

Atos do Governador

DESPACHOS DO GOVERNADOR

DESPACHOS DO GOVERNADOR, DE 22-5-2012

No processo 57-771-07 - Vols. I e II (CC-25.964-08), sobre celebração de Termo Aditivo: "A vista dos elementos de instrução constantes dos autos, destacando-se a representação oferecida pelo Conselho de Logística e Transportes e o parecer 102-2012, da Consultoria Jurídica que serve à Pasta, autorizo a celebração do 2º Termo Aditivo ao Convênio DH-209, firmado entre o Estado, por intermédio da referida Pasta, e esta pelo Departamento Hidroviário - DH, a União, por intermédio do Ministério da Defesa, pela Marinha do Brasil, por sua Diretoria de Hidrografia e Navegação - DHN e Centro de Hidrografia da Marinha - CHM, e a Empresa Gerencial de Projetos Navais - Emprojet, tendo por objeto "a atualização e a vetorização do Atlas de Cartas Náuticas de Navegação para a Hidrovia Itaipá-Paraná - Atlas 2800, e o desenvolvimento das Cartas Eletrônicas "Raster", para o trecho abrangido pelo Atlas, acrescido do trecho navegável do Rio Piracicaba", visando prorrogar o prazo de vigência, por mais 6 meses, nos moldes propostos pelos participantes, observadas as recomendações assinaladas pelo órgão jurídico e os demais preceitos legais e regulamentares atinentes à espécie."

No processo STUR-3081-2009, vols. I e II (CC-45103-2012), sobre ressarcimento do débito: "Diante dos elementos de instrução constantes dos autos, notadamente da representação do Secretário de Turismo e do parecer 343-2012, da AJG, autorizo que o ressarcimento do débito do Município de Saleópolis por parte do Estado, decorrente do descumprimento parcial do Convênio 16-2004, celebrado em 22-5-2006, fracasso, por este, em termos propostos, observadas as normas legais e regulamentares atinentes à espécie e as recomendações assinaladas no referido pronunciamento do órgão jurídico."

No processo 55-1308-2010 (CC-50.340-12), sobre doação de equipamentos: "A vista dos elementos de instrução dos autos e da manifestação da Consultoria Jurídica da Secretaria da Saúde, acolhida pelo Titular da Pasta, autorizo a doação ao Centro de Atenção Integral à Saúde da Mulher - Caim da Universidade Federal de Campinas - Unicamp, dos equipamentos descritos às fls.424/425 do referido processo, pertencentes à Secretaria da Saúde, obedecidos os demais preceitos regulamentares atinentes à espécie."

No processo SDECT-50-2012 (CC-28345-2012), sobre convenio: "A vista dos elementos de instrução constantes dos autos, destacando a representação do Secretário de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia e o parecer 550-2012, da AJG, autorizo a celebração de convenio entre o Estado de São Paulo, por intermédio da referida Pasta, e o Município de Sorocaba, tendo por objeto o repasse de recursos financeiros para a realização da "Conferência Internacional de Inovação em Parques Tecnológicos", que será realizada no período de 4 a 6-2012, no Centro de Convenções do Parque Tecnológico de Sorocaba, condicionada a formalização da avença ao prévio atendimento das recomendações do órgão jurídico e observadas as normas legais e regulamentares incidentes na espécie."

ATA

PROGRAMA ESTADUAL DE DESESTATIZAÇÃO

Ata da Ducentésima Nona Reunião Ordinária do Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização, Instituído Por Força Da Lei Estadual 9.361, de 5-7-1996

