporte. Resumiu no automóvel, mas na realidade não é só no automóvel. As pessoas estão preferindo até andar a pé a andar, por exemplo de ônibus, até por economia em alguns trechos. Quanto ao quarto trecho, tem uma pesquisa da antiga FEPASA que dizia claramente isso.

Dentro desse quadro, queria colocar a questão da intermodalidade, e como este projeto está sendo visto. No passado tivemos alguns contatos num seminário de transportes que ocorreu em 1986, e o metrô apresentava como argumento que tinha feito uma tentativa de abrir, experimentalmente, para moto e bicicleta os seus estacionamentos da Santa Cruz, e que isso não tinha dado resultado. Um diretor do GEIPOT perguntou: “Mas quanto paga para estacionar uma bicicleta ou uma moto”? Responderam: ‘a moto e a bicicleta como ocupam uma área é o mesmo preço. O preço era mais caro que a passagem de ônibus. Isso provocou riso geral no auditório, quando o diretor do GEIPOT disse: “Então, o senhor espera que alguém desça do ônibus para pagar mais caro e ainda vai fazer força numa bicicleta?” Sabemos que no mundo inteiro, por exemplo, no Japão, existem estações de metrô com estacionamentos automáticos para receberem 9 mil bicicletas. Em São Paulo, principalmente na periferia é muito grande o número de pessoas que têm bicicletas. Fabricamos três vezes mais bicicletas do que automóveis, hoje. Estamos fabricando ao redor de 4 a 5 milhões de bicicletas numa média por ano, nunca inferior a três milhões, o que dá três vezes mais que automóvel. Estou falando de bicicletas, não estou falando de crescimento de produção de motos em relação a automóvel. Está na hora de ser considerada não só a bicicleta, a moto e o pedestre como integrantes condicionantes de transporte, como também modificar um conceito que há anos a gente ouve aqui, que é o conceito de transporte coletivo e o transporte de massa, usado como sinônimos. Na realidade não são sinônimos. A bicicleta pode ser um transporte de massa, como é na China, ser organizado pela entidade de transporte de massa, atender a população com baixo investimento, porque uma parte do investimento, quem faz, é diretamente o usuário, através da compra do seu veículo.



Não devemos confundir isso com transporte individual. É um transporte individual que é de massa e que tem uma série de vantagens sobre transporte coletivo pura e simplesmente.

Não se pretende que todo mundo ande de bicicleta, assim como é uma loucura pensar que se pode atender o transporte de uma cidade como São Paulo ou qualquer outra cidade, levando ônibus e metrô a todas as ruas. A solução final caminha para a intermodalidade. Poderemos usar no primeiro trecho a bicicleta, no segundo o metrô, no terceiro o ônibus ou fazer um trecho a pé. Mas é necessário que haja igualmente as facilidades colocadas para todo esse sistema.

Gostaria de ouvir a sua posição sobre isso e se há uma possibilidade de interferência. Obrigado.

SR. PAULO – Primeiro queria comentar a sua colocação dizendo que a apresentação teria justificado a queda por uma perda com outros meios de transporte. Não é isso. Pelo contrário, o metrô foi o que menos perdeu dos meios de transporte. O que houve foi uma queda de mobilidade em termos de transportes motorizados. As pessoas andaram menos. O gráfico mostrou a queda da mobilidade da população. As pessoas passaram a andar mais a pé. Não é por perda em relação aos outros. O trabalho que vai estar disponibilizado no *site* da Assembléia e todos poderão acessar, mostra que a perda maior foi do sistema de ônibus, pneus, que perdeu para o sistema chamado informal, que está sendo formalizado, que são as peruas, microônibus etc.

Com relação à intermodalidade, esse é um capítulo tratado profundamente, inclusive a questão da intermodalidade bicicletas e motocicletas. Essa história que aconteceu por volta de 1980, que eu não conheço, está absolutamente superada hoje. O PITU considera um aspecto fundamental a intermodalidade dos transportes individuais. Chamamos de transporte individual no trabalho. Na periferia, no sistema metroferroviário, operado pela CPTM, existem muitas estações que tem as



bicicletarias. Já existem os locais físicos de integração e colocação. Isso é uma previsão de que seja organizado, implementado no programa.

Quanto ao problema da participação da discussão, sem dúvida este é um processo que precisa ser permanentemente aperfeiçoado. O Fórum Século 21 é um dos mecanismos. Isto propiciou inclusive as contribuições no trabalho, na área de bicicletas, motocicletas. Não sei se foi você que fez, mas foi alguém ligado à área do setor produtivo que deu sugestões e que estão incorporados no trabalho. Então, é um processo de participação e discussão. Isto é permanente e este é um mecanismo que temos que explorar.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Temos uma cronologia dos trabalhos que gostaria de informar ao Jorge. Até o dia 20 de junho, vamos estar formatando todas as informações sugeridas. Depois serão encaminhadas a todos os participantes, não só aos conselheiros, no dia 20, disponibilizados via Internet, e teremos até o dia 30 de junho um novo encontro para tirar o documento final que será encaminhado ao conselho maior do fórum. Então teremos ainda mais duas oportunidades de estar incorporando sugestões num relatório final.

**SR. JOSÉ EDUARDO** – Sou engenheiro, presidente fundador da Associação Brasileira de Pedestres. Não estou aqui só como presidente da Associação, mas como especialista de transporte, que nesta minha longa vida, acompanhei desde o início os benefícios diretos, indiretos, sociais, a importância do transporte, a falta de recursos etc. Quando nosso companheiro apresentou aquele balanço social do metrô, me veio a seguinte imagem: parando num cruzamento desse, veio um cidadão forte e pede um dinheiro. Eu disse que não tenho, não vou te dar dinheiro. Ele me responde: Doutor, eu não assalto as pessoas, sou um homem de bem. O metrô não polui, tem pontualidade. É uma modalidade de bem. Ele precisa de 30 bilhões. O automóvel, que é o assaltante, que polui, que anda pelas ruas sem pagar nada, qualquer cidadão que precisa de água, o pobre mesmo, tem a tarifa



subsidiada, ele paga pela água. A energia elétrica ele paga, é um bem tão importante, como se disse aqui que sem transporte não se vive, eu diria hoje sem eletricidade, sem água potável também não se vive. No entanto, o carro privado polui de uma forma descontrolada. A cidade toda tem um plano de uso do solo totalmente inadequado.

Quando mudei do Rio para cá em 1972, fui convidado para uma reunião no Morumbi. O trânsito estava congestionado e não conseguia chegar lá. Disseram-me que tinha um jogo de futebol. Num dos locais de zona residencial de luxo, um estádio longe dos trilhos. Pacaembu, um outro estádio longe dos trilhos. Propusemos que se negociasse uma transferência a longo prazo, que seriam 25 anos, desses estádios para ficarem próximos dos trilhos. Um cidadão falou: “daqui a 25 anos estaremos todos mortos”, e deu risada. Não estou morto, ele não está morto e a cidade está com o Morumbi, com o Pacaembu, com os mesmos problemas. O metrô é uma intervenção cirúrgica caríssima. Os tais dos benefícios sociais são decorrentes das negatividades criadas pelos outros meios. Muitos dos benefícios sociais do metrô são benefícios de sócio do metrô. Não quero fazer trocadilho entre social e sócio, mas quem anda pela Av. Jabaquara, como andei e quando inauguraram o metrô, desci na última estação, deveria ter uma máquina fotográfica nas mãos para fotografar uma senhora jogando milho para as galinhas. Ora, o metrô que termina em frente de uma residência de uma senhora jogando milho para as galinhas, é óbvio que alguém ia se apropriar desses benefícios. Faz 30 anos que foi inaugurada aquela linha. Posso ir lá e indicar quem foram os grandes os beneficiados. Está lá um grande conjunto do Itaú, outro conjunto não sei do quê, no entanto no estudo feito, fala-se em 4%, um estudo complicado de ler. O benefício que o metrô traz para valorização imobiliária é só de 4%. Não sou especialista em assuntos imobiliários, mas alguém errou naqueles cálculos. Um dos grandes beneficiados pelo metrô são os proprietários dos imóveis que têm acesso lindeiro ao metrô.



Temos que acabar com essa dos tais benefícios que o transporte cria. O transporte hoje é vilão no mundo inteiro. O transporte tem que auto se sustentar. Ele tem que gerar recursos dentro do próprio sistema de transportes para financiar os seus custos. Ele não tem que buscar dinheiro da sociedade. A educação é positiva. O chefe de família pobre não tem recursos e nem visão para saber o que de positivo cria não só para sua família, para os seus filhos, mas para a sociedade ter um filho educado. Educação, segurança, saneamento têm externalidades positivas. No transporte acabaram as externalidades positivas. Hoje temos que encarar que transporte é uma atividade econômica como outra qualquer. Ela tem que cobrir os seus custos. Como disse o nosso companheiro, temos que pensar sistemicamente. Temos 16 mil km de ruas invadidas, totalmente de graça, da forma mais agressiva, com automóveis estacionados por todos os lados, caminhão subindo por cima de calçada, lavando carro em cima de calçada. As pessoas escolhem um imóvel sem saber que tem que abrigar os automóveis. Os automóveis são estacionados por cima da calçada, não deixam lugar para os pedestres transitarem. As bicicletas que poderiam transitar junto ao meio-fio, que seria um complemento ao transporte público, não podem fazer isso, porque o meio-fio das zonas residencial está tomado de automóveis.

Ninguém mais se preocupa em guardar o carro num espaço privado. Neste Fórum São Paulo Século 21 não foram discutidos planos e projetos específicos. Viemos discutir política, com visões de longo prazo. A primeira visão que dou de longo prazo é que não pode ficar um carro parado na rua. Rua é para circular. Isso pode ser possível. Há dois mil anos alguém disse: “Não matarás”. Aqui em São Paulo mata-se gente. Nem por isso vamos abandonar aquele objetivo maior que é não matar. Vi ali pedágio urbano. SR. Secretário falou em IPVA e combustível. Combustível não é o correto, porque São Paulo tem problema de congestionamento. As cidades do Interior de São Paulo não têm. Então vamos criar um sistema de combustível, onerado, modificar três vezes o preço da gasolina em São Paulo, que é o que precisaria para acabar com o congestionamento. O cidadão



vai ficar congestionando as rodovias para comprar gasolina em outras cidades. Ou então, vai ser um paliativo. Vamos cobrar o combustível de cidades pequenas que poderiam ter o seu transporte individual mais barato, até porque não têm problemas como nós e vão ser obrigados a pagar mais para resolver o problema de São Paulo, do Rio de Janeiro. Combustível não é solução. É o pedágio urbano. Esse pedágio tem que ser quilométrico, como a tarifa também teria que ser quilométrica. É um absurdo esse sistema tarifário que não quer enfrentar o problema das distâncias. Na periferia mora o mais pobre. Ótimo, está lá o mais pobre, então vamos encarar o problema do mais pobre na periferia. Vale-transporte quilométrico para aqueles que estão lá. Vamos discutir com SR. João, SR. Pedro e dar um subsídio para ele. A pergunta que surge imediatamente é a seguinte: Devo subsidiar o transporte do seu fulano que resolveu morar a 40 km de São Paulo e trabalha no Bom Retiro? Ou devo subsidiar a comida, o leite do filho dele que está mal alimentado? Esse é o grande problema. Onde tem as aplicações alternativas de recursos. Metrô, me desculpe o companheiro que apresentou o plano do metrô, é uma intervenção cirúrgica caríssima, num sistema que os brasileiros deveriam evitar a todo custo. Quando surgisse a necessidade dele, deveria vir autofinanciado pelos interesses que deve estar ligado a isso. Como descobrir numa cidade como São Paulo, que já está à beira do colapso cardíaco. Vamos deixar ela entrar em colapso e resolver através do mercado? Ou vamos também resolver o problema do ônibus? Falou-se também no sistema metroferroviário. São Paulo tem que ter um sistema metrobus. Ônibus operando em canaletas, mas não como a Nove de Julho, que é um arremedo. É ridículo, é irritante andar naquele corredor da Nove de Julho. Colocaram mais ônibus do que a capacidade do corredor. Qualquer um que anda de automóvel e quer andar do corredor no ônibus, não pode, porque há um paredão de ônibus do Brooklyn até uma intervenção catastrófica na Juscelino com o corredor. Cria-se um congestionamento enorme e o pobre do usuário do ônibus fica sem condições de chegar com aquela pontualidade que o metrô dá. Se tivesse um sistema de ônibus funcionando adequadamente com pontualidades, teríamos



aliviado muitos esses congestionamentos. O sistema não pode ser metroferroviário. Tem que ser metrobus. Tem que considerar os acessos para pedestres, porque os usuários do sistema de transportes públicos não caem de pára-quedas nas infrações. Eles vêm andando, de bicicleta ou de alguma forma de transporte individual. No entanto, as estações de transbordo quando existem são grotescas.

Fui visitar a Estação de Campo Limpo onde tem uma escada com 80 cm, com um volume de gente descendo e subindo. Uma escada com 80 cm não dá para dois cidadãos se cruzarem de uma forma digna. Por que não escada rolante no sistema de transferência como tem no metrô? Quando envolve ônibus não. Ônibus é para uma classe. Metrô é para outra classe. Essa idéia de classe no sistema de transporte coletivo mata o sistema já na origem. Eu se estivesse morando na periferia, meu sonho seria comprar a minha Brasília. Eu teria ter medo. A periferia tem outro tratamento. Não porque eles façam isso por sua decisão. É por questão até de pressão política social. Nos cruzamentos da Paulista todas as faixas são bem pintadas. Se vamos para uma estradinha, o sinal, às vezes, não funciona. São Paulo é uma das cidades mais bem aquinhoadas em matéria de sinalização. Mas quando vamos para a periferia não tem calçada. Quem paga a calçada é o proprietário do imóvel. A prefeitura não fiscaliza. Quem fiscaliza é o cidadão, e quando fiscaliza é dedado.

É a primeira vez que venho a esta reunião, mas acho que deveríamos definir algumas políticas gerais em que o transporte tem que ser auto-sustentável. O metrô tem que buscar dinheiro dentro do setor de transporte e, se possível, dentro dos beneficiados diretos. Os tais benefícios sociais existem sim, porque os outros não funcionam. Se os outros funcionassem, esses benefícios sociais seriam reduzidos. É a mesma história, paro num cruzamento, um cidadão forte chega para mim e pede uma esmola. Respondo: Não te dou o dinheiro e o cidadão me responde que não é um assalto. É mais o menos o que o metrô está fazendo. Quer uma esmola porque não polui, porque é pontual, dá velocidade. Mas será que não podemos ter um sistema pontual, que não polui e que tem velocidade na cidade? Não estou



dizendo que todas as obras do metrô sejam dispensáveis. Muitas delas devem existir. Quando inauguraram Osasco a Treze de Maio, eu era o único usuário daquele trenzinho que corria ali, porque ligava nada a coisa alguma. Não havia demanda para aquilo. Estão criando as estações. Vão ver se lá tem lugar para integrar essas estações com ônibus? Quem frequenta o Carrefour, na Marginal Pinheiros, sabe onde é que vão ficar os ônibus? Eles vão sair a 90º para a Marginal? Onde eles vão encostar? Onde os passageiros vão descer para funcionar as estações? Não há integração entre ônibus e ferrovia. Diria que não há integração dentro do próprio sistema ferroviário. Nas estações de transbordo, no Rio, pela primeira vez tive a satisfação de ver o que tinha visto há 30 anos, o Aeroporto Charles de Gaulle, em Paris, que é o tapete rolante. No Rio, na estação que dá acesso a Ipanema, já tem tapete rolante.

Vamos pensar um pouco sobre isso. Transporte tem que ser auto-sustentável. Temos que pensar nas ruas, pelo espaço que pode ser cobrado pelo uso dele. Andar pela rua não é um direito. O direito de ir e vir é de andar a pé. O resto é direito adquirido. O direito do cidadão é ter transporte público, mas com tarifas realistas. Se é preciso subsidiar que se subsidie SR. Antonio e SR. Pedro e não esse difuso de subsídio que a sociedade toda acaba pagando e não tem os recursos para educação fundamental, saneamento, segurança etc. Muito obrigado.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Agradecemos a intervenção do Dr. Eduardo, Presidente da Associação dos Pedestres de São Paulo.

Passo a palavra ao Sr. Milton Xavier para nos fazer apresentação a respeito do transporte de cargas e transporte. SR. Milton está substituindo o Dr. Sérgio que foi chamado para um compromisso no Palácio.

**SR. MILTON XAVIER** – Preparei um material dá lança algumas luzes sobre alguns assuntos que considerarei mais relevantes sobre a questão do transporte regional de carga e de passageiro.



Vou começar esta apresentação a partir desse quadro que retrata em grandes números a situação de transportes no país. A partir daqui vou apresentar de uma forma geral e bem rápida as visões estratégicas que considerei relevantes neste momento. Podemos verificar, no caso nacional, o modo rodoviário participando com 73% da produção de transporte nacional. No Estado de São Paulo, praticamente com 92%. A ferrovia com cerca 6,3%, ressaltando que, no caso nacional, eu descontei o transporte de minério. Isto porque o transporte de minério não é realizado no Estado de São Paulo, dificultando a comparação da matriz nacional com a matriz do Estado do Estado de São Paulo. Então, por coincidência, a participação ferroviária é semelhante ao transporte de minério na ferrovia nacional e estadual. Gostaria de ressaltar que, para o Estado de São Paulo, consideramos apenas a produção de transporte hidroviário e não aquaviário. No caso nacional, este percentual de cerca de 15% envolve transporte de petróleo, de uma forma geral, de cabotagem.

