

um Grupo Especial de Avaliação na qual foram convidados integrantes do Governo do Estado, devido a condição estratégica e metropolitana da proposta. O Grupo fora composto por representantes dos seguintes órgãos públicos: Secretaria dos Transportes Metropolitanos; Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A (EMPLASA); Agência Paulista de Habitação Social (Casa Paulista); Secretaria de Logística e Transportes; Secretaria de Logística e Transportes; Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade (INVESTE SÃO PAULO); Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (SABESP); Casa Civil; São Paulo Participações; Secretaria Municipal de Transportes e SPTrans.

Os estudos de viabilidade da 2ª fase tiveram por objetivo detalhar e fundamentar as propostas habilitadas na 1ª fase tomando por diretrizes e objetivos específicos o conteúdo descrito, em detalhe, no Relatório Resumido publicado pela SMDU, contendo a descrição dos produtos mínimos a serem apresentados, assim como do aproveitamento dos estudos. Nesta 2ª fase, foram produzidos também pela Administração, os Relatórios Intermediário e Final como resultados finais. O Relatório Intermediário consolidou aos proponentes a avaliação das propostas recebidas da 2ª fase da PMI e solicitou esclarecimentos necessários para a conclusão dos estudos. Após a fase de esclarecimentos, exauridas todas as etapas de instrução processual, entenderam-se ainda não presentes elementos que possibilitem desencadear a abertura de processo licitatório de parceria público-privada nos termos desejados quando da publicação do Chamamento Público e o processo foi encaminhado ao Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas do Município de São Paulo para prosseguimento.

Os estudos do chamamento e a avaliação das propostas ocorreram ao longo de ambas as fases em um processo transparente e participativo, com várias reuniões promovidas para esclarecimentos e direcionamentos, assim como, informativo e contributivo, ora abertos à população e interessados, ora para grupo técnico e acadêmico. Os resultados até o momento estão e disponíveis na plataforma Gestão Urbana (gestaourbana.sp.gov.br).

Desenvolvimento do projeto funcional do Apoio Urbano Norte e do Plano de Melhoramentos Viários

Trata-se de implantação de eixo de transporte coletivo de alta e média capacidade capaz de promover a transformação da região norte do Arco Tietê por intermédio do adensamento em torno da linha 23 do Metrô e do BRT (Bus Rapid Transit, ou Transporte Rápido por Ônibus) Norte. Este projeto fora desenvolvido em duas fases: projeto preliminar e projeto básico.

Tomou-se como base para os estudos, a luz das novas demandas, o projeto funcional do Apoio Norte desenvolvido pela SPObras em 2008. Com base neste projeto, a SP-Urbanismo contou com a participação dos agentes diretamente envolvidos no desenvolvimento e validação do projeto preliminar, criando assim o Grupo de Trabalho composto por representantes da CET; SPTrans; SPObras; AES Eletropaulo e CTEEP. Esta mesma estrutura de Grupo de Trabalho, em um formato de reuniões periódicas, direcionaram e validaram o projeto funcional. As novas proposições incluíram a ampliação do traçado original para mais de 20 quilômetros, mudanças na seção tipo, novas ligações viárias, valorização dos modos não motorizados com a inclusão de ciclovia e calçadas amplas, faixa à esquerda para o corredor por ônibus, dentre uma série de outras medidas localizadas.

Esse novo projeto, chamado agora de Apoio Urbano Norte, altera de forma significativa a sua função e característica anterior de via de tráfego como apoio à Marginal Tietê, para uma