Aos trinta e um dias do mês de outubro de dois mil e onze, às dezesseis horas, no Salão dos Conselhos, no primeiro andar do Palácio dos Bandeirantes, foi realizada a Ducentésima Nona Reunião Ordinária do Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização - CDPEd, instituído por força da Lei Estadual nº 9.361, de 05.07.1996, tendo, como Presidente, o Dr. EMANUEL FERNANDES, Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Regional, que justificou ausência, tendo sido substituído pelo Secretário Adjunto de Planejamento e Desenvolvimento Regional, Dr. ANTONIO BAKLOS ALWAN, como Vice-Presidente, o Dr. SIDNEY ESTANISLAU BERALDO, Secretário-Chefe Estadual da Casa Civil e, como demais membros deste Conselho, os Senhores: Dr. ANDREA SANDRO CALABI, Secretário Estadual da Fazenda; Dr. ELIVAL DA SILVA RAMOS, Procurador Geral do Estado; Dr. PAULO ALEXANDRE BARBOSA, Secretário Estadual de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia, que justificou ausência, tendo sido substituído pelo Dr. LUIZ CARLOS QUADRELLI, Secretário Adjunto de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia; Dr. EDSON DE OLIVEIRA GIRIBONI, Secretário Estadual de Saneamento e Recursos Hídricos; Dr. JOSE ANIBAL PERES, Secretário Estadual de Energia que justificou ausência e Dr. SAULO DE CASTRO ABREU FILHO, Secretário Estadual de Logística e Transportes que também justificou ausência. Como convidados, a reunião contou com a presença dos Senhores: Dr. JURANDIR FERNANDO RIBEIRO FERNANDES, Secretário dos Transportes Metropolitanos; o Dr. JOAQUIM LOPES DA SILVA JUNIOR, Diretor Presidente da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTUSP). Uma vez reunidos os membros do Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização - CDPEd, o Vice-Presidente do Conselho Diretor, presidindo a reunião, anunciou item constante da ordem do dia, relativo ao Ofício GS/STM nº 522/2011, expedido pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM), que trata de proposta remetida pela EMTUSP, no sentido de se alterar o parâmetro de licitação da Concessão Onerosa dos Serviços Públicos de Transporte Metropolitano de Passageiros por Ônibus na Região Metropolitana de Campinas (RMC), relativo à obrigatoriedade do licitante vencedor constituir sociedade de Propósito Específico (SPE) como condição para assinatura do contrato de concessão, sendo sido este parâmetro e demais diretrizes do modelo de concessão aprovados pelo Conselho Diretor do PED na ocasião de sua 206ª Reunião Ordinária. A seguir, o Secretário dos Transportes Metropolitanos introduziu a matéria versando sobre o serviço de transporte de passageiros ônibus na RMC, incluindo-se aspectos relativos à racionalização do sistema e aos investimentos realizados e previstos, entre outros, e referindo-se ao histórico de tramitação da referida proposta de concessão no âmbito do PED, com destaque para a realização de Audiência Pública na data de 19 de agosto de 2011. Com a palavra, o Diretor Presidente da EMTUSP expôs, em linhas gerais, o referido modelo de concessão aprovado anteriormente e apresentou os resultados obtidos na Audiência Pública, mencionando as manifestações e os questionamentos formulados na ocasião, sobretudo, no que diz respeito ao parâmetro de Licitação retencionado. Nesse particular, abordou diversos aspectos que constam do Relatório Técnico desenvolvidos pela EMTUSP que justificaram, sob a ótica da Companhia, a reavaliação desta opção no Edital de Licitação no sentido de se facilitar a possibilidade de participação de empresa isolada, consórcio de empresas ou SPE. Prosseguindo, face à imposição legal atribuída à EMTUSP em licitar os serviços de transporte público de passageiros, arguiu sobre os benefícios alegados à adoção do regime de concessão em contraponto aos termos de permissão delegados a título precário e regulamentados pelo Decreto Estadual nº 24.675/86, ressaltando os ganhos na qualidade do serviço prestado, bem como a introdução de um novo modelo de gestão operacional, haja vista os contratos de concessão em vigor em operação na Região Metropolitana de São Paulo. Pelo exposto, o Secretário dos Transportes Metropolitanos reiterou a necessidade de regularização e melhoria do serviço supracitado, endereçando a solicitação da EMTUSP ao Colegiado em função

das razões ora explicitadas. Prestados os esclarecimentos adicionais, o Vice-Presidente do Conselho Diretor do PED inquiriu o Procurador Geral do Estado, sobre a matéria, tendo este tecido considerações comparativas acerca das implicações jurídicas da licitação, tanto sob o regime de permissão, quanto sob o regime de concessão, para a prestação de serviços de transporte de passageiros, abordando especialmente, no caso de concessão, aspectos relevantes que subsidiaram o posicionamento desta Procuradoria Geral do Estado (PGE) de maneira favorável à obrigatoriedade de constituição de SPE previamente à assinatura do contrato. Após debate, o Vice-Presidente do Conselho Diretor do PED submeteu a matéria à deliberação dos Conselheiros presentes, os quais decidiram, observadas as considerações apresentadas pela Pasta e dado o posicionamento da PGE sobre o assunto em pauta, por unanimidade, recomendar à STM e à EMTUSP que para prosseguir com os procedimentos licitatórios previstos visando à delegação dos serviços públicos de transporte metropolitano de passageiros por ônibus na RMC, sob o regime de concessão, devendo ser mantida a obrigação do licitante vencedor constituir SPE antes da assinatura do contrato. Nada mais havendo a ser discutido, o Vice-Presidente do Conselho Diretor do PED, agradecendo a presença de todos, deu por encerrada a reunião, da qual eu, Pedro Pereira Benvenuto, Secretário Técnico e Executivo do Conselho Gestor de PPP, lavei a presente ata que, lida e achada conforme, segue assinada pelos presentes.

- Dr. SIDNEY ESTANISLAU BERALDO
- Dr. ANDREA SANDRO CALABI
- Dr. ELIVAL DA SILVA RAMOS
- Dr. EDSON DE OLIVEIRA GIRIBONI
- Dr. JOSE ANIBAL PERES
- Dr. ANTONIO BAKLOS ALWAN
- Dr. LUIZ CARLOS QUADRELLI
- Dr. JURANDIR FERNANDO RIBEIRO FERNANDES
- Dr. JOAQUIM LOPES DA SILVA JUNIOR
- Dr. PEDRO FERREIRA BENVENUTO

Ata da Ducentésima Nona Reunião Ordinária do Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização, Instituído Por Força Da Lei Estadual 9.361, de 5-7-1996

Despacho do Governador

Aprovo as deliberações do Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização, em sua 209ª Reunião Ordinária.

S.P. 01/11/11

GERALDO ALCKMIN

Governador do Estado

Ata da Ducentésima Décima Reunião Ordinária do Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização, Instituído Por Força Da Lei Estadual 9.361, de 5-7-1996