Olhando de uma forma geral, o que chama muito a atenção é a questão da concentração do modo rodoviário. Se compararmos com economias mais parecidas, mais desenvolvidas, nem se fala, mas com economias mais semelhantes à nacional, a matriz de transporte nacional é muito mais concentrada que a média de outros países, no modal rodoviário. Isso, evidentemente, tem um custo que toda a sociedade acaba pagando. Vou ressaltar apenas alguns mais relevantes, que já foram inclusive citados aqui. No caso, uma matriz com essa configuração impõe custo importante sobre a competitividade da economia nacional na competição com outros países, onde a matriz é mais bem distribuída. Nos custos dos produtos domésticos, para distribuição doméstica, impõe uma transferência injusta de renda, na medida em que os custos desse sistema de transporte, que é mais oneroso, impõe um custo maior aos custos de vida para as camadas mais pobres, provocando uma transferência de renda injusta das camadas mais pobres para as mais ricas, afóra outros custos ambientais de congestionamento, de poluição, que são semelhantes aos que já foram citados aqui.



A partir desse quadro, gostaria de caracterizar duas estratégias importantes que considero mais relevantes, tendo em vista o sistema de transporte no Estado de São Paulo, no sentido de uma estratégia de longo prazo para o sistema de transporte no Estado de São Paulo. Nesse sentido, caracterizei duas estratégias de longo prazo. Uma sobre a questão da intermodalidade capaz de alterar a configuração dessa matriz a longo prazo, que é uma difusão da intermodalidade neste sistema. Uma Segunda questão, de ordem institucional, que visa dar uma autonomia maior aos governadores e aos municípios regionalmente, de forma que eles tenham mais controle, e uma participação mais efetiva na gerência e na administração das suas infraestruturas regionais de transporte. No decorrer desta apresentação, essa questão vai ficar mais clara.

A primeira ação estratégica, a que me referi, que é a difusão da intermodalidade, é sempre colocada quando se discute a questão da divisão modal entre os sistemas de transporte. A primeira coisa que se colocaria no caso de São Paulo, seriam as combinações dos modos poderiam difundir a intermodalidade. É interessante ressaltar, inicialmente, o que é intermodalidade. Intermodalidade é a combinação de, no mínimo, dois modos de transporte, aproveitando-se as vantagens positivas de cada um desses modos. No caso do Estado de São Paulo, qual é a combinação mais promissora em termos de difundir esta intermodalidade, de forma a alterar a configuração dessa matriz no longo prazo. No caso da combinação da hidrovia com a rodovia – uma combinação para implantar a intermodalidade -, a capacidade de ação é restrita na medida que, primeiro, a infraestrutura de transporte hidroviário no Estado de São Paulo é limitada. Restringe-se basicamente à hidrovia Tietê-Paraná. Essa malha de hidrovia é limitada, pois a hidrovia chega até o meio do Estado, necessitando de uma complementação de um segundo modo, seja ele rodoviário ou ferroviário, para que as cargas atinjam a Região Metropolitana e o Porto de Santos. Além disso, existe a questão do projeto da hidrovia que conta com uma série de eclusas que reduzem a sua capacidade operacional. Independente disso a hidrovia Tietê-Paraná tem hoje



uma capacidade estimada a plena carga em torno de 125 a 20 milhões de toneladas. Estamos falando no Estado de São Paulo, hoje, com uma movimentação em torno de 600 a 700 milhões de toneladas/ano. Ou seja, mesmo que a hidrovia tivesse a sua capacidade totalmente esgotada, a sua contribuição na alteração dessa matriz seria relativamente pequena.

O caso da contribuição da hidrovia com a rodovia é outra alternativa que tem o aspecto relativamente também limitado. Pelo menos no Estado de São Paulo, hoje, e no Brasil de uma forma geral, exceto o transporte de minerais através da dutovia, o duto é usado para transporte de gás e de petróleo. A totalidade da movimentação de derivados de petróleo no Estado de São Paulo, incluindo os suprimentos do Mato Grosso do Sul, de Goiás, Mato Grosso e Triângulo Mineiro, cujo transporte é feito através da refinaria de Paulínia, essa movimentação global, incluindo o Estado de São Paulo, equivale a cerca de 60 a 62 milhões de toneladas/ano, o que corresponde 10% da movimentação de cargas. Mesmo que toda movimentação fosse feita através de dutovia, essa distribuição também não seria suficiente para alterar de forma significativa essa matriz. É evidente que a contribuição da hidrovia é importante na sua configuração futura, a contribuição da dutovia também é importante. Mas a capacidade global desses modos, em si, já não favorecem uma alteração muito significativa desse quadro a longo prazo.

O aviário nem se diz, porque ele se presta a um transporte de produtos de maior valor agregado e não é um modo de transporte com características de transporte de grandes volumes de produtos de baixo valor agregado.

Restou uma contribuição ou um aproveitamento das vantagens comparativas do modo rodoviário com o modo rodoviário. É por aí que, na nossa visão, é possível fazer investimentos e desenvolver uma operação mais eficiente, a fim de que, num horizonte que estamos enxergando de 20 anos, essa matriz possa ser alterada de maneira a se verificar os impactos positivos dela na sociedade paulista de uma forma geral.



Com referência a alguns aspectos negativos da concentração do modo rodoviário, gostaria de ressaltar apenas alguns aspectos relativos à infraestrutura rodoviária atual. Nós, hoje, temos uma malha rodoviária no Estado de São Paulo, que pode ser considerada de alta capacidade, que presta, na sua maioria, um nível de serviço de ótima qualidade. Quando digo nível de serviço, estou falando de uma relação volume de veículo sobre capacidade dos trechos rodoviários de uma forma geral. Uma análise feita recentemente, pela Secretaria de Transportes indica que esse sistema de transporte tem propiciado um nível de serviço razoável e difundido ao longo de todo o Estado de São Paulo.

Chamo atenção para o aspecto de que, apenas para manter esse nível de serviço num horizonte de 20 anos, serão necessários investimentos dessa ordem de grandeza, em termos de extensão de malhas, que teriam que ser acrescidos apenas em termos de expansão de capacidade de eixos duplicados. Ou seja, não estou considerando aqui construção de estradas vicinais, necessidade de expansão da malha de rodovia simples, de uma faixa por sentido. Mas apenas de duplicação de rodovias já existentes no Estado de São Paulo. Temos aqui a situação de hoje, e a situação de necessidade para atender a uma demanda projetada nos próximos 20 anos do volume de investimento que necessita ser feito. Chamo alguma coisa em torno de três milhões de reais, mas apenas de recursos para atender a necessidades da malha rodoviária remanescente para o Estado de São Paulo, não considerando todos os investimentos oriundos da iniciativa privada através das concessões, e os investimentos necessários na área das estradas federais, como a BR-116, a Fernão Dias e a BR-153.

Apenas para manter um nível de serviço semelhante ao de hoje, vamos ter, por exemplo, que construir além do rodoanel que está sendo construído com custo aproximado de 3,2 bilhões de reais, mais uma nova configuração de um eixo, aproveitando o eixo da SP-65 e da Tamoios; será mais uma ligação feita através da ligação desse eixo, que já está prevista através das concessões. Outros eixos longitudinais à Região Metropolitana. A BR-153 está com um nível de serviço



totalmente saturado e é prioritária em termos de aumento de capacidade. Estou chamando atenção apenas para demanda de investimentos que num sistema de transporte tão centrado no sistema rodoviário, acarreta sobre a demanda de investimento de uma forma geral.

Chamo a atenção para um outro aspecto importante no sentido de configurar a questão da possibilidade de uma integração intermodal no Estado, que é o seguinte. Uma simulação da matriz de transporte do Estado de São Paulo -essas simulações são feitas com frequência pela Secretaria de Transporte- indica que 80% das viagens rodoviárias de caminhões para transporte de carga que ocorre no Estado

de São Paulo, tem distância até 200 km. Uma primeira restrição que ocorre na difusão da intermodalidade da rodovia com a ferrovia está caracterizada aqui. Ou seja, a ferrovia, um modo que se presta tradicionalmente à movimentação de cargas de maior distância, devido à necessidade de investimento fixo. Aqui estamos falando de 80% da movimentação com distância até 200 km. O que podemos concluir a partir daqui é que grande parte da movimentação de carga no Estado de São Paulo ocorre nos limites da macrometrópole. Isto é, entre o círculo de Sorocaba, Campinas, São José dos Campos e Santos. Há uma distância média em torno de 150 a 200 km. A primeira dificuldade da difusão intensa da intermodalidade rodoferroviária no Estado de São Paulo ocorre a partir daqui. Uma restrição da distância média de transporte. Estou falando de cargas que, hoje, são na totalidade alocadas de modo rodoviário, mas poderia haver competição ou uma parceria do modo rodoferroviário no sentido de captar uma parte dessas cargas e alterar aquela matriz de transporte que hoje está muito centrada no modo rodoviário. Este é um aspecto importante. A limitação ou uma baixa extensão média das viagens de transporte no Estado de São Paulo.

A que se deve isso? Claramente pela forma de ocupação do território paulista. O território foi ocupado mais intensamente nas suas atividades de ocupação territorial, mais concentrado na Região Metropolitana, próximo à costa,



como acontece no resto do país. Essa concentração das atividades econômicas levou ao fato de que as distâncias médias do transporte são curtas, tendo em vista a implementação do modo ferroviário.

Aqui já estou caracterizando o que seria uma estratégia de longo prazo que viabilizasse a implantação da intermodalidade rodoferroviária no Estado de São Paulo. Simulações feitas com a matriz de transporte do Estado de São Paulo, indicou que se implantados grandes centros logísticos nesses locais por ordem de volume movimentados, resultantes de simulações efetuadas, terminais centros logísticos integrados em Campinas, Taubaté, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto e Bauru e integrados também com centros logísticos na Região Metropolitana, estes seriam capazes de movimentar cerca de 90 milhões de toneladas/ano conquistados do que hoje é alocado no modo rodoviário. Ou seja, seria um pouco menos de 10% da movimentação global prevista para 2020, cuja projeção estimada em torno de 1 a 1,2 bilhão de toneladas/ano. Uma estratégia desse tipo, de integração intermodal, seria capaz de captar cerca de 10% da movimentação de cargas no Estado de São Paulo.

Essa seria a primeira estratégia de integração a que eu me referi. É evidente que, do ponto de vista de investimento e operacional, há que se fazer grandes investimentos nesses dois quesitos. Não gostaria de descer muito nesses detalhes, porque estou plenamente de acordo com o Dr. Daras, quando disse que seria importante neste momento, sinalizar diretrizes de grandes enfoques estratégicos e não descer a aspectos muito técnicos, com relação ao detalhamento dessas estratégias. Citaria apenas alguns estudos que estamos desenvolvendo no sentido de que configuração operacional seria necessária para a ferrovia captar essas cargas, interligando via ferrovia, a ligação desses terminais da Região Metropolitana com os terminais integrados do Interior. Neste momento acabamos de receber detalhamento de alguns projetos semelhantes a estes que estão sendo feitos na Europa, particularmente na Holanda, onde está se desenvolvendo uma ligação ferroviária de cerca de 120 km, com uma característica semelhante a essa que



estamos imaginando para ligação desses centros logísticos. Ela opera num esquema onde se imagina ligações rápidas, de média distância, com uma precisão e confiabilidade semelhante à rodoviária e com o grande benefício de ter um custo semelhante ao custo por tonelada/quilômetro do transporte rodoviário. São adequações de sistema operacional e de sistema de carga e descarga nas pontas, que tem que ser feito num sistema desse, de forma que seja possível a integração intermodal no Estado de São Paulo.

Apenas para citar alguns investimentos, está se imaginando aqui uma necessidade de um anel ferroviário na Região Metropolitana, sendo que grande parte deste anel já é existente. Estamos prevendo uma ligação ao norte de Campo Limpo. Pelo menos é a alternativa que está sendo analisada, já algum tempo, a ligação de Campo Limpo a Manoel Feio e uma ligação ao sul nessa região. Assim sendo, seria viável no modo rodoviário através do rodoanel, uma ligação e uma circulação na Região Metropolitana sem a necessidade de transpor os trilhos da CPTM a Região Metropolitana.

Essa é uma estratégia de integração intermodal vista como a única possível, com impacto possível de apresentar resultados importantes em termos da alteração naquela configuração da matriz de transporte do Estado. Nessa estratégia de aproveitamento marginalmente àquela de integração rodoferroviária, temos também algumas possibilidades de exploração mais intensa da malha do modo dutoviário.

Vou apresentar no final qual seria uma outra configuração possível daquela matriz de transporte que hoje apresenta aquela configuração, levando em conta aquela integração intermodal e o aproveitamento possível e já indicado como viável de outras modalidades. No caso da modal dutoviária, o que está se apresentando como muito viável do ponto de vista econômico, são ligações dutoviárias ao longo dessa região da Sorocabana, dentro do Estado de São Paulo, ligando aqui com hidrovia, na ponta o montante da hidrovia, Bauru, Ourinhos, Presidente Prudente, Dourado e Campo Grande. Todo esse suprimento do Mato Grosso do Sul era feito historicamente por essa ferrovia. Com a redução dos serviços prestados pela



ferrovia, grande parte está sendo suprida pela rodovia. Um sistema dutoviário nesta direção atenderia toda essa região do Estado de São Paulo e o suprimento do Mato Grosso. E mais uma complementação do duto que hoje corta a cidade de São Paulo na direção norte, saindo de Ribeirão Preto para São José do Rio Preto até Araçatuba. Estas ligações se apresentam muito promissoras do ponto de vista da viabilidade econômica e têm grande chances de serem implementadas com recursos do setor privado, na medida em que, a partir do próximo ano, a MT vai possibilitar a exploração do transporte hidroviário pela iniciativa privada, que até agora era monopólio da Petrobrás.

Chamaria atenção para o fato de que, neste caso, temos uma integração também da dutovia com a hidrovia. A hidrovia, neste caso especificamente, está se mostrando viável para o transporte hidroviário e derivados de petróleo para suprir essa região de Goiás e do Mato Grosso, que é a região que circunda o Porto de São Simão.

Um outro aproveitamento no sentido de melhorar a configuração daquela matriz de transporte é através da cabotagem. Algumas simulações feitas neste último mês estão indicando que, com a liberação da operação da cabotagem pelo setor privado nacional e estrangeiro existe uma possibilidade enorme de exploração desse serviço. Ela já tem crescido a taxas muito grandes recentemente. As simulações realizadas tendo em vista a possibilidade de integração operação da cabotagem para cargas destinadas e originadas no Estado de São Paulo para esses outros portos, através do Porto de Santos e de São Sebastião, hoje são estimadas em torno de 10 milhões de toneladas, quando o Porto de Santos movimentou no ano passado 42 milhões de toneladas. Ou seja, cerca de um terço da movimentação do Porto poderia ser acrescida da utilização mais intensiva da cabotagem.

Essa é uma estatística da movimentação do Porto hoje, com 42 milhões de tonelada. Aquela simulação da possibilidade de exploração de cabotagem, 10 milhões. Desculpem falei em torno de 30%, mas é 25% o potencial estimado por esse exercício de simulação feito. Isto é 25% da movimentação total do Porto, hoje.



Essa movimentação para 2020 é estimada em 33 milhões de toneladas, tendo em vista a operação da cabotagem através de Santos e de São Sebastião.

Aproveitando essa transparência quero apresentar um cenário do que deve ser a movimentação do Porto de Santos nesse período de duas décadas, ou seja, no mínimo, mais do que dobrando, podendo chegar cerca de três vezes a movimentação. Chamo a atenção para esta questão pelo fato de que a estratégia institucional que vou apresentar, está ligada também à questão portuária do Porto de Santos, especificamente. Esse é o impacto que todas aquelas estratégias de difusão da intermodalidade poderia ocasionar na matriz de transporte no Estado de São Paulo. Estávamos falando aqui na matriz atual, em torno de 92%, com a participação ferroviária de 6,2%. Essa opção de dobrar, que estamos chamando de observadora, corresponde a uma alternativa também para 2020, mas considerando a entrada de operação da Ferronorte e um aumento da eficiência das operadoras ferroviárias privadas. Neste caso, já teríamos um aumento significativo passando de 6,2, quase dobrando a participação da ferrovia na matriz de transporte. Essa alternativa de integração com os terminais logísticos é uma alternativa dos terminais logísticos combinada com a implementação da cabotagem e da dutovia. Teríamos, portanto, uma queda de 92% para 68% e um aumento da ferrovia de 6,2% para 28%, um aumento correspondente também na hidrovia, porque você teria também a possibilidade de ligação da intermodalidade hidroferroviária e um aumento correspondente do transporte dutoviário. Ou seja, este é o único cenário que estamos vendo para esse horizonte como viável para concretizar uma estratégia de difusão da intermodalidade no Estado de São Paulo.

A estratégia de difusão da intermodalidade passa pesadamente por investimentos na recuperação física do sistema ferroviário, mas principalmente na estratégia operacional aonde a ferrovia teria que se adaptar à operação de transporte para médias distâncias. Para se ter uma idéia, a distância média do transporte da Ferrobán, mesmo na época da FEPASA, era alguma coisa em torno



de 340 km. Estamos falando de transporte entre 150 a 200 km como distância média de viagem.

Uma adequação da infraestrutura, uma adequação operacional da ferrovia, explorando a intermodalidade rodoferroviária, combinada com uma exploração mais intensa da dutovia e da hidrovía, poderia levar a uma matriz de transporte mais eficiente sob os vários aspectos dos custos sociais e da economia como um todo, que poderia ser configurada da forma como estamos apresentando esses resultados. Considero que a difusão da intermodalidade deveria ser colocada como uma estratégia a ser perseguida a longo prazo, uma estratégia de grande profundidade do ponto de vista do impacto que ela causaria de uma forma muito difundida na sociedade paulista, não só no sistema econômico, mas sob o ponto de vista dos custos e das externalidades daí decorrentes.

Finalmente, uma outra estratégia eu chamo de institucional, tem tanta importância quanto a anterior, e de certa forma, ela é necessária para viabilizar também a integração intermodal rodoferroviária. Eu poderia caracterizar esta estratégia institucional rapidamente como uma necessidade indispensável da participação do Estado na fiscalização em dois aspectos: fiscalização das ferrovias que são concedidas hoje no Estado de São Paulo. Hoje esta fiscalização é feita apenas pelo governo federal ou por entidades federais. Em segundo lugar, a administração do Porto de Santos pelo governo do Estado ou por administração compartilhada entre governo e prefeituras, como essa discussão está assim encaminhada. Vou tentar detalhar rapidamente por que esta questão institucional se torna tão relevante e pode inviabilizar completamente aquelas estratégias intermodais. Primeiro, da forma como as ferrovias foram concedidas pelo governo federal, incluindo a FEPASA, é facultado às empresas ferroviárias privadas fazerem subconcessões. Por exemplo, o governo federal faz a concessão para um grupo empresarial e se parte dessa malha não interessar para esse grupo, ele pode fazer uma subconcessão para uma outra ferrovia. Isso já aconteceu no caso do Estado de São Paulo. Aqui, toda essa malha que está ao sul do Estado de São Paulo, já foi



subconcedida e já foi transferida a sua operação para a LL, que é a empresa que opera a malha ferroviária do Sul do país. Como a área de atuação da empresa ferroviária LL tem o foco de operação, não no Estado de São Paulo, mas no Estado do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul e principalmente com uma grande infraestrutura no Porto de Paranaguá, é evidente que todos os esforços no sentido de captação de cargas no Estado de São Paulo vão ser direcionados para levar cargas para a sua área de atuação, na medida em que ela vai querer que esses fluxos sejam alocados em maior extensão, na sua malha ferroviária.

Por outro lado, essa malha a leste do Estado de São Paulo, mais especificamente a malha da MRS, na direção do Rio de Janeiro, tem interesse empresarial legítimo que os fluxos preferencialmente sejam alocados à sua malha ferroviária e na sua maior extensão possível. Isso significa alocar fluxos no Estado de São Paulo para a direção do Rio de Janeiro, na medida em que o grande pólo de geração e atração de cargas é o Estado de São Paulo e, já que essa ferrovia está ligada aos Portos do Rio de Janeiro, há interesse do ponto de vista da sua operação como negócio que possa alocar o máximo de cargas em toda a extensão do seu trecho ferroviário.

Ao norte do Estado de São Paulo temos essa ferrovia que administra toda a malha ferroviária do Estado de Minas Gerais; após a privatização da malha da FEPASA, a ferrovia incorporou nessa malha a operação de uma parte da malha que antigamente era da FEPASA. De forma que essa malha, que hoje é operada pela Ferrobán, malha da antiga FEPASA. Por que ela foi colocada sobre área de influência dessa ferrovia que opera a ferrovia no Estado de Minas Gerais? Porque estão ocorrendo negociações, realocação, nova configuração societária da empresa que administra a Ferrobán, que é a empresa que administra a antiga malha da FEPASA. Essa nova reconfiguração societária torna possível que parte dessa malha do Estado de São Paulo venha a ser colocada e ser operada por uma ferrovia que tem como foco não o Porto de Santos, nem a Região Metropolitana, nem o sistema de transportes do Estado de São Paulo em si, mas outros sistemas basicamente no



caso dessa ferrovia, que é o Porto de Vitória e o Porto do Rio de Janeiro, também legitimamente tentando alocar o máximo de carga pela máxima distância possível, porque a tarifa é cobrada pela movimentação de transporte que é um volume de carga por uma extensão de transporte. Quanto mais a carga flui no seu sistema de transporte, maior vai ser a receita daquele sistema. Seria permitido que isto ocorresse pela forma como foi feita a concessão das ferrovias no país, pelo Governo Federal.

O que sobraria numa estratégia dessa? Sobraria apenas um corredor, que operado pela Ferronorte, aqui pela nova Oeste, que hoje societariamente é a mesma empresa. São empresas que basicamente se dedicam ao transporte de grãos vegetais. Esse segmento de transporte não está incluído naquela estratégia de terminais integrados e terminais regionais porque aquela estratégia é para transporte de alto valor agregado. Se ocorrer uma divisão de mercado de operação ferroviária da forma como está configurado aqui, toda aquela estratégia de integração intermodal rodoferroviária fica comprometida com os sistemas de transportes ferroviários, ao se consolidar essa visão que pode ocorrer de divisão de mercado, e as forças de investimento, operacionais, de captação de cargas, estariam saindo fora do Estado de São Paulo e não fluiriam dentro do Estado de São Paulo, baseado na sua infra-estrutura de transporte no sentido da Região Metropolitana, do Porto de Santos. Ou seja, se for desejo da sociedade do Estado de São Paulo implementar políticas que levem a uma difusão, a uma implementação vigorosa na intermodalidade no Estado de São Paulo, é preciso que a sociedade se posicione. É importante que estejamos falando na Assembléia Legislativa, é importante que os Srs. deputados tomem conhecimento da gravidade desta questão.

O seccionamento da infraestrutura de transporte ferroviário no Estado de São Paulo pode comprometer a competitividade da economia do Estado no futuro. Neste sentido que estamos colocando a segunda estratégia que pode ser caracterizada basicamente como institucional. O Estado de São Paulo precisa ter, no caso das



ferrovias, uma participação na fiscalização das empresas operadoras de transporte e essa capacidade de fiscalização tem que ser feita através de reivindicação deste Poder, através do governo federal. Já temos informações de que existe predisponibilidade do governo federal em trazer os Estados e as entidades estaduais no sentido de cooperar com o governo federal na fiscalização da operação desse serviço. Em segundo lugar, ressaltamos a importância do governo de São Paulo ter a capacidade de administração do Porto de Santos, na medida em que ele é o grande pólo de atração de cargas, não só no sentido de cargas de importação, como de cargas de exportação. Este fator torna a infraestrutura portuária tão importante para a economia do Estado de São Paulo e até para a economia regional do Estado de São Paulo e do Centro-Oeste como um todo.

Resumindo, duas estratégias do ponto de vista do transporte de cargas e passageiros do Estado de São Paulo são importantes. Primeiro, do ponto de vista da intermodalidade, é a única possibilidade de uma intervenção mais rigorosa no sentido de conseguir uma reconfiguração importante da matriz de transporte no futuro. Em segundo lugar, uma participação do Estado na fiscalização e permissão de subconcessões do sistema ferroviário no Estado de São Paulo e a sua transferência da administração do Porto para o nível regional. Seja regional do Estado com a participação das prefeituras e até com os Estados circunvizinhos, que têm interesse no Porto de Santos.

Finalmente, gostaria de chamar a atenção para uma estratégia que o Secretário de Transportes tem desenvolvido no sentido de já adequar a Secretaria de Transportes para implementar essas ações intermodais, uma vez que ele está com um projeto, em grande parte já implementado, ao mesmo tempo observada a importância que se está dando para esse tema da intermodalidade no Estado de São Paulo. Ele já está desenvolvendo um projeto e, ao mesmo tempo, implantando essa reestruturação da Secretaria de Transportes, de forma que, nesta nova configuração da Secretaria, não se teriam órgãos modais, como hoje. Hoje, a Secretaria está vinculada com o DER, Dersa, DH, que agora tem atribuição da



fiscalização da hidrovía e da AESP, que cuida do transporte aéreo. Na nova configuração que está sendo implementada pela Secretaria de Transportes, ela tem exatamente o objetivo de não administrar o sistema de transportes com essa visão modal, mas sim com uma visão intermodal. Nessa nova configuração, está se pretendendo criar uma companhia de infraestrutura de transporte. Essa companhia veria o sistema de transporte de forma integrada e não seccionada da forma como ela é hoje. Essa nova estrutura que está sendo implementada pela Secretaria de Transportes, vem facilitar em muito a implementação dessa estratégia intermodal.

Gostaria de fazer referência à questão de passageiro, na medida que esse sistema de transporte, essa estrutura também é utilizada para movimentação intermunicipal de passageiros. Esta questão está sendo abordada com interesse específico pela Secretaria de Transportes e pelo DER, e está sendo desenvolvido um plano diretor especificamente para tratar desta questão e para reconfigurar o processo de gestão e fiscalização do transporte de passageiros em todo o Estado de São Paulo.

É uma estratégia nova que está sendo pensada neste novo plano diretor, que aborda a questão da troncalização. Ou seja, nos grandes eixos de transportes intermunicipal no Estado de São Paulo existiriam pólos regionais de captação local de passageiros e grandes eixos de transferência dos grandes pólos geradores dentro do Estado de São Paulo. Este é um assunto que está em desenvolvimento e está se imaginando que a qualidade dos serviços seria melhorada e os custos seriam reduzidos na questão da movimentação inter-regional, dentro do Estado de São Paulo.

Esta era a proposta que tinha a apresentar. Muito obrigado.

**SR.** – Agradeço a explanação do Dr. Milton Xavier. O Deputado Sidney Beraldo teve que sair para uma reunião externa. A partir deste momento vou conduzir a reunião até o final.



**SR. JOSÉ EDUARDO** – Queria cumprimentar o expositor, porque vivi este assunto muito intensamente na década de 60, na época do GEIPOT, que é a tal da matriz de transporte. Comecei a pensar muito sobre isso e cheguei à conclusão de que essa tendência de achar que transporte num país, assim como um indivíduo, tem a pressão normal de 12 por 8. Então transporte tem que ter uma matriz, porque na Rússia, no Japão etc., é assim. No Brasil só tem rodovia, tem pouca hidrovía etc. O importante não é a matriz, o que o expositor deixou bem claro. É a própria demanda que cria essa matriz e as condições da infraestrutura. Ficaria surpreso, por exemplo, se na matriz de transporte da Suíça eu encontrasse transporte aéreo interno tão importante no Brasil como nos Estados Unidos. Isso porque a Suíça é pequena e não tem necessidade de grande volume de transporte aéreo. Temos que ver por que não deu certo hidrovía. Não temos hidrovía porque era cara. Se tivessem contabilizado todos os custos da hidrovía Tietê-Paraná, ela seria inviável. Mas alguém disse que hidrovía é bom e aí colocaram dinheiro e mais dinheiro, chegando num ponto que não dava para voltar atrás e está aí a hidrovía que ia salvar o Estado e no entanto vai produzir 15 a 20 milhões de 600.

No entanto, observo a sua preocupação no Estado empresarial. Pelo amor de Deus, temos que enterrar essa figura do Estado empresarial no Brasil. Não querendo fazer elogios sobre a questão dos remédios. O remédio é caro. Alguém queria que o Estado fabricasse remédios mais barato. O Ministério da Saúde encontrou um sistema mais inteligente. Criou um sistema competitivo, criou o genérico e acabou com a idéia do Estado empresarial, reduzindo o custo. O que acontece com o transporte rodoviário no Estado de São Paulo e no resto do país? Ninguém tem coragem de cobrar dos caminhões pesados o que ele deve pagar pelo uso da infraestrutura. Nenhum político tem coragem de fazer isso. Está comprovado que o caminhão pesado é o que desgasta mais o pavimento. Até hoje, a melhor alocação de custos entre os usuários numa rodovia é em função do peso. Se for em função do peso, os caminhões pesados têm que pagar e muito pelo uso dessa infraestrutura. Ao fazer isso, a tarifa dele vai subir. Quando isso acontece, a tarifa



ferroviária torna-se mais atrativa. Então é o mercado que precisa definir isso. Aí vai à crítica à sua questão. O senhor me fez lembrar, quando falou na questão de defesa no Estado de São Paulo, o seguinte. Em 1950, quando o Paraná queria se defender de São Paulo, queriam trazer tudo para cá, mas o Porto de Santos é ineficiente, é caro. A hidrovía tem 6% da demanda. Há uma legislação contra o monopólio. Se a ferrovia está cometendo abuso monopolístico, existe uma legislação para coibir isso. Mas se ela consegue tirar carga, competir com o caminhão e levar para o Porto de Vitória, devemos aplaudir. Para que essa parafernália de ir tudo para Santos? Santos é um porto caríssimo e ninguém consegue reduzir os seus custos. Sabemos porque ninguém consegue reduzir esses custos. O mercado disciplinado, não cartelizado, com o monopólio proibido, funciona bem.

Vejam o caso da cidade de São Paulo. Um cartel ocorre quando se reúne um grupo de pessoas e resolvem impor os seus preços, como por exemplo, o cartel do petróleo. Os taxistas se reuniram para definir uma das tarifas mais caras do Brasil e até pouco tempo, a mais cara do mundo. Não precisou, porque o Estado cartelizou e botou o carimbo em cima. Hoje, até os postos de gasolina estão abertos à competição. O que tinha de ser definido era uma tarifa máxima para que o taxista, na hora de chuva, na hora de dificuldade do usuário, não cobre além daquilo que deve cobrar. O desconto deveria ser livre. O que aconteceu com o Presidente do Comitê de Defesa Econômica do Cade? Ele chegou no aeroporto de Brasília, entrou num táxi que dava 15% de desconto. Quase derrubaram o cidadão, o grupinho corporativista de taxistas do aeroporto de Brasília queria quebrar o carro e evitar que o passageiro usasse. Essa competição que tanto pregamos no esporte e à qual estamos submetidos no mercado de trabalho precisa vigorar. Em São Paulo não há competição. Isto é um cartel.

Se a ferrovia quer levar para Vitória ou para outro lugar qualquer, que leve para onde quiser. Se o mercado decide que isso é bom, que vá. Há competição. A ferrovia hoje não tem mais monopólio. Ferrovia nem é mais serviço público. Alguém



quase me bateu quando disse isso, porque a ferrovia surgiu antes do automóvel na Europa. Hoje a Europa está revendo todo o seu sistema de transporte ferroviário porque eles sabem que o caminhão pesado compete. O que eles estão fazendo? Estou com documento que tirei pela Internet, estão internalizando os custos do caminhão. O caminhão tem que pôr o filtro contra poluição, o caminhão tem que ser dirigido com responsabilidade porque acidente é um custo social. Um acidentado acaba num hospital que é pago por todos nós. Deve-se cobrar tudo que o Estado tem direito de cobrar do caminhão. Se, ainda assim, ele consegue ser mais barato que a ferrovia, que vá pelo caminhão e a ferrovia vai ter que encontrar um outro destino. É uma tecnologia que só vai servir para certos projetos, como são projetos de mineração. Quando ela surgiu não tinha alternativa, não tinha estrada, ônibus ou automóvel. É possível manter um sistema deficitário como esse? Muitas vezes as pessoas dizem que tem que transportar passageiros. Qualquer engenheiro faz o cálculo e verifica o peso morto que tem que ser tracionado para levar passageiro. Só metrô funciona, mas nem o custo operacional cobre. Porque o custo operacional não é bem operacional. Não cobre o desgaste da linha, não cobre a renovação da infraestrutura etc. O caminhão tem que pagar também a renovação, pavimento etc. Temos que acabar com a idéia de subsidiar transporte. Transporte tem que se auto-sustentar. O Estado empresário deve ser enterrado, porque estamos cheios de executivos que não vão para empresa privada, vão para o Estado a fim de imaginar projetos que ele não põe um tostão do bolso dele. Ele vai buscar na caixa do Estado. Lembro-me quando estava se discutindo a concessão da FEPASA e, surgiu uma idéia brilhante, estatal, de fazer a ligação da linha da FEPASA direto para São Sebastião. Fez-se o cálculo e chegou-se à conclusão de que era inviável. Coloca-se o projeto no meio da concessão e obriga-se o concessionário a fazer o investimento. Se ele vai concorrer a uma concessão, é óbvio que ele vai colocar no cálculo do custo dele. A concessão ia ser negativa e o governo teria que colocar dinheiro. A mesma coisa com a hidrovía, o Estado foi empresário, e até hoje ela não se tornou viável por isso. Todas essas idéias e estratégias são válidas, mas deve-se ter



dinheiro de algum setor interessado em operar e fazer com que esse sistema funcione.

Já que estamos na Assembléia Legislativa, uma Casa política, quero dizer que estamos com uma distância enorme de linguagem entre os profissionais e os políticos. Os políticos refletem a opinião pública. Opinião pública no Brasil é muito atrasada. Dentro de casa não consegui ainda convencer uma filha minha que é universitária e que estuda grego gratuitamente na USP. Certa vez citei o seguinte fato para ela, que não gostou, levantou-se e saiu. Perguntei: Como você se sentiria, entrando num supermercado e saindo de lá um velhinho todo sujo, passando pela caixa, deixando 10 ou 15 centavos no balcão e você passasse a mão nesse dinheiro e pusesse no seu bolso? Ela ficou me olhando e perguntou por quê? Respondi: Porque o Estado faz isso por você. Não é você que tirou os 15 centavos do velhinho. O Estado tirou através do imposto e este imposto é que subsidia a Universidade onde você estuda grego de graça.

**SR.** – Agradeço a explanação do Dr. Eduardo e passo a palavra ao Dr. Milton Xavier.

**SR. MILTON XAVIER** – Dr. Eduardo, queria fazer algumas considerações sobre as suas observações apenas para esclarecer alguns aspectos que eventualmente não tenham ficado muito claro.

Sobre a questão de quem paga a infraestrutura. Estou plenamente de acordo que em cada oferta de infraestrutura, o segmento beneficiado deve financiar. Se não você faz transferências injustas e indevidas de um segmento da população que não é beneficiado para o outro segmento que já é beneficiado. A justiça é que cada oferta de infraestrutura seja financiada pelos segmentos beneficiados.