Aos vinte e nove dias do mês de março de dois mil e doze, às dez horas, no Salão dos Conselhos, no primeiro andar do Palácio dos Bandeirantes, foi realizada a Ducentésima Décima Reunião Ordinária do Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização - CDPEd, instituído por força da Lei Estadual nº 9.361, de 05.07.1996, tendo, como Presidente, o Dr. JULIO FRANCISCO SEMEGHINI NETO, Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Regional; como Vice-Presidente, o Dr. SIDNEY ESTANISLAU BERALDO, Secretário-Chefe Estadual da Casa Civil e, como demais membros deste Conselho, os Senhores: Dr. ANDREA SANDRO CALABI, Secretário Estadual da Fazenda, que justificou sua ausência tendo sido substituído pelo Dr. PHILIPPE DUCHATEAU, Secretário-Adjunto da Fazenda; Dr. ELIVAL DA SILVA RAMOS, Procurador Geral do Estado; Dr. PAULO ALEXANDRE BARBOSA, Secretário Estadual de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia; Dr. EDSON DE OLIVEIRA GIRIBONI, Secretário Estadual de Saneamento e Recursos Hídricos; Dr. JOSE ANIBAL PERES, Secretário Estadual de Energia que justificou ausência e Dr. SAULO DE CASTRO ABREU FILHO, Secretário Estadual de Logística e Transportes que também justificou ausência. Uma vez reunidos os membros do Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização - CDPEd, o Presidente do Conselho Diretor procedeu à abertura dos trabalhos, seguindo a ordem do dia, sendo esta matéria atinente ao Relatório de Atividades desenvolvidas no âmbito do Programa Estadual de Desestatização (PED) em versão consolidada, respectiva aos quatro trimestres do ano de 2011, conforme minuta previamente enviada. Prosseguindo, esclareceu que, o presente Relatório deverá ser encaminhado ao Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (TCE/SP), nos termos do Artigo 5º, inciso VIII da Lei Estadual nº 9.361/1996; bem como conforme o disposto no Artigo 5º, incisos II e III, do Decreto Estadual nº 41.150, de 13 de setembro de 1996. Na sequência, discorreu sobre os principais itens que compõem a estrutura do referido Relatório, descrevendo em linhas gerais, o seu conteúdo. Concluída sua exposição e prestados os esclarecimentos solicitados, o Conselho Diretor do PED aprovou, por unanimidade, o retencionado Relatório e o seu encaminhamento ao TCE/SP, em atendimento às disposições legais vigentes. Nada mais havendo a ser discutido, o Presidente do Diretor do PED, agradecendo a presença de todos, deu por encerrada a reunião, da qual eu, Pedro Pereira Benvenuto, Secretário Técnico e Executivo do Conselho Gestor de PPP lavei a presente ata que, lida e achada conforme, segue assinada pelos presentes.

- Dr. JULIO FRANCISCO SEMEGHINI NETO
- Dr. SIDNEY ESTANISLAU BERALDO
- Dr. ELIVAL DA SILVA RAMOS
- Dr. PAULO ALEXANDRE BARBOSA
- Dr. EDSON DE OLIVEIRA GIRIBONI
- Dr. PHILIPPE DUCHATEAU
- Dr. PEDRO FERREIRA BENVENUTO

Ata da Ducentésima Décima Terceira Reunião Ordinária do Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização, Instituído Por Força Da Lei Estadual 9.361, de 5-7-1996

Despacho do Governador

Aprovo as deliberações do Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização, em sua 210ª Reunião Ordinária.

S.P. 30/03/12

GERALDO ALCKMIN

Governador do Estado

PROGRAMA ESTADUAL DE PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS

Ata da Quadragésima Terceira Reunião Ordinária do Conselho Diretor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas, Instituído Por Força da Lei Estadual 11.688, de 19-5-2004

Aos nove dias do mês de dezembro de dois mil e onze, às nove horas, no Salão dos Pratos, no primeiro andar do Palácio dos Bandeirantes, foi realizada a Quadragésima Terceira Reunião Ordinária do Conselho Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas - CGPPP, instituído por força da Lei Estadual nº 11.688, de 19.05.2004, tendo, como Presidente, o Vice-Governador do Estado, Dr. GUILHERME AFIF DOMINGOS; como Vice-Presidente, o Dr. JULIO FRANCISCO SEMEGHINI NETO, Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Regional; e, como demais membros deste Conselho, os Senhores: Dr. SIDNEY ESTANISLAU BERALDO, Secretário-Chefe Estadual da Casa Civil; Dr. ANDREA SANDRO CALABI, Secretário Estadual da Fazenda; Dr. ELIVAL DA SILVA RAMOS, Procurador Geral do Estado, que justificou ausência e foi substituído pelo Dr. JOSE RENATO FERREIRA PIRES, Dr. PAULO ALEXANDRE BARBOSA, Secretário Estadual de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia, que justificou a ausência, Dr. EDSON DE OLIVEIRA GIRIBONI, Secretário Estadual de Saneamento e Recursos Hídricos e Dr. JOSE ANIBAL PERES, Secretário Estadual de Energia que também justificou a ausência. Como convidados, o Conselho Diretor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas contou com a presença dos Senhores: Dr. JURANDIR FERNANDO RIBEIRO FERNANDES, Secretário dos Transportes Metropolitanos; Dr. SERGIO HENRIQUE PASSOS AVELLEDA, Diretor Presidente da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metró), Dr.