O segundo aspecto é sobre a questão do transporte ferroviário. É evidente que não estou me referindo à implementação do transporte ferroviário para cargas que têm vocação ferroviária. O senhor citou especificamente a questão de uma

mina que está num determinado lugar, que tem opção por um módulo enviar para um porto ou para outro. Em nenhum momento esta estratégia de integração intermodal se refere a esta categoria de produtos. Estava me referindo especificamente a um volume de fluxo de transporte quantificados no Estado de São Paulo, onde cerca de 60%, ou seja, dois terços da movimentação de transportes ocorre numa área relativamente pequena e densa do Estado de São Paulo, que é a macrometrópole. A minha referência da implantação da intermodalidade é para esse tipo de carga que hoje é classicamente considerada como rodoviária, que poderia, nessa estratégia, ser captada pelo modo mais eficiente e com menor custo social que seria a ferrovia. Não estou me referindo, nesta estratégia, à movimentação de produtos que tradicionalmente já tenham vocação ferroviária e, dependendo da competição entre os modos é que vão ser alocados num modo ou em outro. Essa estratégia de integração intermodal a que me referi diz respeito especificamente a uma solução para tratar de um volume de cargas consideradas, hoje, rodoviárias e que nessa estratégia poderia ser alocada a ferrovia. Eu desenhei rapidamente os condicionantes em termos de infraestrutura e do aspecto operacional, de forma a moldar aquela configuração em que a movimentação é mais intensa. Ou seja, espacialmente, aquela categoria de produto que dá peso para a matriz de transporte do Estado de São Paulo, que não é aquela matriz de transporte de minério e nem de grãos, e sim a matriz de carga geral que hoje é totalmente alocada a rodovia. É nessa direção e para esse âmbito da macrometrópole, onde dois terços da movimentação de transporte ocorre.

Sobre a questão do Estado empresário. Também de forma nenhuma seria ingênuo neste momento fazer uma proposta deste tipo, em que estaria imaginando que isso seria uma proposta que fosse encabeçada, capitaneada pelo Estado. É evidente que acho que no futuro, mais do que hoje, a demanda de recursos pública para as áreas sociais vai ser muito mais intensa. Recursos públicos para esses objetivos vão estar mais escassos do que hoje. Não tratei aqui do financiamento da implantação dessas estratégias e claramente todo financiamento que está sendo



pensado aqui ocorreria no âmbito do setor privado. Não queria descer neste nível, porque ainda não está suficientemente detalhado para se identificar. Pretendemos desenvolver esses passos proximamente, mas não estamos identificando segmentos do setor privado que poderiam financiar este tipo de estratégia.

**SR. VICENTE BICUDO** – Queria registrar três problemas de leis que estão paradas, já que estamos no Legislativo. A primeira é a lei municipal do zoneamento, separando a área residencial da área do trabalho. Ela tem origem em planos externos de zoneamento, que foram, em outras partes do mundo, subsidiados pela Fundação Ford e aqui, principalmente, com a vinda para o Rio de Janeiro. Aqui a lei do zoneamento desdobrada desse ponto gerou transportes desnecessários. A lei municipal do zoneamento separando área residencial do trabalho gerou necessidades do transportes como o caríssimo deslocamento dos residentes de Itaquera para o Centro. O zoneamento industrial da Região Metropolitana, Lei estadual 1.817, de 1978, complementada com a Lei nº 2.952/81 e Lei nº 3,811/83, proíbe certas indústrias na Capital, não as diferenciando entre poluentes ou não. Expulsou empregos e proibiu atividades industriais na maior concentração residencial, que é Guaianazes e Itaquera. Assim, fabricou a necessidade na maior concentração residencial e a necessidade de transportes de pessoas e cargas. Estas leis foram revogadas de plano pelo art. 183, parágrafo único da Constituição Estadual de 1989, em que atribui à Assembléia Legislativa estabelecer critérios, mas não demarcar que fica a cargo dos municípios, atendendo o Decreto Federal 76.389/75, Resolução 1.477 do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Diretrizes, Lei 6832, de julho de 1980. Os municípios não têm como demarcar o seu zoneamento porque falta esta Assembléia Legislativa regulamentar, introduzindo critério, se a atividade é poluidora ou não, e em que grau. A classificação atual é ridícula perante as mudanças tecnológicas havidas.

Outro ponto. Para que haja uma verdade fiscal e igualdade de competição do nosso produto industrial nacional contra o importado e a toda e qualquer



concorrência pública internacional de fornecimento de bens ou serviços a um órgão público brasileiro, o preço final de julgamento deve ser o resultado do preço proposto subtraindo toda a carga tributária que incide sobre o bem ou serviço. Isto é, se for comprado ou contratado bem ou serviço importado, o Estado não recolherá diversos tributos, como podem existir impostos sobre importações. É o estabelecimento da verdade tributária, diminuindo a desigualdade entre o nacional e o importado, porque ainda assim vários tributos são recolhidos antes do pagamento e ainda fica, como já foi dito, a falta de garantia de pontualidade de pagamentos e de não suspensão do contratado pelo contratante, no caso o Estado. O importado normalmente tem garantias. Nenhuma seguradora cobra inadimplência do Estado que faliu a nossa Cobrasma, Mafersa e Santa Matilde, por inadimplência e atraso de pagamento do Estado. Quanto maior o risco tanto maior o coeficiente de segurança das primeiras parcelas, inflacionando o preço proposto. O Estado precisa assegurar garantia de pagamento, o que reverterá em menores preços dos fornecedores nacionais.

Um outro ponto legal que acho importante registrar é que para importação de qualquer produto, por exigência das Portarias 8, de 13 de maio de 1991 e 370, de 28 de novembro de 1994, do Ministério de Indústria e Comércio do Turismo, pelo fato de existir fabricação similar nacional, há necessidade do pronunciamento do Sindicato da Indústria anunciando que aqui produz artigo similar. Hoje, pela globalização econômica e predominância do capital estrangeiro nas principais indústrias brasileiras, o Sindicato patronal não pode responder pelos interesses nacionais, cuja diretoria, na sua maioria, é composta pelas indústrias transnacionais e na decisão de cada representante da mesma, deve prevalecer o interesse da matriz que é fora do país. Como a indústria química, farmacêutica, eletrônica, automobilística e ferroviária. É mais adequada e legítima a consulta ao sindicato de mão-de-obra, pelo que representa de geração de emprego, e a defesa dos interesses da indústria nacional. Nesse sentido, precisam se modificar as portarias acima citadas. Era o que tinha a registrar.



**SR.** – Agradecemos ao Dr. Vicente Bicudo pela explanação. Antes de finalizar os nossos trabalhos, quero lembrar a cronologia das nossas atividades. Até o dia 26 de junho, tanto o Paulo, como o Dr. Milton estarão recebendo contribuições para fazer a composição da propositura final dos trabalhos aos transportes do século 21. O E-mail da Deputada Edir Sales é [esales@al.sp.gov.br](mailto:esales@al.sp.gov.br) ; do Deputado Sidney Beraldo é [sberaldo@al.sp.gov.br](mailto:sberaldo@al.sp.gov.br); do Dr. Paulo Lourenço é [etjlouren@metrosp.com.br](mailto:etjlouren@metrosp.com.br). e do Milton é [miltonxavier@uol.com.br](mailto:miltonxavier@uol.com.br) .

Em nome do Deputado Sidney Beraldo e da Deputada Edir Sales agradecemos a presença de todos. Registro o recebimentos de dois ofícios em nome do Dr. Flávio Benatti e Dr. Nildo Cavaliere, justificando as suas ausências hoje.

**15.08.2000**

- .Sidney Beraldo – Deputado. Relator do grupo temático Transportes e Coordenador do tema Energia
- .Michael Paul Zeitlin – Secretário de Transportes
- .Silvio Aleixo – Coordenador do tema de energia e representante do Sr. Mauro Arce, Secretário de Energia
- .Epifânio – Representante do Secretário dos Negócios Metropolitanos, Dr. Cláudio Frederico
- .Gabriel Branco –
- .Laurindo –
- .Armando Shalders – Coordenador do Tema Matriz Energética do Estado de São Paulo, Produção versus Consumo



**SR. SIDNEY BERALDO** – Vamos dar início à reunião do Grupo Temático Transportes e Energia, do Fórum Século 21. O nosso objetivo hoje é apresentar o relatório final, resultado do trabalho desses dois grupos, ao longo destes 9 meses. Estes relatórios serão apresentados aos Coordenadores e também ao grande Conselho.

Convido o Dr. Michael Paul Zeitlin, Secretário de Transportes, para fazer parte da Mesa; Sr. Silvio Aleixo que, além de coordenador do tema de energia, neste ato representa Sr. Mauro Arce, Secretário de Energia, Dr. Epifânio que neste ato representa o Secretário dos Negócios Metropolitanos, Dr. Cláudio Frederico. O Dr. Paulo Lourenço, dos transportes já está aqui.

Amanhã teremos uma reunião do Fórum, com todos os coordenadores, para uma colocação importante. Paralelamente, a essas reuniões dos conselhos, aproveitando toda essa experiência do trabalho que o SEADE desenvolve, a nível de informações, de dados estatísticos, de pesquisas, no início da discussão da criação do Fórum, mantivemos contato com esta fundação sobre a possibilidade dela produzir um IDH municipal, que é o Índice de Desenvolvimento Humano. A idéia era de que esse IDH pudesse ser, sem dúvida, um instrumento de balizamento, de planejamento municipais, tendo por objetivo, além do desenvolvimento econômico, levar mais em conta a questão do desenvolvimento humano. No primeiro momento verificamos que o IDH, um índice hoje universalizado, criado pela ONU, pelo fato de ter a necessidade de uma comparação mundial, não atendia muito a nossa necessidade e aquilo que queríamos. Era preciso avançar um pouco mais e criar um IDH paulista, que levasse em conta características próprias próximas nossas, do Estado de São Paulo, especialmente de cada município. O SEADE desenvolveu uma metodologia diferente e a primeira reunião que fizemos de avaliação, consideramos que houve um avanço muito significativo. Sem dúvida, isso já está sendo demonstrado na prática, porque técnicos da ONU, que produzem, este IDH já estiveram no SEADE e



o objetivo é aproveitar, inclusive, um pouco desta metodologia para aperfeiçoar o nosso IDH.

Consideramos isso um avanço, uma coisa importante que o Fórum está produzindo, paralelamente, através de um convênio entre a Assembléia Legislativa e o SEADE. Além deste IDH, leva-se em conta três pontos, ou seja, a expectativa de vida, que mede um pouco a qualidade da saúde, do desenvolvimento social, de infraestrutura, saneamento etc.; a escolaridade e a renda per capita. Entendíamos que isso é pouco. Assim sendo, o SEADE, utilizando essa metodologia, abriu um pouco mais isso, levando em conta o índice de mortalidade infantil, leitos hospitalares. No tema escolaridade outros fatores estão sendo incluídos. Na questão de renda estão sendo incluídos também o consumo de energia elétrica, telefone, etc. Enfim, diversas outras variáveis estão sendo incluídas, a fim de possibilitar que este índice reflita um pouco mais profundamente os resultados da qualidade de vida da população.

Dois itens foram acrescentados, que chamamos de esforços. Quer dizer, todas as políticas de desenvolvimento econômico, públicas e sociais, que estiverem sendo desenvolvidas, levando em conta a melhora da qualidade de vida e o desenvolvimento humano dentro daquilo que está sendo verificado, já contariam como ponto. Isto porque nem sempre quando se desenvolve uma política, ela tem um efeito rápido. Além disso, um outro item que leva em conta a participação popular no processo. Quer dizer, a valorização dos prefeitos, dos conselhos da saúde, do desenvolvimento econômico, do conselho do menor. Hoje temos esses conselhos, criados por lei, com um papel deliberativo. Entendemos que, desta forma, estaremos produzindo o IDH paulista. Estamos descobrindo um nome para isso. Sem dúvida será um instrumento de pressão de desenvolvimento de políticas sociais e, cada vez mais, nossos prefeitos levarão em conta esta questão, para balizar um pouco o custo-benefício dos recursos.

Estamos discutindo também a inclusão de um outro item que possa medir um pouco a gestão dos recursos públicos. Não basta aumentar o percentual de recursos. É preciso que se obtenha resultado. É uma outra variável neste sentido.

A Assembléia vai produzir uma legislação para criar um prêmio anual aos prefeitos que, ao longo de sua gestão, conseguiram melhorar o índice de qualidade de vida. Sem dúvida, isso tudo tem um efeito extraordinário naquilo que estamos produzindo aqui e que vai servir para o balizamento de produção de políticas públicas, com esse enfoque já voltado um pouco mais para a melhoria da qualidade de vida e do desenvolvimento humano.

Amanhã, estaremos, oficialmente, apresentando toda essa metodologia que o SEADE criou a todos os coordenadores do tema. Numa segunda fase, discutiremos essa legislação e regulamentação, porque a partir do ano que vem já teremos prefeitos novos e a idéia é já colocar isso em prática. Desta forma, o Fórum também dá uma contribuição no sentido de trabalhar um pouco mais integrado com os prefeitos. Consideramos que as administrações municipais têm um papel importante no desenvolvimento e na melhora da qualidade de vida da nossa população.

Gostaria de passar a palavra ao nosso Secretário e, rapidamente, a cada membro da Mesa, porque, depois, teremos a exposição dos trabalhos da área de transportes pelo Dr. Gabriel Branco e Laurindo Junqueira. A apresentação dos relatórios da área de energia será feita pelo Sr. Silvio Aleixo.

**SR. MICHAEL PAUL ZEITLIN** – Deputado Sidney Beraldo, participo desta reunião hoje, mais para ouvir. Abro mão da palavra, a não ser que alguém tenha algum pergunta específica sobre as coisas que estão acontecendo na minha secretaria.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Paulo, Silvio, querem falar alguma coisa, antes da apresentação?



**SR.** – Basicamente quero fazer uma retrospectiva dos trabalhos. Hoje é a nossa terceira reunião. As duas primeiras abordaram um diagnóstico da problemática dos transportes, em nosso caso de transportes de passageiros no Estado, sob os mais diversos aspectos, com uma fotografia do quadro, os problemas e as condições atuais. Nesta última reunião, será apresentado o produto final. Basicamente, o grupo se propôs a indicar caminhos e o que fazer para resolver os problemas, objetivando a melhoria da qualidade de vida da população das cidades.

Sucintamente, quero dizer que este produto basicamente aborda quais são as questões que o grupo considerou como chaves de abordagem para que os problemas fossem resolvidos. Tratamos da questão com bastante profundidade, baseado num trabalho original desenvolvido pela Fipe sobre o financiamento permanente do sistema de transportes. Na última reunião, inclusive, SR. Secretário Cláudio colocou que, na verdade, no transporte de passageiros, as soluções são conhecidas e mais ou menos consensuais da comunidade. A questão é fundamentalmente uma decisão política de prioridade e definição de quem paga. Este é um tópico que procuramos aprofundar e está muito interessante. Este trabalho todo também vai estar no *site* da Assembléia para que todas as pessoas que quiserem acessar.

Trata também da questão institucional que fala sobre a formação e das atribuições de uma agência reguladora de transportes do Estado. Aborda também a questão da concessão e regulação dos serviços com vistas à melhoria da qualidade dos serviços. Aborda uma questão que vai ser tratada, apresentada e desenvolvida fundamentalmente pelo Gabriel Branco sobre a relação transporte e meio ambiente, o que fazer para desenvolver o sistema de transportes, considerando a redução dos impactos ambientais, melhorando a qualidade de vida da população urbana.

Trata também da questão de impacto da circulação de cargas e o que fazer em relação a isso, que é um problema sério de trânsito, de circulação, impacto da movimentação de carga. Aborda a questão do rodoanel, do ferroanel e assim por

diante. A questão da necessidade dos terminais intermodais de carga, produzindo a circulação de cargas da cidade e termina com uma abordagem sobre a questão do desenvolvimento tecnológico e como isso se reflete na solução dos problemas de transportes. Aborda algumas reduções previstas com o desenvolvimento da Internet e tecnológico de sistemas e equipamentos que facilitam e podem melhorar a qualidade de vida da população usuária.

**SR.** – Bom-dia, gostaria de parabenizar o grupo que desenvolveu este trabalho que foi de fôlego e percebemos o empenho das pessoas no equacionamento das questões, na busca de soluções.

Todas as questões foram levantadas na primeira parte do trabalho e o que fazer e entrando na segunda parte do trabalho, quais são os desafios do futuro etc. Mas acho que uma questão absolutamente relevante ficou o tempo todo na entrelinha do texto. Como não sou Secretário, posso tomar esta liberdade. Não é à toa que o Estado de São Paulo é o único do Brasil que tem uma Secretaria de Transportes Metropolitanos, porque tem áreas metropolitanas onde a economia efetivamente flui. Não uma, mas três. Duas contíguas, separadas pela muralha da Serra do Mar, com um desenvolvimento econômico pujante. Quando pensamos no Estado inteiro, fazemos um discurso único para cidades de porte médio, que é onde está se dando o crescimento do Estado ultimamente. E nas cidades e aglomerações urbanas, a gente tem que prestar uma atenção muito forte no equacionamento do sistema de transporte coletivo em regiões metropolitanas. Este é um problema mais paulista que mineiro, mais paulista que carioca, mais paulista que baiano. Temos efetivamente uma economia metropolitana e deseconomias no sistema de transportes dentro da metrópole. Como conciliar a questão? A autonomia municipal em regiões metropolitanas, com o efetivo deslocamento da população, com cinco, seis, sete municípios conurbados. O cidadão que se desloca sem saber que está saindo de um município, passando ou entrando em outro, preservando a autonomia

municipal, mas não prejudicando o usuário do sistema. Quer dizer, qual é a saída do ponto de vista institucional que vamos ter que encontrar.

Estou falando isso, porque das regiões metropolitanas que conheci, as mais importantes, acabei de chegar da cidade do México com uma relação internacional que estão interessados em alguns projetos que estamos desenvolvendo no Brasil. Dizem que é uma população de 20 milhões de habitantes. Na verdade, são 15 milhões e 29 municípios, totalmente conurbados, que não tem legislação. É fenômeno recente, é mundial e não está muito longe de equacionar os problemas que tais municípios têm, porque são os mesmos problemas existentes na cidade de Tóquio, Nova Iorque e no Brasil. Isso não está equacionado, pelo menos recentemente, é um fenômeno de final do século e temos que achar uma saída satisfatória. Ou a autonomia total do município em região metropolitana ou a intervenção do Estado, ou uma situação conciliadora que possibilite a otimização dos investimentos feitos no sistema de transportes coletivos com vistas ao usuário como grande beneficiário.

**SR.** – Bom-dia a todos, inicialmente quero justificar a ausência do Sr. Secretário da Energia, Mauro Arce, que se encontra em viagem ao Exterior e cumprimentar a Assembléia pela oportunidade que este Fórum proporciona, discutindo vários temas. Depois, entrarei em maiores detalhes, quando for específico da energia.....

**SR. SIDNEY BERALDO** – Vamos à exposição dos trabalhos, Passo a palavra ao Dr. Gabriel Branco que na primeira apresentação dos transportes fala da melhoria do transporte urbano para a preservação do meio ambiente.

**SR. GABRIEL BRANCO** – Bom-dia a todos, em primeiro lugar quero agradecer a Assembléia pela oportunidade que nos dá de estar aqui hoje falando



um pouco e especialmente quero cumprimentar SR. deputado, Sr. Secretário e os demais integrantes da Mesa,

Não consigo falar de meio ambiente ou de transportes sem juntar meio ambiente, transporte e energia. Para quem não me conhece, fui 20 anos funcionário da Cetesb, terminei meus dias lá em 1996, como chefe de departamento de tecnologia, poluições e veículos. A minha trajetória foi muito mais voltada à questão do veículo frente à poluição urbana do que outros processos industriais, etc., mas participei deles.

Devo aqui fazer uma lembrança do passado. A Cetesb na década de 70 batia forte contra a Aliperti e algumas indústrias que tinham chaminés visíveis, poluindo etc. Essa época já passou. Conseguimos fazer programas que focalizaram essas fontes fixas grandes e identificadas. Mas o problema da poluição continuou porque temos uma fonte de poluentes dissipada na cidade inteira que são os veículos.

Quero chamar a atenção para um problema que hoje pode caracterizar melhor a situação ambiental. Através dessa foto de satélite, podemos ver a mancha urbana extrapolando os limites da cidade de São Paulo e tomando boa parte da região metropolitana, invadindo a interface de vários municípios em torno da cidade.

Essa conurbação tão comentada em vários aspectos, tem nessa direção em torno de 60 km e nessa aqui em torno de 40 km, sem área verde pelo meio. Tem árvores aqui ou ali, o Parque Ibirapuera, o Parque do Estado, mas isto é pouco. A fotografia do satélite mostra que temos um cimentado grande. Mais do que isso, temos uma geração de energia que muda o clima. Por isso, não consigo dissociar a questão do transporte, da energia e da poluição.

Fizemos um levantamento e vimos o seguinte, em gigawatt/hora por ano. Estamos com 70 mil gigawatt hora por ano. É o consumo de energia nos combustíveis líquidos automotivos. A energia contida no combustível quando queima é tudo isso. Dois terços desta energia é calor que sai pelo radiador dos automóveis e dos caminhões, porque o motor de combustão interna começa perdendo dois terços desta energia. O resto ele aproveita, fazendo movimentos,



mas no fim do movimento do veículo, pisa-se no freio e a energia vira calor também. Ou seja, aquela primeira quantidade, aqui há energia que afeta a cidade pelo transporte. A título de comparação, este valor aqui que é menos de 50 mil gigawatt/hora por ano. É o consumo de energia elétrica também na região metropolitana de São Paulo. Vejam que as nossas pequenas usinas de energia que temos no capô do automóvel são muito maiores do que vem de Itaipu e de outros lugares para abastecer a cidade, as indústrias e tudo mais. Tudo isso gera calor na cidade. Para quem tem a minha idade, 50 a 52 anos deve se lembrar do inverno de São Paulo, quando íamos para a escola de manhã, enxergando 100 metros de distância dentro da neblina. Hoje para ver isso tem que ir ao alto da serra, porque aqui não tem mais. Isto é fruto desse consumo de energia grande que temos. Por mais que tenhamos feito programas, e o primeiro que fizemos de controle de poluição veicular era voltado às fábricas para mudar o projeto dos veículos, trazer tecnologia de ponta para o Brasil e com isso já conseguimos de 86 a 96 reduzir 95% do potencial poluidor no automóvel. Mas não o potencial de geração de energia. Os automóveis continuam com 100 cavalos cada um e este problema permanece.

Vamos fazer algumas comparações que interessam imaginar o impacto dessas coisas. Por exemplo, passageiro transportado no metrô, gasta meio kw/hora por quilômetro por pessoa. Nos trens da CPTM gasta 0,96. Isto não significa má qualidade do trem. É só uma questão de número de passageiro por quilômetro rodado. O trólebus que já é uma coisa mais maleável, de menor capacidade do que os outros, já sobe um pouco para 1,20. O ônibus a diesel gasta 2, convertendo a energia do óleo diesel em kw/hora temos 2 kw/hora por passageiro por quilômetro. O automóvel gasta 13, ou seja é um bruto de um desperdício. Está aqui uma boa indicação que transporte coletivo é a saída para atacarmos o problema que, aparentemente, não tinha solução da geração de energia na cidade. Se mexer nesse número, passando do automóvel para o transporte público, vamos estar reduzindo bastante este consumo de energia total da cidade, passando para um



número mais comparável com o que se gasta de energia. Isso significa economia de petróleo, economia de dinheiro, etc.

O outro aspecto importante é a questão da substituição. Há quem diga que não cabe mais ônibus na rua e que ele atrapalha o automóvel. O Dr. Ailton Brasiliense, da NTP, mostrou num trabalho seu, que a relação de áreas ocupadas pelo ônibus e pelo automóvel, ou seja, pelo passageiro e pelo passageiro do automóvel, em São Paulo é da ordem de 13 a 15 vezes maior no passageiro do automóvel do que no passageiro do ônibus. É fácil de entender. Um ônibus ocupa uma área de 3 por 12 metros, mais ou menos e carrega 60 pessoas e um automóvel ocupa 2 por 5 e carrega uma só. Nunca tem mais do que 1,1 passageiro, em média, dentro de um automóvel. A área de rua utilizada pelo transporte guarda essa relação entre o veículo público e o particular.

Por outro lado, uma pesquisa do metrô mostra que um terço das viagens feitas na região urbana é feita por automóvel. Outro terço é feito a pé e outro terço por transportes públicos, sendo 25% no ônibus. Se cada passageiro consome 15 vezes menos área do que este aqui, se aumentarmos essa área para ônibus em corredores, em sistema de transporte melhor, estamos aumentando na faixa que é 1/15 avos da outra e conseguimos salvar do lado de cá muito mais área para liberar para os ônibus circularem. Existe um equacionamento físico possível para isso. Precisa ter mecanismo para trazer o usuário do carro para ônibus. Neste ponto, quero levantar a bola para a próxima apresentação que vai apresentar o programa Pitu 2020, que partiu de uma idéia desse tipo, imaginando o que esta metrópole vai precisar no ano 2020 para verificar quantas linhas de metrô, trens, ônibus, vans etc. vão ser necessários e ainda sobrar um bom pedaço para os automóveis remanescentes. Chegou-se a um plano que é bastante interessante, como os senhores vão ver mais para frente.

Ouvi o Dr. Cláudio Senna Frederico apresentar este plano no Instituto de Engenharia e alguém questionou, dizendo, que vão gastar 30 bilhões de dólares, em 20 anos, que estão loucos, onde vão arrumar um bilhão e meio por ano, que



isso não dá, porque o país é pobre, etc. Fizemos uma outra conta, avaliando o que se perde no congestionamento do tráfego. Focalizamos o seguinte. Primeiro, o que se perde com a velocidade baixa em termos de aumento de consumo de combustíveis. Isso deu, mais ou menos, dois bilhões e meio por ano. O que se perde com o tempo perdido no congestionamento de tráfego. Ou seja, quanto vale o nosso tempo, duas horas por dia de toda a população. Deu 5 bilhões por ano, considerando 4 salários-mínimos, salário médio da região metropolitana.

Consideramos também a perda de produtividade dos funcionários que trabalham na região metropolitana e tem estresse e problemas. O cálculo foi feito pela FER, com base nesses números de perda de produtividade, deu 12 bilhões e meio por ano. Temos ainda uma perda de decréscimo de eficiência na operação de ônibus por perda de velocidade. Comparando o mês de férias, com o mês normal, vemos que a velocidade muda e o número de viagens diária de um ônibus é bastante diferente. Isso dá mais 0,7 bilhões de prejuízo. São externalidades que, somadas, dão 22 bilhões por ano. Vocês podem dizer: “Você está louco, você superestimou tudo”. Diria que se dividirmos por dois, três ou cinco que fosse para compensar quaisquer erro de entusiasmo, estaríamos com 4 bilhões por ano. É só três vezes mais do que a Secretaria dos Transportes Metropolitanos precisa para fazer os 450 km de metrô previstos no programa para 2020.

Isso mostra que a população está perdendo muito mais do que aquilo que precisa investir para sanar este problema. Atrás disso, virão certamente, os benefícios ambientais, o controle da poluição e todas as vantagens que precisamos ter dessas políticas.

Queria ressaltar neste momento um trabalho feito pela Cetesb, depois que eu sai, muito bem feito e que encarou o problema dessa maneira abrangente. É um trabalho que se chama “Por um transporte sustentável”, um livrinho com 300 páginas mais ou menos, que juntou todos os aspectos. Não é só a Cetesb que tem que controlar a poluição. Ela tem que induzir, mostrar onde o problema existe. A Secretaria do Meio Ambiente fez isto nesse trabalho, submeteu à apreciação da



sociedade, via Internet, criou com decreto do Sr. Governador um grupo de trabalho para estudar esse negócio e chegou a políticas que abordam a questão do metrô, a questão do trem, do transporte coletivo como um todo, a questão da fiscalização da polícia, para verificar o estado de conformidade do veículo e a maneira de utilizar. Focalizou a questão energética, na questão de licenciamento e controle de qualidade dos combustíveis, combustíveis alternativos, a necessidade do álcool e todos esses aspectos, de maneira integrada. Sinto pena que este trabalho não foi conhecido e está à disposição desde 1997. Na semana passada, tentei uma cópia nova desse livrinho e a Cetesb não tem mais. Farei uma cópia do meu exemplar e passarei a todos, porque é importante que esta Casa conheça esse trabalho e adote, se não tudo, pelo menos a filosofia do tratamento do transporte, da energia e da poluição como um todo. Não dá para dissociar mais.

Aquela fotografia inicial da região mostra isso. Não temos um problema que este veículo que está desregulado, ou aquele que é velho, etc. É tudo junto. E mais do que isso, a maneira de utilizar tudo isso. Se priorizar, de fato, uma política que determine um plano de longo prazo de transporte urbano e de melhoria de combustíveis e de introdução de alternativas de energéticas novas, com ônibus a hidrogênio, a álcool, a gás e outras que vêm por aí, tudo isso em conjunto fará diferença. É a única forma. Pelo menos, o recado aqui é mais no sentido de incentivar essas duas comissões, a de transportes e a de energia, que juntem os seus esforços no sentido de fazer um programa só.

Era o que tinha a apresentar, agradeço pela paciência. Obrigado.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Agradecemos o Dr. Gabriel e passamos a palavra ao Dr. Laurindo. Antes disso, justifico a ausência da Deputada Edir Sales que, infelizmente, não pôde comparecer porque representa a Assembléia Legislativa num evento em São Carlos. A Deputada Edir Sales está representada aqui pelo Maurício.



**SR. LAURINDO** – Bom-dia, agradeço o convite feito pelo Paulo Lourenço, Deputado Sidnei Beraldo, Secretário Michael.

Gostaria de fazer uma abordagem um pouco distinta daquela que pude assistir na primeira reunião e das que me antecederam, inclusive do próprio Gabriel Branco.

Vou fazer uma abordagem, utilizando uma visão externa que é a Capital de São Paulo e que foi ganha quando fui responsável pelo transporte e pelo trânsito de Campinas e Santos, tentando enxergar a Capital do ponto de vista do interesse das outras cidades do Estado, embora eu milite aqui na Capital, dentro da Associação Nacional de Transportes Públicos. A primeira abordagem que queria fazer e eu recorri a esse mapa-múndi, muito difícil de encontrar, porque é o único que consegue mostrar o Brasil no centro do mapa. Gostaria que os senhores se lembrassem desse posicionamento em relação aos outros países do mundo, porque isso é que vai me permitir desenvolver o meu raciocínio.

A questão toda que coloco, foi interessante inclusive porque Sr. Secretário Michael não falou, possibilitando-me, de certa forma, falar de algumas coisas. Vou botar a bola na marca do pênalti para depois ver se ele faz o gol. Vou fazer uma palestra um pouco provocativa no bom sentido. Fizemos juntos alguns trabalhos no GT da Baixada Santista, Grupo de Logística Terrestre, e tenho acompanhado bastante a intervenção que o Governo do Estado vem fazendo sob este aspecto.

Para falar sobre transporte no Estado de São Paulo é preciso considerar três aspectos. Em primeiro lugar, um transporte urbano que vem sendo tratado com muita proficiência, o transporte de carga que, com frequência, tem sido esquecido e o fenômeno novo no transporte mundial que é a logística. A logística vem se desenvolvendo de uma forma extraordinária em todos os países, particularmente no Brasil. Grandes instalações estão sendo construídas em todas as cidades importantes, particularmente do Estado de São Paulo, mas não só aqui, acompanhando uma tendência mundial, de maneira que esta questão do transporte



de carga e da logística tem que ser encarada com uma importância crescente e, particularmente, por esta Casa.

Em segundo lugar, ainda utilizando o mapa-múndi, gostaria de destacar um fato, também recente, no conserto de metrópoles mundiais, que é o fato da cidade de São Paulo ser uma das 12 cidades consideradas como cidades-mundiais, uma categoria nova que os urbanistas e geógrafos mundiais estão percebendo nos últimos 14 anos, a partir de alguns trabalhos de uma geógrafa argentina e de outros urbanistas de Barcelona, etc.

São Paulo é entendida como uma cidade-mundial que a coloca numa categoria extraordinariamente importante. Essas cidades mundiais são, na verdade, grandes conglomerados, todas elas com certas características comuns. Uma delas é a de possuir de grande porte e de necessidades de se concentrarem já nessas 12 cidades mundiais cerca de 10% das decisões econômicas e financeiras do planeta como um todo. Essas cidades adquirem uma importância extraordinária, diferente daquela que ocupavam as metrópoles antigas que aprendemos nos nossos cursos de geografia. É, portanto, um fenômeno e que nos diz respeito. Quer dizer, afeta essa macrometrópole onde estamos situados. Essa macrometrópole inclui não só a Capital, mas também a Baixada Santista, a recém-criada Região Metropolitana de Campinas, região de Sorocaba, Jundiaí e o Vale do Paraíba em especial.

Toda cidade-mundial possui uma característica essencial que é a existência de um porto. O nosso porto é basicamente o de Santos, por onde passa cerca de 33% das receitas cambiais do país. Já ouvi alguns dizerem que metade do PIB brasileiro, de certa forma, flui pelo Porto de Santos. Não estou considerando uma parte do PIB do Paraguai, da Bolívia, da Argentina e mais recentemente também do Chile. O Porto de Santos também neste conserto mundial de portos vem adquirindo uma categoria diferenciada que está sendo destinada a ele, por decisões exógenas, que não dependem muito da intervenção das diversas instâncias de governo brasileiro, vem passando a ser considerado principalmente pelos armadores internacionais como um porto concentrador, que também é uma categoria nova que



está se baseando num tipo de software novo do comércio internacional e do transporte marítimo internacional. A tendência vai ser de as ligações oceânicas passarem a ser feitas por navios de extragrande porte que deixariam de ficar fazendo pinga-pinga ao longo da orla marítima dos diversos países e continentes. Esse pinga-pinga passaria a ser feito por um serviço de cabotagem que utilizaria navios de porte menor, inclusive os de porte atualmente utilizados.

A decisão de onde vão estar esses portos ainda não foi tomada. Provavelmente, é uma decisão que vai ser tomada ao longo de muitos anos, mas há uma intensa disputa de diversos portos da América Latina, particularmente Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro e alguns portos do Nordeste que acham que têm condições de concentrar esses navios de grande porte, bem como concentrar essa navegação de cabotagem.

Essa concentração de cargas extraordinária em alguns portos, provavelmente vai ocorrer em Santos. Nós, paulistas, temos que defender que isso ocorra. Isso significa uma sobrecarga não só sobre a cabotagem, mas também sobre o sistema de transporte que são administrados pela Secretaria de Transportes do Governo do Estado. Inevitavelmente, parte da distribuição dessas cargas será feita por ferrovias, rodovias e de outras maneiras, inclusive aerovias.

O terceiro aspecto que gostaria de ressaltar diz respeito a um fenômeno de longo prazo, que vem ocorrendo há quase 30 anos, que é o fato do comércio mundial vir crescendo a taxas que são o dobro do crescimento do produto bruto mundial. Por alguma razão, trocas econômicas, financeiras de bens e serviços e também de pessoas entre os diversos países, vêm cada vez mais, ocupando uma fatia maior da pizza de riquezas produzidas pelo planeta. Essa tendência de longo prazo não tem dado mostras de que vá se cansar. Por exemplo, na Alemanha, observa-se que o comércio que o país passou a ter com o restante do mundo dobrou de importância nesses últimos 30 anos. A importância relativa em relação à indústria, os serviços, etc.