PHILIPPE DUCHATEAU, Secretário-Adjunto da Fazenda e Diretor Presidente da Companhia Paulista de Parcerias (CPP), Dr. TOMAS BRUGINSKI DE PAULA, Diretor da CPP e Dr. SERGIO CORREA BRASILEIRA, da Unidade de Parcerias Público-Privadas (UPPP). Uma vez reunidos os membros do Conselho Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas - CGPPP, o Presidente do Conselho Gestor de PPP procedeu à abertura dos trabalhos de discussão sobre a matéria, referida no Ofício GS/STM nº 605/2011, mediante o qual a Secretaria dos Transportes Metropolitanos, com fundamento na Lei Estadual nº 11.688/2004, bem como no Decreto Estadual nº 48.867/2004, encaminhou documentação relativa à Proposta Preliminar de Parceria Público-Privada (PPP) de empreendimento visando à implantação da Linha 18 - Bronze do Metrô, através da tecnologia de sistema de monotrilho (Metrolive) e a prestação dos serviços de transporte de passageiros. De posse da palavra, o Presidente do Conselho Gestor de PPP introduziu a matéria, apresentando um breve vídeo ilustrativo sobre este tipo de modal cuja principal função é promover ligações perimetrais entre subcentros regionais, articulando-se à rede metroviária de alta capacidade e aos eixos viários radiais de transporte coletivo por ônibus, além de enfatizar as principais vantagens alegadas a esta tecnologia, a exemplo da redução das emissões atmosféricas e da poluição sonora, do menor custo de implantação (comparativamente ao custo referente ao metrô convencional), do menor volume das desapropriações em função da implantação dos eixos de grandes avenidas e, portanto não estar sujeito às interferências viárias, propiciando viagens rápidas e com alto nível de serviço, atendendo fluxos de demanda superiores aos dos corredores de ônibus. Prosseguindo, salientou a mobilidade urbana diante da oferta de transporte eficiente e de qualidade e da integração e ampliação da conexões modais, especialmente na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), como uma das prioridades do Governo do Estado. Nesse contexto, destacou a Linha 18 - Bronze, como esta modalidade de transporte de passageiros, que contempla a 12ª linha populacional da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamarandui da Linha 2 - Verde do Metrô e da Linha 10 - Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ao encerrar sua exposição, solicitou ao Diretor Presidente do Metrô para que expusesse em detalhes o referido empreendimento e reiterou a opção pela tecnologia "monotrilho" haja vista a presença de implantação de estrutura delgada e menos impactante, com capacidade de transporte suficiente para atender às demandas futuras previstas e ser favorável à inserção urbana, de maneira condizente com as características de uso e ocupação do solo. Com a palavra, o Diretor Presidente do Metrô discorreu inicialmente sobre a relevância e abrangência deste empreendimento, fazendo referência à inserção desta linha na Rede de Transporte Metropolitano de São Paulo, às estimativas de demanda e à população potencialmente beneficiada por esta linha 18 - Bronze de cerca de 2,4 milhões de pessoas, que corresponde a 12% da população da RMSP. Prosseguindo, criou o traçado, integralmente em elevado e com extensão de 20 (vinte) km, cuja implantação poderá ser realizada por trechos, em duas etapas, a saber: i) Trecho entre a Estação Tamar