A conseqüência disso para nós é que o Porto de Santos vem mantendo taxas extraordinárias de crescimento nos últimos 10 anos. E não tem dado mostras de que vai cansar. Ou seja, estamos crescendo no Porto de Santos cerca de 5 a 6% ao ano. Ninguém sabe muito bem por que isso ocorre numa década que foi tida por todos nós, no Brasil, como uma década perdida. Na verdade, o Porto não deu mostras de que isso tenha sido verdade, desse ponto de vista.

Um outro aspecto que queria utilizar com a ajuda do mapa-múndi é que por São Paulo passa o trópico de capricórnio, com o vértice no Porto de Santos. Passando por São Paulo, pela região de Campinas, Americana, há um cone de capricórnio que abrange toda região do centro-oeste brasileiro, mas também abrange o Paraguai, a Bolívia, o Chile e se esbarra pela cadeia dos Andes e assim por diante e que se volta, de alguma maneira, para o Oriente que, por sua vez, tem grandes interesses nessa região e avançado, particularmente, os japoneses intensamente na Costa do Pacífico da América do Sul, propondo entradas, a partir de Lima, de estradas e rodovias que entrariam pelo serrado brasileiro para buscar riquezas passíveis de serem produzidas aqui para poderem se alimentar esse setor que está aqui.

O mapa do Brasil feito por uma das empresas fornecedoras de ferrovias nossa, mostra a malha ferroviária paulista e a formação dela em leque, apontando exatamente para o cone de capricórnio que vem sendo estendida por esta ferrovia que tem, pelo menos, 400 km úteis sendo utilizados e mais 300 ou eventualmente mais 700 que estão em construção. Este vetor vem se consolidando como uma ferrovia que vai, necessariamente, fluir, pelo menos nos próximos 10 anos por esta região do Estado de São Paulo e desembocar exatamente no Porto de Santos. Já existem planos e isso vem ocorrendo também de fluir essas riquezas em parte pela Bacia Amazônica. Mas este é um projeto ainda futuro e muito tímido. Pena que o Fred não esteja aqui presente para falar, porque tem participado desse projeto.

Este mapa aqui, que o governo federal nos cedeu, mostra a expectativa de crescimento que o governo tem, especificamente os focos dinâmicos da economia



no país inteiro. Vocês podem perceber, claramente, que há uma propensão extremamente forte que inclui grande parte do Estado de São Paulo de crescimento de indústria moderna e de setor terciário. Nessa cor mais azulada e mais verde a agropecuária moderna, que se estenderia por parte do centro-oeste mais ao sul e outra parte em roda de Cuiabá, onde estão localizadas as chamadas terras classe A, a nível mundial.

O mapa do Estado de São Paulo, também feito pelo governo federal, onde o carregamento rodoviário até o ano de 2007 é previsto com esta mancha vermelha que vocês podem ver aqui. Esta mancha vermelha que o Secretário tem que administrar agora, para que em 2007 a gente consiga dar vazão para essa produção de riquezas imensa, que se somada à transparência anterior apontam novamente nesse vetor em torno do trópico de capricórnio.

O carregamento ferroviário e hidroviário que sobrepusemos às transparências anteriores identicamente mostram uma profunda abertura em leque em torno do mesmo trópico, apontando para o centro-oeste. Não nos enganemos com este volume de transporte ferroviário, nem com este transporte ferroviário porque eles basicamente representam transporte de ferro. Isso aqui é proporcional ao peso, a densidade do ferro. Enquanto isso aqui representa basicamente carga geral e grãos que são exportados desta região aqui. Visivelmente este é um problema estratégico de profunda importância.

Esta é uma malha resumida, rodoviária e ferroviária do Estado de São Paulo na sua inter-relação com o Rio de Janeiro. As questões que achei importante abordar e discutir com o Lourenço, antes de vir para cá, foram as seguintes. Sistemáticamente, o Estado de São Paulo foi prejudicado por grupos de interesses externos ao Estado de São Paulo, que não vale a pena citar. Se for necessário, podemos falar sobre isso. Esses grupos fizeram com que a Dutra ficasse durante 10 sem investimento e que a malha da SR3, da rede ferroviária federal continuasse a ser chamada pura e simplesmente de ramal São Paulo. Vejam a ligação de uma cidade com 7 milhões de habitantes com outra cidade de 10 milhões de habitantes e



que tenha a volta desse outro 7, ainda continua sendo chamada de ramal São Paulo até hoje.

A rede ferroviária tinha em São Paulo, no seu escritório, apenas um empregado que cuidava da comercialização do transporte ferroviário entre as duas cidades, antes da privatização.

Ferrovias prejudicadas durante tanto tempo, rodovia, a Dutra, prejudicada durante tanto tempo, o gás da Bacia de Campos ficou praticamente durante 10 anos com o gasoduto instalado aqui antes que pudesse ser ligado o gate da cidade de São José dos Campos, por exemplo. Toda a infra-estrutura, toda rede instalada na cidade, a infraestrutura do gasoduto instalada, bastava a torneira, que é o gate. Só recentemente isso foi feito.

Houve a intenção clara por parte de grupos interessados em desenvolver o retro-Porto de Sepetiba, no Rio de Janeiro, dar vazão a riquezas-vidas de Minas Gerais, especificamente ligadas a Juiz de Fora, de matar a região do Vale do Paraíba e do Litoral Norte do Estado de São Paulo e fazer fluir os capitais para essa região do retro-porto. Isso foi intencionalmente colocado, licitamente para nós, por técnicos de transportes, companheiros nossos que trabalham para o interesse de outros Estados. Essa tendência, felizmente, foi revertida. SR. Secretário sabe muito bem disso e o processo de privatização possibilitou o primeiro chute no sentido de superar essas dificuldades. No entanto, essa tendência, Secretário e companheiros da área de transporte, ela ainda se manifesta em algumas outras questões que me parecem fundamentais. Por isso quero trazer esta questão para dentro desta Casa. A privatização das ferrovias feitas nesse acesso ao Porto de Santos, foi conduzida de uma maneira em que as ferrovias foram privatizadas aos pedaços, uma tendência que vem, felizmente, se revertendo, mas os interesses dos grupos que investiram nessa ferrovia dizem respeito a interesses de transporte de minério, dizem respeito a mineiros. O trabalho com minérios e são de Minas. Nada contra os mineiros, muito pelo contrário. Os mineiros, conforme nossa história, ficaram com o ouro, mas não ficaram com o mar e precisam de um porto. O Porto de Sepetiba é o



porto escolhido por eles. Isto significa que há uma intenção declarada às escondidas, mas fala-se nisso na comunidade de transporte brasileira de que querem matar o Porto de Santos para poder privilegiar o Porto de Sepetiba. Esse processo que começou com a Dutra, com a R-3, ligação ferroviária, com o gasoduto, com a privatização desses acessos ao Porto de Santos, ainda continua, apesar de o Porto de Santos não estar ligando muito para isso e estar desenvolvendo assim, com 6% ao ano. Nós, como paulistas e como brasileiros, podemos dizer que tem lugar para todo mundo. Seria ótimo que Sepetiba, São Sebastião e Rio de Janeiro se desenvolvessem e que os portos do Nordeste também pudessem ser fortes concentradores de cargas mundiais. Mas infelizmente, a natureza não está querendo muito isso. Infelizmente, os armadores internacionais não estão escolhendo isso. Eles estão escolhendo Santos. A privatização desses acessos a Santos vem implicando no crescimento da capacidade de transporte ferroviária e rodoviária de apenas 2% ao ano, enquanto o porto vem crescendo a 6% e insisto nesses números. A pergunta é: Este é um gargalo estratégico para o desenvolvimento não só do Estado de São Paulo, não só das cidades diretamente envolvidas nesse processo, mas o próprio país, não só do próprio país, mas de todo o cone de capricórnio e de outros países do Mercosul que estão envolvidos com isso.

Há 100 anos, o Porto de Santos era isso que vocês estão vendo, em 1992. O Porto de Santos, agora, numa foto tirada em 1998 é isso aí. Se os deputados e os companheiros aqui presentes pudessem ter a oportunidade de sobrevoar Santos e Guarujá, uma parte de Cubatão aqui, poderão ver que isto é um imenso canteiro de obras, tanto de um lado, quanto de outro. Este imenso canteiro de obras vem produzindo resultados extremamente significativos. Ou seja, aquele crescimento do comércio mundial, o dobro do produto mundial, vem se refletindo efetivamente, depois do processo de privatização dos portos, aliás começado por Fernando Henrique, também, em enormes investimentos em toda essa região. Toda essa região sofreu uma transformação brutal. SR.Secretário tem ido com frequência a



Santos para ver o que está acontecendo. Convido vocês, toda vez que puderem, toda vez que vierem do Rio de Janeiro pela ponte-aérea, dêem uma olhada, de cima, o que está acontecendo nesta região. Diz o Secretário Frederico que temos um terço do estuário ocupado pelo porto. Portanto, temos ainda possibilidade de triplicar a capacidade desse porto, crescendo em direção à região de Cubatão.

Volto ao mapa anterior e pergunto: como se vai fazer a subida da Serra?

Em 1892, começamos com o Porto de Santos. Aqui temos a taxa de crescimento até a década de 90. Em 1999, chegamos aos 42 milhões. Essa é a tendência do crescimento do Porto de Santos a que me referi. Tendência de longo prazo não é coisa conjuntural que vai passar amanhã.

Essa região de praia se estende por 70 quilômetros até a Praia Grande e por outros tantos, invadindo Guarujá, Bertioga e Litoral Norte.

Segundo dados da Dersa, o crescimento do turismo pelas estradas – basicamente Imigrantes e Anchieta – tem sido de 9% ao ano. A ligação Santos-Guarujá, onde, provavelmente, todos tiveram oportunidade de passar e, com certeza, ficaram na fila esperando, também vem crescendo na proporção de 9% ao ano, talvez mais do que isso.

Hoje, essa é a ligação hidroviária mais importante e, por diversas razões, não há mais condição de essa travessia continuar sendo feita por meio de balsas. Primeiro, porque, daqui a pouco, o Secretário terá de emendar uma balsa na outra e fazer os carros passarem por cima. Em segundo lugar, o crescimento do porto privilegia o navio que está entrando, por isso, a balsa tem de ficar esperando e, conseqüentemente, nós ficamos na fila aguardando.

Esse gargalo é intransponível e temos de dar vazão para que os navios passem. Temos que encontrar outras maneiras, provavelmente por via seca, de cruzar o estuário e interligar essa região que representa todo o Planalto Paulista com a região de Guarujá.

As intervenções que vêm sendo feitas pela Cia. Docas estão todas descritas aqui – não entrarei em detalhes – e traduzem o canteiro de obras ao qual me referi.



Esta é uma outra vista área da mesma situação, mostrando o transporte público de passageiros interferindo com o fluxo de navios.

Saindo da região do estuário, Ilha de Santo Amaro, Ilha de São Vicente, temos aqui o Planalto, São Paulo, onde estamos, e aqui estão as duas ligações rodoviárias. Os gargalos que aqui se apresentam são imensos e, a nosso ver, não têm sido resolvidos a contento, para dar vazão a tudo isso que descrevi até agora.

Novos gargalos, vamos encontrar mais ao norte na região de Campinas. Um gargalo fenomenal – estou vendo o Pedro Benvenuto da CPTM -, existe na transposição da cidade de São Paulo.

Os senhores que têm de dar prioridade ao transporte de passageiro e jogar a carga para passar de madrugada ou de noite, em horas de vale do transporte de passageiros, encontram resistências enormes por parte da ferrovia e vice-versa. Eles também têm as suas razões que devem ser levadas em conta.

Há, portanto, um gargalo imenso aqui que teria, provavelmente, de passar pela construção de um anel ferroviário. Esse é um problema estratégico fundamental.

O gargalo do porto foi resolvido, efetivamente, após a privatização; o gargalo da subida da serra não vem sendo resolvido a contento, porque as empresas que privatizaram as rodovias não vêm cumprindo sistematicamente as suas metas de carga geral para a subida da serra.

A cidade de São Paulo se constitui nesse gargalo ao qual me referi e, em Campinas, vamos encontrar outros gargalos também do tipo ferroviário.

Essas estradas belíssimas, mesmo com a construção da segunda pista, rapidamente estarão saturadas, não só pelo crescimento dos 9% ao ano do turismo, mas por essas exigências que o porto vai fazer. Se a vazão dessa carga continuar no ritmo que vem tendo, as rodovias serão sobrecarregadas, e isso causará problema para elas; em um prazo de cinco ou sete anos, vamos encontrar essas rodovias novamente saturadas.



Não é possível que um porto ligado a uma cidade mundial para atender àquela classificação à qual me referi no início fique sujeito a congestionamentos desse tipo. O projeto do transporte de caminhões não foi feito para agüentar a subida da serra com esse tipo de fluxo; eles não dão vazão para isso, e não há condições de modificar, porque esses projetos são mundiais. A quantidade de caminhões que estouram seus motores, seu sistema de transmissão durante um dia de feriado prolongado, é uma coisa impressionante.

Essas são as intervenções, segundo o mapa do governo do Estado de São Paulo, que vêm sendo feitas na área de transporte. A quantidade de intervenções que o governo vem fazendo é uma coisa espantosa. Isso não se verifica em nenhum outro Estado do país, até onde pudemos acompanhar.

São, praticamente, todos investimentos do governo do Estado de São Paulo. Aqui, temos cerca de 1,78% das rodovias federais, embora 50% da frota nacional de automóveis, caminhões e ônibus, seja de São Paulo. O IPVA e os impostos são cobrados sobre essa frota de 50%, e temos 1,78%.

É o governo do Estado de São Paulo que está fazendo essa intervenção. Ou seja, há intervenção para “mais de metro”, como diz o caipira; vem sendo feita muita coisa. Estamos querendo apontar onde estão os gargalos estratégicos, e me parece que alguns deles não vêm sendo resolvidos.

Eu gostaria de apontar ainda outros aspectos que me parecem muito interessantes. O economista Jeffrey Sax de Harvard publicou, recentemente, na Internet, alguns dados interessantes. De acordo com o primeiro dado, há uma propensão fortíssima, constatada em todo o mundo, de alta densidade de ocupação humana onde estão as águas do planeta. Ele, então, se perguntou: por que as civilizações humanas foram-se localizando ao longo dos deltas dos grandes rios, como Necongue, Ganje, Tibre, Eufrates, etc?

Ele traduz esse mapa para a situação presente e descobre que há dois locais no planeta que, misteriosamente, não foram ocupados pelas civilizações humanas. Um deles fica na Sibéria, e a explicação é óbvia.



O outro local identificado pelo Jeffrey Sax é esta região no Brasil. Segundo ele, temos no Brasil cerca de 20% da água potável do mundo e esta região banhada tanto por parte da Bacia Amazônica, por parte da Bacia Platina, é a próxima fronteira agrícola do mundo. Ele diz que, daqui a cinco anos, começará a faltar alimento em muitas regiões do mundo.

Neste fim de semana, saiu uma notícia no jornal, dizendo que cerca de 7 milhões de pessoas estão morrendo por ano no mundo inteiro por falta de água, por utilização indevida de água. Há países do Oriente Médio que pagam mais caro pela água do que compramos o petróleo deles; e temos 20% dessa água.

A soja, aqui, dá duas vezes por ano; temos também o arroz, o milho. O melhor lugar do mundo para se plantar milho, provavelmente, é nesta região aqui, até mais do que a soja; a produtividade da soja é de 38% a mais em relação à média nacional, que já é alta em relação ao restante do mundo.

Aí, a pergunta do Jeffrey Sax: entende-se que a Sibéria não se tenha desenvolvido por razões óbvias, mas por que isto aqui não se desenvolveu? Por que a civilização humana não ocupou essa região da mesma forma como ocupou as demais? A resposta é simples: falta transporte.

A soja que sai daqui chega 20 dólares mais cara em Boston, porque o nosso transporte é encarecido pela sua precariedade; é feito no lombo de caminhão, e não é dessa maneira, em nenhum lugar do mundo, que se transporta a granel.

A água do mundo está aqui; o solo de classe A, que tem tanta produtividade, está aqui; a fome continua aumentando no mundo; além disso, o petróleo vai acabar, e temos a possibilidade de produzir biomassa, de ter o hidrogênio – um trabalho que os senhores vêm fazendo brilhantemente na EMTU -, para alimentar com a biomassa, com o álcool, com todas as possibilidades de combustível gerado da mandioca, que são renováveis nossos, o transporte, produzindo, dessa maneira, menos poluentes e mais energia. Essa região toda, na visão de Jeffrey Sax, será a próxima fronteira econômica do mundo.



E essa riqueza tem três chances: ou ela cai pela Amazônia num projeto de longo prazo ao qual me referi, ou desce pelo Prata e vai até Buenos Aires, onde seria um porto concentrador para distribuição, percorrendo cerca de 3 mil quilômetros, ou sai pelo Estado de São Paulo pelo Porto de Santos. Por onde isso vai sair? Vai depender de nós; vai depender do governo; vai depender desta Casa.

O transporte tem, pelo menos, estas cinco funções que identificamos: a garantia do direito de vir; integrador de território, não só urbano, mas também estadual e nacional; um insumo econômico extremamente poderoso; um intermediário de todas as atividades e um indutor de desenvolvimento. Dei razões, baseadas em Harvard, para mostrar como o transporte é um poderosíssimo indutor de desenvolvimento dessa riqueza que temos nas mãos, que não estamos aproveitando.

Aqui num diagrama simplificado, vemos que o transporte age como transportador da mão-de-obra, dos insumos, das matérias-primas, dos serviços, em toda a cadeia produtiva, ou seja, na produção, no comércio, no consumo, na distribuição e na circulação. Ele entra em todas as fases, coisa que não acontecia há quase um século. Hoje, ele tem uma importância fundamental, mas não se traduz de fato nos orçamentos de governo e nas políticas nacionais no Brasil.