bro do Conselho Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas - CGPPP, o Presidente do Conselho Gestor de PPP procedeu à abertura dos trabalhos, referindo-se ao Ofício GSDJC nº 132/2012, mediante o qual a Secretária da Justiça e Defesa da Cidadania (SDJC), com fundamento na Lei Estadual nº 11.688/2004, bem como no Decreto Estadual nº 48.867/2004, encaminhou documentação relativa à Proposta Preliminar de prestação de serviços de empreendimento de PPP visando a construção e gestão de 06 (seis) Fóruns de Justiça, sendo 02 (duas) unidades localizadas no Município de São Paulo, nos bairros da Lapa e de Itaquera, e as demais unidades a serem instaladas nos Municípios de Bauri, Carapicuíba, Guarulhos e Presidente Prudente. De posse da palavra, a Secretária da Justiça e Defesa da Cidadania introduziu a matéria, fazendo menção à responsabilidade de sua Pasta pela realização de reformas, ampliações e construções de novas unidades por força do disposto no Decreto Estadual nº 40.667/1996. Haja vista a Ação Construção, Ampliação e Reforma de Fóruns e de Instalações do Ministério Público constante do Programa 1730 - Acesso aos Serviços na Área de Cidadania e da Justiça do Plano Plurianual de Investimentos do Estado de São Paulo (PPA 2012-2015), ratificou o caráter prioritário dos Fóruns de Justiça, elucidando acerca da necessidade de instalação de novas Varas, além das demandas por reformas e novas construções em função da precariedade e antiguidade de determinados edifícios. Ao versar sobre o modelo de implantação e gestão adotado pela SDJC, envolvendo a total integração entre o Governo do Estado de São Paulo e as Prefeituras dos Municípios interessados, esclareceu que compete ao Governo do Estado o desmonte da maior parte do montante de recursos previsto, cabendo à Prefeitura, a doação do terreno, a contratação da empresa para construção da obra, a fiscalização e a complementação em menor grau do volume de recursos necessários. Prosseguindo, arguiu que necessita de revisão deste modelo, na medida em que se constata inúmeros problemas que acarretam atrasos na utilização operacional e financeira, além de custos, por vezes deficitários, por parte das Prefeituras. Nesse sentido, Pasta já vem adotando uma série de iniciativas, já em andamento, a exemplo da reestruturação do Centro de Engenharia da SDJC e de nova relação junto à Companhia Paulista de Obras e Serviços (CPOS), empresa vinculada à Secretária de Planejamento e Desenvolvimento Regional, encarregada da fiscalização das referidas obras; da revisão os projetos de construção e de termos dos contratos e convênios, de tal forma a deixar a contratação das empresas sob responsabilidade da SDJC, possibilitando maior controle sobre a qualidade dos serviços prestados, assim como maior transparência ao processo mediante Portal de Transparência das Obras de Fóruns, que permite o monitoramento das eventuais intercorrências técnicas destas obras desde a formulação do pedido até a inauguração das mesmas. Ao encerrar sua exposição, diagnosticou o dimensionamento o desafio que se coloca à SDJC diante das demandas existentes frente à disponibilidade de recursos orçamentários e, neste contexto destacou os benefícios esperados, notadamente, em relação aos ganhos de produtividade, economia, eficiência e qualidade dos serviços prestados decorrentes da modernização e racionalização da gestão operacional, induzindo inclusive o desenvolvimento socioeconômico da região onde se instalarão tais Fóruns. Com a palavra, o Secretário Adjunto da Justiça e Defesa da Cidadania descreveu o escopo do empreendimento proposto, que envolve em seu objeto a construção, gestão e operação de 06 (seis) Fóruns de Justiça priorizados em razão do volume e da importância regional, incluindo-se a prestação dos serviços de docentes, além de outros recursos humanos, materiais e sistemas e de demais serviços configurados como facilidades, com investimento total estimado em R\$ 250 milhões (duzentos e cinquenta milhões de reais), a cargo do Parceiro Privado. Ao Poder Concedente, permanece atribuída a prestação dos serviços públicos indelegáveis, cabendo também a responsabilidade sobre a celebração dos Convênios com os Municípios, cujo objeto trata da doação ou permissão de uso dos terrenos nos quais serão construídos estes Fóruns. A seguir, foram apresentadas, em caráter preliminar, algumas simulações de custos, tendo em vista o caráter de estimativas de contra-projeção pecuniária, além de terem sido introduzidos aspectos concernentes aos custos operacionais e de implantação, ao modelo de remuneração incluindo o potencial para aferição de receitas acessórias, entre outros. Concluindo, discorreu brevemente a respeito das vantagens alegadas ao modelo de PPP proposto, referindo-se especialmente à possibilidade maior garantia em relação ao cumprimento das obras e de se agregar serviços de manutenção e de suporte operacional a longo prazo, restando a este respeito Manifestações de interesse por parte das seguintes autoridades: i) Definição das configurações mínimas exigidas em relação aos recursos tecnológicos previstos, incluindo aspectos relativos à atualização tecnológica dos equipamentos e sistemas, às revisões periódicas, aos parâmetros e prazos para ajustes do desempenho, tendo em vista seu impacto nos investimentos necessários, no tratamento dos equipamentos obsoletos, entre outros; ii) Detalhamento do cronograma a ser estruturado por etapas, equipacionando a oferta dos cursos de formação de treinamentos docentes face à disponibilidade dos equipamentos e recursos tecnológicos previstos, incluindo revisão do conteúdo e substituição destes equipamentos; iii) Avaliação sobre potenciais benefícios econômicos provenientes pela possível instalação de uma nova fábrica no Estado de São Paulo; iv) Adoção de modelo tecnológico não restritivo; v) Definição de matriz de responsabilidades do Poder Concedente e do Parceiro Privado no que se refere à implantação, elaboração do conteúdo digital e, principalmente, à disponibilização da infraestrutura tecnológica necessária às interfaces previstas. As interfaces previstas a serem mantidas por PPP. Análise comparativa dos benefícios da presente solução particularmente frente aos investimentos, custos e prazos de implantação por meio do modelo hoje vigente e à luz da experiência e dos modelos de aplicação aplicados atualmente pela própria SE. Dirimidas as principais dúvidas, os Conselheiros, teceram diversos comentários, tendo sido consenso entre os presentes, a relevância em se definir com maior exatidão as atribuições e responsabilidades a cargo do Poder Concedente e do Parceiro Privado, sobretudo em relação ao desenvolvimento e gestão do conteúdo, de modo a garantir o atendimento às diretrizes, objetivos e prioridades da Política Estadual de Educação. Após debate, o Presidente do Conselho Gestor de PPP submeteu a matéria à deliberação dos Conselheiros presentes, os quais decidiram adotar as recomendações expressas por parte da SE e as manifestações formuladas pela CPP e a UPPP, por unanimidade, acolher a supracitada MIP sob a condição de Proposta Preliminar de PPP, devendo a Pasta, em consonância com as diversas recomendações colocadas por este Colegiado e em conjunto com o Secretário Executivo deste Colegiado, proceder à elaboração de minuta de Chamamento Público com vistas a recebimento de estudos de modelagem econômico-financeira e jurídico-institucional por eventuais interessados da iniciativa privada. Seguindo a ordem do dia, o Presidente do Conselho Gestor de PPP anunciou o recebimento do Ofício G5/STM nº 017/2012, expedido pela Secretária dos Transportes Metropolitanos (STM), que trata de recente posicionamento desta Pasta em referência aos empreendimentos de PPP no âmbito do Metrô, para elaboração de estudos de serviços de Transporte de Passagens denominados Prolongamento da Linha 2 - Verde, de Vila Prudente até Cidade Tiradentes e Linha 7 - Ouro. Diante disso, o Secretário Adjunto dos Transportes Metropolitanos discorreu sobre as providências adotadas em atendimento às recomendações do Conselho Gestor de PPP na ocasião de sua 43ª Reunião Ordinária e também sobre o teor daquela correspondência, passando a palavra ao Diretor Presidente do Metrô, que, face às informações adicionais requeridas por este Colegiado, especialmente quanto ao equacionamento da tarifa de tarifação denominada Prolongamento ou reajuste dissociado da tarifa pública, como da contratação das obras complementares, incluindo a avaliação sobre os efeitos das interfaces necessárias na modelagem de PPP e os acer-

tos quantificados dos riscos destas interferências no edital de Licitação, expôs o que se segue: i) Dados os cronogramas físicos e financeiros destas obras complementares, pertinentes a ambos empreendimentos, que envolvem a participação da Prefeitura Municipal de São Paulo e do Ministério dos Transportes além do Governo do Estado de São Paulo e, por conseguinte, a natureza e a extensão das interfaces contratuais necessárias em termos de conhecimentos técnicos, a contratar sob responsabilidade do Poder Concedente e aqueles que ficarão a cargo dos Parceiros Privados, concluiu-se que este modelo incorreria em uma gestão contratual de alta complexidade técnica, gerando consideráveis riscos e incertezas tanto para o Poder Concedente como para os Parceiros Privados, e; ii) Haja vista as premissas de atratividade das concessões de transporte público coletivo de passageiros sobre trilhos e de equificação da arrecadação do sistema metropolitano, a formulação da tarifa de remuneração do Parceiro Privado, nestes empreendimentos, resultou em valor insuficientemente atrativo ao Parceiro Privado e a eventual adoção de níveis superiores implicaria em impacto na arrecadação do sistema metropolitano, afetando o rol de concessões contratadas e a contratar no âmbito deste Sistema. Encerrada a exposição, o Senhor Secretário Adjunto dos Transportes Metropolitanos teceu alguns comentários a respeito da execução destes empreendimentos a cargo do Metrô e concluiu informando que, oportunamente, a Pasta poderá avaliar a viabilidade econômica da operação. Estas duas Linhas, sob o regime de concessão com finalidade contratual, são empreendimentos públicos de que trata a Lei Federal nº 8987/95. Dirimidas as dúvidas, o Presidente do Conselho Gestor de PPP submeteu a matéria à deliberação dos Conselheiros presentes, os quais decidiram observar o posicionamento ora expresso pela STM/Metrô, por unanimidade, recomendar à exclusão dos supracitados empreendimentos da carteira de projetos do Programa Estadual de PPP. Prosseguindo, o Presidente do Conselho Gestor de PPP anunciou a manifestação favorável da STM com relação à MIP de implantação de novos recursos tecnológicos de infraestrutura S.A. - INVEPAR, com vistas à implantação, operação e manutenção da Linha 20 - Rosa do Metrô, com 12,3 km de extensão e 13 estações, ligando os bairros da Lapa e de Moema com integração à Linha 5 - Lúlia. Diante da matéria, por solicitação do Secretário Adjunto dos Transportes Metropolitanos, o Diretor Presidente do Metrô versou, em linhas gerais, sobre as características deste empreendimento conforme consta da referida MIP e cujo escopo inclui a execução de obras civis para implantação da linha e das 14 estações, além de equipamentos, material rodante e sistemas. Ao encerrar, arguiu sobre a vantagem desta linha no contexto da Rede Metroferroviária da RMSP, comunicando a inclusão da Linha 20 - Rosa no PPA 2012-2015. Prestados os esclarecimentos solicitados e observadas as manifestações formais da CPP e da UPPP, o Colegiado decidiu, por unanimidade, recomendar para que a STM/Metrô apure e desenvolva determinados parâmetros para fins referenciais e comparativos em relação à MIP, sobretudo, no que se refere às projeções de demanda e ao dimensionamento dos custos operacionais e de implantação dos equipamentos, para fins de avaliação e deliberação deste Conselho, sob a condição de Proposta Preliminar de PPP, uma vez atendidas as recomendações ora colocadas e concluídos os ajustes necessários por parte da STM/Metrô. A seguir, informou ao Colegiado sobre a manifestação da Secretaria de Logística e Transportes em relação à MIP por parte da Odebrecht Transport Participações S.A., Escoródios Infraestrutura e Logística S.A. e Serveng-Civilian S.A. - Empresas Associadas de Engenharia em realizar estudos de engenharia de projeto de duplicação da Rodovia SP 099 - Rodovia dos Tamoios (trecho Serra), a implantação dos Contornos Viários de Caraguatuba e São Sebastião, bem como a operação e manutenção destes trechos rodoviários. Com a palavra, o Secretário Adjunto de Logística e Transportes sintetizou o histórico de tramitação de projeto com escopo coincidente no âmbito do Programa Estadual de PPP, tendo sido aprovada Proposta Preliminar de PPP na ocasião da 35ª Reunião Ordinária deste Conselho, e após a aprovação de aspectos de MIP, comparativamente ao andamento e aos objetivos dos estudos de demanda e de viabilidade econômico-financeira desenvolvidos pela Pasta. Neste particular, após debate e face às considerações apresentadas pela CPP e pela UPPP no sentido de serem necessários maiores esclarecimentos em relação ao posicionamento da Pasta Responsável sobre esta MIP, o Colegiado na presença do Secretário Adjunto de Logística e Transportes decidiu, por unanimidade, recomendar à análise e atendimento a todos os questionamentos ora colocados para fins efetivos de conhecimento do Conselho Gestor de PPP. Após o recebimento de informações, o Presidente do Conselho Gestor de PPP anunciou o item seguinte da ordem do dia, alusivo ao Relatório que trata das atividades desenvolvidas no âmbito do Programa Estadual de PPP durante o 2º Semestre do ano de 2011 e esclareceu aos conselheiros presentes que este Relatório deverá ser enviado à Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (ALESP), nos termos do disposto no Artigo 3º, Parágrafo 9º, da Lei Estadual nº 11.688/2004. Na sequência, a pedido do Presidente do Conselho Gestor de PPP, foram apresentados o Planejamento e Desenvolvimento Regional discorreu acerca dos principais itens que compõem a estrutura do referido Relatório, descrevendo em linhas gerais, o seu conteúdo. Encerrada a exposição e dirimidas as dúvidas apresentadas, o Colegiado aprovou, por unanimidade, o supracitado Relatório e o seu encaminhamento à ALESP em atendimento ao disposto legal. Em outros assuntos de interesse da reunião deste Colegiado, o Secretário Executivo do Conselho Gestor de PPP anunciou o recebimento de novas Manifestações de interesse por parte dos Parceiros Privados. Neste caso, a decisão sobre as providências adotadas e expôs o objeto e principais aspectos pertinentes a cada uma das MIPs referidas, conforme estágio de tramitação, a saber: i) MIP por parte da SEAWAYS Engenharia e Informações Marítimas em desenvolver estudos e projetos pertinentes a empreendimento de PPP visando à implantação, operação e manutenção de Complexo Aeroportuário e conexões rodoviárias e ferroviárias para Santos e Guarujá; ii) MIP por parte da Construtora OAS Ltda. e da Sistema PRI Engenharia Ltda., com vistas ao desenvolvimento de estudos de engenharia de projeto de implantação e manutenção de Parque Tecnológico do Jaguaré; iii) MIP por parte da Contem Construções e Comércio Ltda. interessada em desenvolver estudo visando à duplicação, operação e manutenção da Rodovia SP 79 entre Votorantim e Juquiá e demais trechos adjacentes das Rodovias SP 291 e S 295, e; iv) MIP por parte da Bairro Novo Empreendimentos Imobiliários S.A. em executar estudos concernentes à empreendimento de PPP voltado à construção de 10.000 unidades habitacionais, sendo 8000 no Município de São Paulo e 2000 no Município de São André. Diante do crescente volume de MIPs que vêm sendo recebidas, o Presidente do Conselho Gestor de PPP reiterou a recomendação do Colegiado no sentido de se proceder uma avaliação criteriosa em termos de produtividade e conveniência ao Governo do Estado de São Paulo, observados o arcabouço e limites legais aos quais os empreendimentos de PPP se enquadram, devendo os órgãos envolvidos nestes processos, prosseguirem as análises destas MIPs tanto em termos de interesse e oportunidade dos empreendimentos propostos, como também de conformidade e atendimento aos dispositivos legais. Prosseguindo, o Secretário Executivo do Conselho Gestor de PPP deu ciência sobre a publicação do Chamamento Público nº 001/2012 na data de hoje, 02 de fevereiro de 2012, que trata da abertura para a apresentação, por eventuais agentes interessados da iniciativa privada, de estudos técnicos e de modelagem do projeto de Linha 18 - Bronze do Metrô, destacando que o prazo para cadastramento inicial se encerrará em 10 (dez) dias contados a partir da data de publicação. Por fim, reiterou aos presentes a situação de cada um dos projetos em carteira, solicitando o encaminhamento de estudos técnicos e jurídicos às Pastas Responsáveis por determinados projetos em carteira, com o apoio técnico da CPP, UPPP e Procuradoria Geral do Estado (PGE). Nada mais havendo a ser discutido, o Presidente do