Os norte-americanos, no início do seu desenvolvimento no século passado, basearam-se na seguinte frase: “O transporte exerce uma das maiores influências construtoras das nações – sendo a educação a outra -, básica para tudo o mais.” Essa frase, inclusive, foi citada pelo professor Anhaia Mello, numa publicação feita no Instituto de Engenharia em 1928. Toda a legislação de transporte nos Estados Unidos nasceu em cima dessa consideração, que é ética, política, e se traduziu no que hoje assistimos naquele país do Norte.

Nenhuma cidade produz tudo que consome, nem consome tudo que produz; as cidades existem em rede. São Paulo e as principais cidades do Estado de São Paulo estão relacionadas com essa rede mundial, e isso tem que ser levado em conta no planejamento de transporte, de energia, de telecomunicações.



Segundo Malley Say, um economista do século passado, “quanto mais circulação, mais desenvolvida a economia”; quanto mais circula, mais se vende, mais se compra, mais se produz. E quanto maior a velocidade de circulação, maior o rendimento do capital.

A intenção foi mostrar certos gargalos estratégicos que afetam o desenvolvimento do transporte no país e em São Paulo. Temos imensas possibilidades de atuar nessas questões; os acessos a Santos, por exemplo. A consideração sobre o congestionamento do trânsito que afeta as nossas principais cidades não pode continuar sendo delegada, pura e simplesmente, como uma tarefa dos municípios; eles não dão conta disso.

O prefeito de Taboão da Serra nos disse: “Eu recebo o maior congestionamento de trânsito do país e não tenho nada a ver com isso; são caminhões que passam pela BR, vindo do Rio Grande do Sul e do Paraná. Não se destinam a Taboão da Serra, mas não consigo interferir nesse ponto, e isso está afastando as indústrias do município.”

A reforma tributária não está prevendo, por exemplo, a destinação de IPVA para o transporte urbano. Pelo contrário. Segundo informações que recebemos em Brasília na semana passada, na Câmara Federal, a reforma tributária irá taxar o consumo de combustível, que, em São Paulo, é de 50%, e 25% nesta cidade onde estamos; o retorno desse dinheiro deve ser zero qualquer coisa por cento. Ou seja, estaremos tributando o combustível consumido no nosso Estado, para construir estradas, provavelmente, na porta de fazendas de outros Estados.

Essa reforma tributária não vem tendo a atenção devida por parte de toda a comunidade de transporte. Não é uma crítica específica; é uma autocrítica. Particularmente, não temos visto a Assembléia Legislativa, caro Deputado, atenta para esse tipo de coisa.

A formação das agências de transporte. O último projeto do Deputado Eliseu Resende, particularmente, carece de uma série de recomendações, apesar de haver coisas interessantíssimas e de o próprio Deputado Relator ser bastante



proficiente na execução do projeto. Mas há falhas gritantes que podem prejudicar interesses do Estado de São Paulo.

Por último, emendando com a primeira participação que tivemos aqui na primeira reunião, a questão da clandestinidade, da desregulamentação do transporte público nas cidades é um fenômeno que pode atrapalhar tudo isso que discutimos e acabar com toda a regulamentação, todo o processo iniciado pelo engenheiro Plínio Branco, pelo engenheiro Anhaia Mello, no início do século, de regulamentação do transporte brasileiro.

Darmos vazão ao transporte coletivo, permitindo que as peruas de lotação façam o que estão fazendo nas principais cidades brasileiras é um desastre, pelo que temos visto como exemplo em várias cidades latino-americanas que passaram por essa experiência.

Muito obrigado pela atenção.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Agradecemos a participação do Laurindo e gostaríamos de passar a palavra ao Secretário Michael para as considerações finais da área de transporte; depois, passaremos para a energia.

**SR. MICHAEL PAUL ZEITLIN** – Na realidade, quem deveria estar falando aqui era o Xavier, Relator da parte de transporte de carga. Mas pegarei determinadas questões colocadas pelo Laurindo e procurarei fornecer algumas informações ao plenário.

Temos uma equipe de planejamento, coordenada pelo Xavier, diretor na Dersa, formada pelo Mário Eduardo Garcia, Frederico Bussinger, Adriano Branco, Manuel Reis; é o grupo que está raciocinando.

Sabe-se que o transporte de carga no Estado de São Paulo, hoje, gira em torno de 600 milhões de toneladas – vou falar em números redondos para melhor memorização -, e imaginamos que, em 2010, esse número será o dobro, ou seja,



1,2 bilhão. Portanto, as preocupações do engenheiro Laurindo são significativas. Se não fizermos um planejamento, todos iremos parar e ficar estagnados.

Começaremos pelo Porto de Santos e algumas coisas que o engenheiro Laurindo mencionou. Como sou menos educado do que ele, falarei as coisas dando “nome aos bois”. Na ligação ferrovia-porto, o Conselho Nacional de Desestatização ia fazer o leilão dos chamados 200 quilômetros de trilhos da Codesp, que constitui um dos grandes gargalos a que o Laurindo se referiu. O trem chegava aqui e, por questões sindicais, tinha de parar, trocar locomotiva, trocar de operador; o trem gastava mais de cinco dias para entrar no porto, descarregar e sair. Assim, como foram privatizadas as demais ferrovias, os trilhos iam ser leiloadas.

O grupo da Secretaria de Transportes alertou para o problema de fazer o leilão dos 200 quilômetros, porque um aventureiro, como um proprietário de empresa aérea, poderia ganhar esse leilão, e, com isso, ele ficaria com a chave do cofre tanto do porto quanto das ferrovias, só tomando conta de 200 quilômetros.

A Secretaria de Transportes de São Paulo liderou um esforço grande para convencer o Conselho Nacional de Desestatização a que não fosse feito o leilão, se fosse encontrada uma fórmula jurídica de passar esses trilhos para a administração das próprias ferrovias, mediante um acordo com a Codesp. Nós de São Paulo queríamos impor uma série de investimentos obrigatórios, alguns índices de desempenho e, obviamente, que isso fosse realizado numa audiência pública, como fomos treinados pelo Presidente do PED, Dr. Geraldo Alckmin.

O nosso sucesso foi parcial. Conseguimos convencer o Conselho Nacional de Desestatização para não fazer o leilão, isso foi tirado da pauta, e houve um acordo entre as ferrovias e o porto. Só que o acordo foi feito sem nenhuma audiência pública, sem nenhuma participação da Secretaria do Transportes e sem nenhuma clareza quanto às condições que se acertaram entre as ferrovias e a direção da Codesp.



Eu represento o Estado de São Paulo no Conselho da Autoridade Portuária e disse para as ferrovias e para todos os demais, com todas as palavras, a minha opinião sobre negócios realizados dessa forma.

Quanto à ligação ferrovia-porto, quero deixar claro que a situação atual é muito melhor do que a anterior. A última vez que vi, a demora do trem era já menos de três dias. Imaginávamos impor alguns índices, segundo os quais, a entrada, a descarga e a saída deveriam ser feitas em menos de 24 horas em junho do ano que vem. E tudo indica que as ferrovias conseguirão fazer isso. De um lado, a situação melhorou muito.

Acredito que poderíamos ter feito uma coisa melhor, mais clara, mais aberta, mas parte do problema está resolvido.

O segundo ponto é o porto de Santos, que o Laurindo, com muita capacidade, muito mais conhecimento que eu, colocou. No governo de São Vicente, os prefeitos da região metropolitana pediram o que estamos chamando de “regionalização do porto”, e o governador disse, de público, que, se apresentassem um bom projeto, ele iria ao Presidente da República, para reconquistar o porto para uma administração, onde o Estado de São Paulo, os municípios e o próprio governo federal poderiam estar juntos.

Estamos com esse projeto pronto, por 120 dias, de um grupo de trabalho, com minuta de contrato, com projeto de lei, a ser mandado à Assembléia Legislativa, e o objetivo é passar um porto da esfera federal para a estadual. Estou só aguardando o governador encontrar um tempo, na sua agenda, para despachar com ele e explicar como seria feito. Os estudos da Secretaria de Transporte estão prontos para esse fim.

A trama contra Santos é real e não é disfarçada. Um dos presidentes de ferrovia me trouxe o boletim de venda de ações da Vale do Rio Doce em Nova Iorque, e, nesse boletim, consta em letras garrafais: “CVRD caminhando para a dominação da logística no Brasil.”



Há uma matéria de “O Estado”, de alguns meses atrás, página inteira, dizendo que a Vale do Rio Doce vai-se especializar – e ela está certa – em minérios e logística. Logística, como decorrência de que seu negócio é minério.

Esta semana, a Vale do Rio Doce colocou à venda as suas participações na Bahia Sul e na Cenibra, as duas empresas de papel e celulose das quais participa. Ela quer vender com o objetivo de usar o dinheiro, para desenvolver o seu negócio de logística e de mineração. Obviamente, o porto de Sepetiba é candidato. É ótimo que Sepetiba e outros portos brasileiros se desenvolvam.

As ferrovias que passam por aqui – aqueles 400 quilômetros que o Laurindo falou – já estão em Rondonópolis, e a soja já está vindo para cá. A concessão da ferrovia é federal. O Secretário de Transportes de São Paulo tem pouco a falar com eles, mas nos convencemos de que o Secretário e eles devem-se reunir uma vez por mês, porque temos assuntos em comum a tratar, e isso tem acontecido.

Acredito que, uma vez que a Assembléia Legislativa de São Paulo promulgue a lei da Secretaria de Transportes, não a metropolitana, mas a nossa, pediremos, ao governo federal, delegação para a fiscalização das ferrovias, pelo menos no que tange à passagem por São Paulo.

Outro problema mencionado pelo Laurindo, que é real, é a transposição da malha metropolitana. Do ponto de vista rodoviário, estamos construindo o Rodoanel. São Paulo vem suportando uma parte importante. É plano da Secretaria entregar o trecho Oeste, que liga cinco das dez principais rodovias, no segundo semestre do ano que vem.

Como a criança está crescendo, está ficando bonita, está aparecendo uma série de pais. Registro, com satisfação que todos os candidatos a prefeito de São Paulo prometem contribuir para o Rodoanel. Como não vamos parar no trecho Oeste, pois temos mais coisas para fazer, isso é muito bom.

Acredito que, em mais 60 dias, resolveremos o problema financeiro do Rodoanel, um dos inúmeros que tivemos; o meio ambiente, certamente, foi o maior deles, mas houve também com projetos de engenharia, de cotação feita muito baixa



na época da licitação, porque se esperava que determinada figura ganhasse o governo de São Paulo e as coisas iriam ficar mais fáceis, o que não ocorreu.

Depois de o lance feito, ganhou o outro governador que gosta de fazer as coisas da maneira como foram contratadas. Assim, fazer pelo preço que foi contratado não está sendo uma batalha fácil, mas o Rodoanel prossegue e queremos entregá-lo no segundo semestre do ano que vem.

Eu disse a minha equipe para irmos resolvendo todos os problemas e ficarmos só com um: falta de dinheiro. E conseguimos chegar só ao ponto da falta de dinheiro. Isso tem movimentado céus e terra.

Registro o extraordinário trabalho que vem sendo feito pelo Secretário-adjunto da Fazenda de São Paulo, Dr. Dall’Aqua, e acredito que, nos próximos 45, 60 dias, esse problema esteja totalmente resolvido.

Não quebro sigilo nenhum ao dizer que o presidente do BNDES estará aqui na quinta-feira, para tratar de vários assuntos com o governo de São Paulo, sendo o Rodoanel um deles.

Ferroanel. A pessoa que conheço que mais fala disso é o Ailton Brasiliense. Ele era assessor da minha Secretaria, quando cheguei, nas primeiras duas semanas, falou 17 vezes de Ferroanel comigo. Eu disse ao Secretário Cláudio Frederico que ele estava querendo fazer Ferroanel, e eu não entendia nada daquilo; só depois de três anos, eu poderia cuidar disso. Fizemos uma permuta. O Ailton foi para a Secretaria de Transportes Metropolitanos, até porque é o Secretário-executivo da ANTP, e o Cláudio me deu o Dr. Abreu que tem trabalhado, como todos sabem, coordenando a atividade de planejamento. Chegou a hora do Ferroanel. Estou pensando em pedir o Ailton de volta.

Existe um problema da EMRS para passar por São Paulo; aquela briga que o Laurindo mencionou com a CPTM. É um problema sério. Em compensação, a EMRS, por um descuido do governo federal, ficou com um trecho do acesso a Santos, onde cobra pedágio da Ferrobán; ela tem um acesso que não conseguimos incluir no pacote dos acessos públicos ao porto.



A Ferroban tem, por muitos anos, um fluxo de caixa negativo para pagar aqui. Começamos uma conversa com o BNDES, que vem visitar o Rodoanel na próxima semana. Estamos discutindo e vou-me reunir hoje com a Estela Goldstein e Andrea Calabi com o objetivo de montar uma operação para fazer o Ferroanel Sul, que é o mais urgente no momento. Daí, tentar fazer uma permuta. Falarei em termos muito simplórios. Desculpem-me pela falta de sofisticação.

Assim, construímos isso e dissemos para a EMRS usar, que era um benefício novo. “Para ganhar isso, você libera lá embaixo.” Basicamente, melhoramos o planalto para todos e ela melhora a entrada no porto para todos nós. Dessa forma, tentamos equacionar esse problema.

A pista descendente da Imigrantes, como parte do programa de concessões, está em obras e termina durante o ano de 2002. Não vamos menosprezar a contribuição; são 50% a mais da capacidade de tráfego. Queremos que as ferrovias cresçam muito mais e abocanhem uma parte da carga geral. E queremos trabalhar isso com eles quando eliminarmos gargalos físicos.

A obra aqui vai bem e, no segundo semestre de 2002, a pista descendente da Imigrantes estará pronta. O Xavier não se encontra presente, pois está em uma reunião com o prefeito de São Vicente, cumprindo a missão que lhe dei de pegar as nove obras que temos de fazer para garantir não haver gargalos no litoral, quando a pista descendente ficar pronta. Ele está discutindo prazos e detalhes com a comunidade local.

A Bandeirantes até a Luiz de Queiroz será entregue em maio do ano que vem; depois de Limeira, até o fim do ano que vem. Em Cordeirópolis, aonde ela chega e forma um triângulo com a Washington Luís e a Anhanguera, está sendo construído o maior centro de distribuição da Nestlé do país. O empresário que está fazendo isso diz que colocará 35 fornecedores da Nestlé em volta desse centro.

As marginais da Castelo, para desafogar, uma delas deve ficar pronta em dezembro deste ano e a outra em fevereiro do ano que vem, não obstante passeatas dos moradores de Alphaville.



O PED aprovou, semana passada, a concessão do aeroporto de Ribeirão Preto para se transformar em aeroporto internacional. Isso visa, em parte, desafogar um pouco o espaço aéreo da Grande São Paulo.

Há um trabalho que iremos desenvolver em conjunto com a Infraero, para desocupar 5 mil famílias ou coisa desse tipo, pois Viracopos será ampliado também com o objetivo de desafogar o espaço aéreo aqui.

Ribeirão Preto, pela sua localização, tem uma zona de influência, pois Uberaba, Uberlândia, obviamente, vão utilizá-lo.

Imaginamos, como passo seguinte, que o novo aeroporto de Bauru possa ser conduzido para essa situação de internacionalização. Bauru, Arealva, Pederneiras, devem-se constituir num grande centro logístico para o país, porque ali têm as duas bitolas ferroviárias, tem o rio, tem o aeroporto novo. Assim, podíamos fazer ali algo tipo Dallas, um grande centro logístico de carga.

Existe um programa de concessão de 3.500 quilômetros, que, este ano, investe 1,2 bilhão de reais de dinheiro privado no Estado de São Paulo. Por isso que o Estado está conseguindo fazer o trecho do Rodoanel e uma porção de outras coisas. Este mapa é um tributo ao governador Mário Covas.

Além dos 3.500 quilômetros, que são 50% do tráfego de carga do Estado que estão nas mãos das concessionárias, devemos votar na Assembléia, espero que antes do fim de setembro, a autorização para o projeto BID de recapeamento de 3.500 quilômetros de estradas existentes estaduais, não concedidas, que foram avaliadas pelo BID e seguem uma sistemática muito grande. A parte do que sobrou para o Estado, provavelmente, é a metade do tráfego que sobrou para nós. Com as concessionárias e mais isso, 75% ficam em ordem.

Há um projeto de entregar 4 mil quilômetros de vicinais novas e pavimentadas até o fim do segundo mandato Covas. Para comparar, no primeiro, fizemos 1.060, por causa dos dois primeiros anos de ajuste.

De acordo com o Orçamento do ano que vem, numa reunião que o governador fez, sinto que sempre falta dinheiro. Graças a Deus, temos mais idéias



do que dinheiro. Seria triste se tivéssemos mais dinheiro do que idéias. Há claramente capacidade de investimento renovado.

Permitam-me fazer um parênteses. Até fico chocado por a imprensa não falar – pois estão todos atrás de Eduardo Jorge e outras coisas – que o Estado paga, todo dia 21, 250 milhões de reais em dinheiro; não é um lançamento contábil. É um cheque da Nossa Caixa Nosso Banco para o Banco do Brasil, para o governo federal.

O governador, ontem no Roda Viva, disse que já pagou mais de 17 bilhões, fora uma parte da dívida da Cesp, e mais 3 bilhões de dívida com empreiteiros. E continua pagando os atrasados. Começou a pagar agora do DER, que ficou na condição de maior devedor aqui do Estado.

Além disso tudo, está investindo mais de 2 bilhões por ano. Já readquiriu a capacidade de investimento. Aí, fico-me perguntando: qual é a soma total do furto feito nos oito anos anteriores? É só somar esses números que podemos verificar o assalto feito ao Estado nos anos anteriores.

Para dar andamento ao desafio que o Laurindo, com competência, colocou aqui – essa questão da logística, dos terminais intermodais que transbordam etc. -, temos que pensar multimodal. Temos que pensar rodovia, ferrovia, aeroportos, hidrovia.