Conselho Gestor de PPP, agradeceu a presença de todos, deu por encerrada a reunião, da qual eu, Pedro Pereira Benvenuto, Secretário Executivo do Conselho Gestor de PPP, lavei a presente ata que, lida e achada conforme, segue assinada pelos presentes.

Dr. GUILHERME AFIF DOMINGOS
Dr. JULIO FRANCISCO SEMEGHINI NETO
Dr. SIDNEY ESTANISLAU BERALDO
Dr. ANDREA SANDRO CALABI
Dr. ELIVALDA SILVA RAMOS
Dr. PAULO ALEXANDRE BARBOSA
Dr. ELIOISA DE SOUSA ARRUDA
Dr. HERMAN JACOBUS CORNELIS VOORWALD
Dr. ROGERIO MENZES DE MELLO
Dr. RICARDO ACHILLES
Dr. FABIANO MARQUES DE PAULA
Dr. PETER BERKLEY B. WALKER
Dr. MOACIR ROSSETTI
Dr. SERGIO HENRIQUE PASSOS AVELLEDA
Dr. VERA LUCIA CABRAL COSTA
Dr. PHILIPPE DUCHATEAU
Dr. TOMAS BRUGNINSKI DE PAULA
Dr. CRISTINA MARGARETE WAGNER MASTROBUONO
Dr. SERGIO CORREA BRASIL
Dr. PEDRO PEREIRA BENVENUTO

Ata da Quadragésima Quinta Reunião Ordinária do Conselho Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas, Instuído Por Força Da Lei Estadual 11.688, de 19-5-2004

Despacho do Governador

Aprovo as deliberações do Conselho Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas, em sua 44ª Reunião Ordinária.

S.P. 03/02/12
GERALDO ALCKMIN
Governador do Estado

Ata da Quadragésima Quinta Reunião Ordinária do Conselho Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas, Instuído Por Força Da Lei Estadual 11.688, de 19-5-2004

Aos vinte e nove dias do mês de março de dois mil e doze, às nove horas, no Salão dos Conselhos, no primeiro andar do Palácio dos Bandeirantes, foi realizada a Quadragésima Quinta Reunião Ordinária do Conselho Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas - CGPPP instuído por força da Lei Estadual nº 11.688, de 19.05.2004, tendo, como Presidente, o Vitorantim do Estado, Dr. GUILHERME AFIF DOMINGOS, como Vice-Presidente, o Dr. JULIO FRANCISCO SEMEGHINI NETO, Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Regional, e, como demais membros deste Conselho, os Senhores Dr. SIDNEY ESTANISLAU BERALDO, Secretário-Chefe da Unidade da Casa Civil; Dr. ANDREA SANDRO CALABI, Secretário Estadual da Fazenda, - que justificou sua ausência tendo sido substituído pelo Dr. PHILIPPE DUCHATEAU, Secretário-Adjunto da Fazenda e Diretor Presidente da Companhia Paulista de Parcerias (CPP), Dr. ELIVALDA SILVA RAMOS, Procurador Geral do Estado, Dr. PAULO ALEXANDRE BARBOSA, Secretário Estadual de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia, Dr. EDSON DE OLIVEIRA GIRIBONI, Secretário Estadual de Saneamento e Recursos Hídricos e Dr. JOSE ANIBAL PERES PONTES, Secretário Estadual de Energia que também justificou ausência. Como convidados, a reunião contou com a presença dos Senhores: Dra. DILMA SÉLIO PENA, Diretora Presidente da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (SABESP), Dr. ALCEU SEGAMAR-CHI JUNIOR, Superintendente do Departamento de Águas e Energia elétrica do Estado de São Paulo (DAEE), Dr. TOMAS BRUGNINSKI DE PAULA, Diretor da CPP, Dr. SERGIO CORREA BRASIL, da Unidade de Parcerias Público-Privadas (UPPP), uma vez reunidos os membros do Conselho Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas - CGPPP, o Presidente do Conselho Gestor de PPP procedeu à abertura dos trabalhos, referindo-se ao Ofício S5RH GS nº 361/2012, mediante o qual a Secretária de Saneamento e Recursos Hídricos, com fundamento na Lei Estadual nº 11.688/2004, bem como no Decreto Estadual nº 48.867/2004, encaminhou documentação relativa à Modelagem Final de empreendimento de Parceria Público-Privada (PPP), sob a modalidade de Concessão Administrativa, no âmbito da SABESP denominado Sistema Produtor São Lourenço. De posse da palavra, o Senhor Secretário de Saneamento e Recursos Hídricos introduziu a matéria, fazendo menção aos antecedentes deste projeto haja vista a aprovação de Proposta Preliminar de PPP por este Colegiado em julho do ano de 2009, concedeu a palavra à Diretora Presidente da SABESP, que iniciou sua exposição transmitindo um vídeo ilustrativo, mediante o qual foi possível constatar a relevância e abrangência deste projeto no contexto do Sistema Integrado de Abastecimento de Água da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), atribuindo-lhe um caráter prioritário diante do processo de regularização do abastecimento de água na RMSP, haja vista sua finalidade de expandir a oferta média de água tratada em 4,7m³/s, beneficiando uma população de cerca de 1,3 milhão de habitantes, em especial, os municípios de Cotia, Jandira, Itapevi, Vargem Grande Paulista, Carapicuíba, Barueri e Santana do Parnaíba na região Oeste da RMSP. Encerrado o vídeo, a Diretora Presidente da SABESP mencionou os principais aspectos do Plano Diretor de Abastecimento de Água 2025 e apresentou um balanço entre as diversas demandas de água Bruta e aproveitamento hídrico na RMSP e as intervenções previstas e necessárias neste horizonte. Destacou o desafio de aumento da oferta face à escassez de áreas de mananciais nesta Região, não obstante os esforços promovidos no âmbito dos Programas de Redução de Perdas, de Uso Racional da Água (PURA) e de Reúso da Água e também as obras do Programa Metropolitano de Água (PMA), além da ampliação do Sistema Produtor Alto Tietê. A seguir, esclareceu que, no âmbito do Sistema Integrado Metropolitano, o Sistema Produtor São Lourenço atuará em duas frentes, tanto complementando a vazão disponibilizada pelos sistemas produtores da Cantareira, Guarapiranga, Alto Colina e Baixo Cotia, como reforçando o abastecimento de água dos municípios retromencionados. Prosseguindo, discorreu em detalhes o supracitado empreendimento que envolve, dentre outros aspectos, obras de captação de Água Bruta e de interligação com os sistemas produtores Baixo Cotia e Cantareira, como também de implantação de linhas de transmissão e sub-estações de energia elétrica, adutoras de Água Bruta e de Água Tratada, subadutoras, Estação de Tratamento de Água (ETA) para 4,7 m³/s, incluindo Reservatório de Comunicação de Água Bruta (90,00 m³) e Estações Elevatórias (EE) de Água Bruta e de Água Tratada. Arguiu que a opção pelo modelo de PPP pode ser alegada à otimização nas contratações que envolvem cinco processos (captação de recursos, licitação de projetos/obras e a execução de projetos/obras); à maior segurança na implantação do empreendimento com o compartilhamento dos riscos de implantação e redução do comprometimento do fluxo de caixa da SABESP durante as obras e a possível incorporação de novas soluções tecnológicas e eficientes a serem desenvolvidas pelo Parceiro Privado. Enquilo que se trata de projeto cujo investimento total está estimado em R\$ 1.598.502,00 (um bilhão, quinhentos e noventa e oito milhões e quinhentos e três mil reais), incluindo a elaboração dos projetos executivos e a obtenção das Licenças de Instalação e de Operação, a ser realizado ao longo dos 05 (cinco) primeiros anos da concessão, a carga do parceiro privado, cujas atribuições e responsabilidades incluem e contemplam ainda a prestação de serviços de operação e manutenção do sistema de tratamento do lodo da ETA e disposição final, de manutenção das ETAs, EE, Adutoras, de melhoria dos Sistemas de Abastecimento de Água e Esgotos Sanitários de Jandira e de São Lourenço da Serra, além dos serviços de manutenção eletromecânica e civil, conservação, limpeza, vigilância e segurança patrimonial. O prazo da concessão é de 25 (vinte e cinco) anos, sendo que o início da entrega

Imprensa Oficial do Estado S.A.
C=BR, O=CP-Brasil, OU=Autenticado por AR Imprensa Oficial, E=Assinatura Tipo A1, OU=(em branco), OU=(em branco), OU=(em branco), CN=Imprensa Oficial do Estado S.A, E=certificacaou@imprensaoficial.com.br
A IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A garante a autenticidade deste documento quando visualizado diretamente no portal www.imprensaoficial.com.br