Existe um clássico na literatura da administração, *Estrutura e Estratégia*, de um autor chamado Chandler, que pode ser resumido no seguinte: uma empresa, definido o seu plano estratégico, monta sua estrutura de acordo com a estratégia que vai adotar no mercado.

Se temos que administrar multimodal, não vamos conseguir fazer isso com o departamento hidroviário, com as duas unidades rodoviárias – DER, Dersa – e com os aeroportos.

Há um ano, estamos trabalhando e, agora, vamos encaminhar à Assembléia um projeto de lei de reestruturação da Secretaria de Transporte que terá duas únicas unidades. Uma, o projeto de lei que já está aqui, é o da agência reguladora,

cuja missão será fiscalizar todo os serviços de transporte executados por privados – concessão, permissão. Onde o agente for um ente privado, a agência fiscaliza. Ela já existe na forma de comissão e está trabalhando; transformada em agência, ganha flexibilidade, identidade orçamentária.

As outras quatro unidades – o Departamento Hidroviário, Aeroportuário, o DER e a Dersa – seriam fundidas em uma única empresa de infra-estrutura de transporte.

Do nosso projeto de logística da Baixada, consideramos a ligação do planalto com o litoral o problema mais sério. A Imigrantes é uma peça importante, assim como as ferrovias, mas temos que melhorar outras ligações.

O governador, por exemplo, autorizou a duplicação de Itanhaém até Peruíbe, e a compra do projeto de engenharia para ligar Peruíbe à BR 116 que, sem dúvida nenhuma, cria um canal para o litoral sul muito adequado para as exportações do Estado para o Sul.

Com isso, dei uma visão rápida do que a Secretaria vem fazendo para atender ao desafio que o Arlindo colocou. Pelas suas palavras, deu para ver que não vamos morrer de ócio e de tédio nos próximos dois anos e meio.

Muito obrigado.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Agradecemos a importante participação do nosso Secretário na complementação da discussão desse tema. Agora, faremos um intervalo e voltaremos logo a seguir, para falarmos de energia.

*(Intervalo.)*



**SR. SIDNEY BERALDO** – Vamos reiniciar os nossos trabalhos para a apresentação do relatório da energia. Passo a palavra ao Silvio Aleixo.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Hoje, estamos finalizando a primeira fase do trabalho. Este Conselho tomou posse em dezembro do ano passado e são, praticamente, oito meses. Nesse tempo, tivemos algumas reuniões; só na Assembléia foram quatro eventos. Espero que, após essas propostas, a Assembléia tenha um trabalho que possa ser encaminhado a toda a sociedade. Esse documento é uma pequena síntese do trabalho que executamos, e nos concentramos, basicamente, nas recomendações e propostas.

Quero cumprimentar todos os coordenadores dos grupos, especialmente os do grupo temático, Deputado Sidney Beraldo, Deputada Edir Sales, pela condução dos trabalhos. Quero também fazer um agradecimento especial aos colaboradores, Dra. Marília, Maurício, pela retaguarda da operação. Da mesma forma, agradeço aos conselheiros, em especial aos nossos coordenadores de subtema: Armando Shalders, Zevi Khan, Fernando de Almeida Prado, Professor José Roberto Moreira, Ailton Ghibert, Ubiratan Conesa, José Paulo Vieira, Suani Coelho, Armando Gomes, José Zatz, Marcos Scarpa, José Sidney Colombo Martini, Luis Gonzaga Bertelli.

Quero fazer um agradecimento ao Armando Shalders, que foi peça fundamental na finalização do trabalho, assim como no início.

Dividimos esse documento de Energia em 11 subtemas, abordando a matriz energética, enfocando a questão dos recursos humanos, a parte econômica e vários outros aspectos.

Todos os coordenadores debruçaram-se em cima disso, produziram documentos, dos quais fizemos uma síntese – por isso, agradeço aos que nos ajudaram na elaboração desse documento – e trouxemos essas proposições à Assembléia.

No documento, consta, primeiramente, um diagnóstico de São Paulo, mostrando a sua grandiosidade em termos de Brasil; o consumo de energia, como

um todo. Depois, o documento tem uma evolução, uma perspectiva futura de demanda e de consumo, analisando também todos os outros aspectos de insumos energéticos, todos os setores, mesmo a parte estrutural e a perspectiva.

A seguir, colocamos as recomendações que estão nas esferas federal e estadual e no âmbito do legislativo e executivo, já separando também por insumo. Isso facilita a Assembléia a tomar decisões.

A partir do momento em que a Assembléia entender que algumas dessas recomendações poderão ser implantadas, o grupo estaria à disposição para aprofundar mais esse trabalho e elaborar, tentando ajudar no encaminhamento mais preciso de um projeto de lei.

Gostaria de chamar o Armando Shalders para fazer uma explanação de como foi montado e elaborado o trabalho, principalmente a parte da matriz energética, que é peça fundamental.

A matriz energética é o foco principal; é onde estamos projetando para daqui a dez, quinze anos. A partir daí, temos todos os outros grupos girando em torno dessa perspectiva de demanda futura.

O Armando, então, fará a sua explanação.

**SR. ARMANDO SHALDERS** – Antes de iniciar, quero fazer uma referência ao que o Gabriel Rangel falou e dar um toque na questão de transporte. Ele, inicialmente, falou da vinculação entre energia, transporte e meio ambiente e trouxe um livro, *Por um Transporte Sustentável*, do qual extraiu grande partes das informações que apresentou no início.

Aquele livro gerou um projeto de lei para o transporte sustentável, enviado pela Secretaria a esta Casa. A questão é tentar resgatar esse projeto, intitulado *Por uma Política de Transporte Sustentável*. É um projeto de lei que organiza, como o Gabriel falou, todas as questões relativas a transporte.

O trabalho da área de energia se concentrou, primeiramente, num diagnóstico e numa análise das expectativas de crescimento do consumo de energia dos



diversos energéticos no Estado de São Paulo. Essa foi a primeira questão analisada; gastou-se muito tempo trabalhando nesses aspectos para identificar, inicialmente, o conjunto de indicadores econômicos mais propícios para essa avaliação e que fossem mais comumente aceitos por todos.

Desenvolvemos, assim, um trabalho grande de análise do comportamento futuro da demanda por cada tipo de energético, em cada tipo de setor, e fizemos um pequeno estudo da estrutura que o Estado de São Paulo possui, ou precisa possuir, para ter alguma interferência na condução da questão energética dentro do Estado. Portanto, a questão estrutural foi uma questão importante que analisamos.

E o Estado de São Paulo importa quase toda sua energia; 56% são de origem de energia vinda do petróleo. É interessante porque São Paulo é um importador primário de energia e um exportador de energia por causa do petróleo. Temos aqui quatro grandes refinarias e isso faz com que o Estado tenha essa peculiaridade, ou seja, um importador de energia primária e exportador de energia secundária.

O transporte é importante por causa disso. Grande parte do consumo energético do Estado é derivado do petróleo; alguma coisa pequena, comparada com o consumo de derivados de petróleo, de combustíveis advindos da biomassa, em que pese ser o maior exportador desse tipo de combustível no Brasil, porque é o maior produtor.

No âmbito do Estado de São Paulo, temos uma interferência muito pequena no que diz respeito à condução dos aspectos da política energética, relacionados aos derivados de petróleo e aos combustíveis líquidos. Nós que concentramos grande parte da produção de biomassa, grande parte do refino, não temos os instrumentos capazes de definir a política interna do Estado de São Paulo em muitos aspectos. Somos dependentes dessas diretrizes e o documento ressalta a importância de uma discussão sobre esse tema.

Outro lado importante que o trabalho tenta aprofundar é analisar, nesse quadro, as perspectivas de desenvolvimento por cada tipo de fonte energética, indicando claramente que devemos buscar uma substituição da nossa dependência



de fontes não-renováveis, seguir o caminho da busca por fontes renováveis. São Paulo tem muito potencial para isso.

Há também ainda um grande potencial, pouco incentivado pelo governo do Estado de São Paulo, na medida do necessário, de desenvolvimento de novas tecnologias de transformação de energia. É um aspecto que tentamos ressaltar, pois foram perdidos muitos anos pela falta de pesquisa e desenvolvimento nesse sentido, e precisamos recuperar muito rapidamente.

Algumas pesquisas relativas à conversão fotovoltaica e à tecnologia da célula de combustível são coisas que precisam ser reforçadas no Estado; e o trabalho tenta indicar um pouco isso.

A terceira questão que o trabalho aprofunda é o fortalecimento da capacidade de regulamentação e fiscalização das atividades relativas à produção e distribuição de energia em todos os aspectos.

É do conhecimento de todos, mas gostamos de ressaltar, que as nossas atribuições são da Comissão de Serviço Público de Energia e elas estão mais afetas à área do gás e, por transferência de atribuição, à área de energia elétrica.

Para todo o resto do conjunto de energéticos, não existe uma regulamentação dentro do Estado de São Paulo, por decorrência de não haver atribuições específicas ao Estado para tratar dessas questões. Em muitos aspectos, discutimos as questões relativas à formação, ao pensamento, à condição de uma política energética do Estado, mas estamos falando de coisas que os Estados não têm capacidade plena de realizar.

Uma tentativa do Estado de São Paulo de desenvolver a geração de energia através da biomassa, bagaço de cana, encontra dificuldades, porque depende de uma postura nacional com relação ao preço do álcool e a uma série de coisas. Esse é um aspecto que vincula muito a política energética paulista ao resto das políticas, e precisa, de alguma forma, ser equacionado, principalmente nesses energéticos, onde São Paulo detém quase toda a produção do Brasil e não é capaz de definir os destinos dessa indústria importante no Estado.



O documento passa por esse conjunto de análise quanto ao comportamento da demanda futura da nossa estrutura, para fazer frente a isso e das perspectivas de desenvolvimento mais realistas que temos pela frente. É um resumo das alternativas que temos.

Muito obrigado.

**SR. SILVIO ALEIXO** – Quero salientar, para que tenhamos um resumo bastante conciso, que as fontes de produção de energia elétrica no Estado de São Paulo estão esgotadas. Os recursos de que dispomos hoje na parte hídrica são poucos. Temos as PCHs que poderiam gerar no máximo 950 megawatts, o que é pouco frente às nossas necessidades.

Temos outras fontes alternativas, como as fontes renováveis de energia, as biomassas, a fotovoltaica, mas há necessidade de implementar um consumo bastante intenso em São Paulo.

As térmicas são importantes para São Paulo, e estão previstas 17 térmicas para o Estado, que irão gerar 6.500 megawatts. Há necessidade dessa implementação, pois São Paulo cresce muito em comparação com outros Estados, e demanda dessa energia.

É preciso verificar também a necessidade de termos essa evolução. Até quando é possível colocarmos aqui a questão das térmicas com relação aos impactos ambientais, aos problemas de localização?

Colocamos também no documento a parte das nucleares. No momento, podemos estar descartando, mas é uma possibilidade de futuro, para daqui a 15, 20 anos. É importante esgotarmos todas as nossas possibilidades, não só na parte hídrica, mas também nas energias renováveis. Como foi dito aqui, no futuro, teremos uma possibilidade intensa de biomassa e há necessidade de explorarmos isso e fazermos um trabalho de co-geração. Caso isso venha a ser esgotado no futuro, fazer um estudo na utilização da energia nuclear.



Entendemos, no caso de São Paulo, a necessidade de termos um plebiscito quanto a essa utilização ou não, até porque a operação de energia nuclear é do âmbito federal.

Com relação à parte de regulamentação, fiscalização da Comissão de Serviços Públicos, enfocamos também a necessidade de maior descentralização; que a Comissão tenha maior autonomia e possa atuar eficazmente junto às empresas e dar suporte a toda necessidade no âmbito da sociedade.

Enquanto eram estatais, as empresas, normalmente, faziam seu programa social e tinham um trabalho a cumprir, não só sob o aspecto social, mas também econômico. A CESP, no caso, terá esse papel importante. É um órgão regulador, fiscalizador, que estará atuando no âmbito do governo, portanto, precisa ser uma entidade extremamente forte e atuar junto ao consumidor.

Com relação à parte de instrumentos econômicos, houve uma análise apontando os problemas que temos na parte econômica e as linhas de financiamento que precisam ser colocadas para isso.

Na parte da racionalização de energia, também foi feito esse estudo e apontado nesse documento. Temos várias recomendações na parte de conservação, e grande parte também cabe à Assembléia. Há necessidade de uma iniciativa para que a Assembléia possa conduzir no âmbito estadual e também federal, tanto executivo quanto legislativo, para que isso possa ser tocado.

Assim como nós e as outras pessoas que participaram, principalmente como alguns coordenadores colocaram, acreditamos que existe uma descrença por parte da sociedade. Esse primeiro chamamento que a Assembléia está fazendo é no sentido de trazer a sociedade para discutir um problema de âmbito mais estadual e federal. Mas há uma descrença no sentido de o que fazer depois dessas proposições. Vai ser simplesmente um documento que passará a fazer parte do arquivo da Assembléia? Ou vai ter realmente uma atuação eficaz por sua parte? Que essas conduções sejam trazidas e efetivamente instaladas.



Em nome do grupo, passo essas conclusões ao Deputado Sidney Beraldo, para que a Assembléia possa, a partir daqui, tomar algumas resoluções e dar uma resposta à sociedade. Várias dessas pessoas tomaram algumas horas de seu trabalho para escrever esse documento.

Muito obrigado.

**SR. SIDNEY BERALDO** – Creio que cumprimos nosso papel nessa primeira fase e quero agradecer e registrar o nosso reconhecimento ao trabalho exaustivo, complexo, com reflexões profundas, que, sem dúvida, definem rumos estratégicos para duas questões muito importantes, que são Energia e Transporte.

Tenho absoluta convicção de que, dentro dos objetivos do Fórum, cumprimos o nosso papel. Este grupo não deixou de mostrar caminhos não só nas apresentações feitas aqui, mas em todo o conteúdo dos documentos produzidos.

Tínhamos uma preocupação inicial de que esses documentos não fossem apenas planejamentos. Por isso, procuramos, através dos seminários feitos, introduzir outros agentes da sociedade, representantes de outros segmentos – não só a predominância do Executivo ou Legislativo – para que pudéssemos ter um documento que, realmente, espelhasse a realidade e um pouco da vontade popular também.

Como o Silvio colocou e nós também já tivemos oportunidade de dizer outras vezes, o desafio é dar conseqüência a esse documento, fazer com que ele possa reproduzir alguma coisa concreta no sentido de ações, não só por parte da Assembléia, mas também do governo do Estado, do Congresso Nacional, do governo federal, da sociedade. Esse é exatamente o desafio.

Temos, por meio da reunião de todos os coordenadores, manifestado essa nossa preocupação ao Presidente da Casa e ao Relator-Geral, Deputado Arnaldo Jardim.

É exatamente em cima disso que estaremos, depois de encerrada a primeira fase, debruçando-nos para que, enquanto Assembléia, tenhamos uma estratégia de

como conduzir esse processo, até para não nos frustrarmos mais uma vez de produzir documentos que não tenham nenhuma consequência. Esse é o segundo desafio. A preocupação existe, portanto, temos absoluta certeza de que vamos conduzir um processo para que isso não ocorra.

Como disse, amanhã teremos a reunião do Grande Conselho, com o Seade, os Deputados coordenadores de cada tema, quando será apresentado oficialmente o IDH paulista.

Neste período eleitoral, a Assembléia fica um pouco esvaziada; em setembro, só será votado o que for mais urgente; retomando em outubro, já temos programadas duas reuniões com esse Grande Conselho e com os coordenadores, exatamente, para produzir um documento final em cima dos princípios da Carta do Fórum, que, no fundo, retrata muito a questão da cidadania, da melhora da qualidade de vida, do aprofundamento da democracia, que são temas mais gerais.

Produzindo esse relatório final, como temos comissões temáticas dentro da Casa – Comissão de Energia, de Obras, de Saúde, de Educação -, a idéia é que, a partir daí, os Deputados que compõem essas Comissões assumam o papel de levar os trabalhos apresentados à frente. Nada mais correto, por exemplo, do que a Comissão de Transportes da Casa assumir a questão do Transporte, para dar continuidade a esse processo todo. Além de tudo isso, haverá uma executiva geral do Fórum que continuará existindo para dar continuidade aos trabalhos.

Mais uma vez agradeço a todos. Tomamos a liberdade de produzir uma placa simples para registrar e manifestar os nossos agradecimentos pela participação dos senhores aqui, em meu nome e em nome da Deputada Edir Sales. Quero destacar o trabalho de todos os membros e dos demais representantes da sociedade que participaram, mas o Silvio foi fundamental como animador do tema Energia. Sabemos da grande dedicação que precisou ter além das suas atribuições como membro da Secretaria. Da mesma forma, o Paulo que animou o grupo do Transportes.



Agradeço ao Paulo, ao Silvio, à Marília, ao Maurício, todos muito importantes nesse processo. Reassumimos o nosso compromisso de continuar essa luta, porque é o primeiro passo que estamos dando aqui.

Gostaria de entregar esta placa a cada conselheiro em agradecimento à participação e ao trabalho: Airton, Armando Gomes Filho, Armando Shalders – o Dr. Cláudio não está presente; o Dario teve de se ausentar -, Jorge Moreira; Mauro Guilherme – o Dr. Michael teve de se ausentar – Paulo, Rogério Belda, Suani, não está presente; Vicente Bicudo; Zevi Khan não está presente. As outras serão encaminhadas.

Quero pedir desculpas ao Marcos, porque erraram o seu nome e só verificamos isso de manhã; mandamos fazer outra e encaminharemos a você. Mais uma vez, muito obrigado, e, como dizia nosso saudoso Montoro, “a luta continua”.

Presidente da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo

***Deputado Vanderlei Macris***

Relator Geral do Fórum São Paulo Século 21

***Deputado Arnaldo Jardim***

