



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL
Gabinete
Comissão Técnica

Relatório SEI-GDF n.º 1/2019 - SEMOB/GAB/CTVLT

Brasília-DF, 16 de setembro de 2019

Assunto: RELATÓRIO 01/2019 - VLT NA VIA W3**COMISSÃO TÉCNICA VLT W3****RELATÓRIO 01/2019****AValiação E SELEÇÃO DOS PROJETOS, LEVANTAMENTOS, INVESTIGAÇÕES E ESTUDOS PARA IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS – VLT NA VIA W3****SETEMBRO /2019****INTRODUÇÃO**

1. Em 23 de janeiro de 2019 foi publicado no Diário Oficial do Distrito Federal o Edital de Chamamento de Manifestação de Interesse Nº 01/2019, que dispõe sobre a manifestação de interesse para apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos para implantação de Veículo Leve sobre Trilhos – VLT na via W3.
2. Para realizar a avaliação e seleção dos projetos, levantamentos, investigações e estudos apresentadas no âmbito do referido Edital de Chamamento foi instituída, nos termos do artigo 18 do Decreto 39.613, de 03 de janeiro de 2019, e por meio da Portaria SEMOB nº 34, de 26 de abril de 2019, esta Comissão Técnica.
3. O Relatório ora apresentado consolida a análise realizada pela Comissão Técnica e tem por objetivo subsidiar ato do Secretário de Estado de Transporte e Mobilidade, nos termos dos artigos 8º e 22 do Decreto 39.613, referente à publicação do resultado da seleção dos projetos, levantamentos, investigações e estudos (doravante denominados neste Relatório apenas como “estudos”) apresentados.
4. Considerando o prazo estipulado no item 6 do Edital de Chamamento de Manifestação de Interesse Nº 01/2019, foram entregues até a data limite de 30 de julho de 2019, os seguintes estudos:

ORDEM DE PROTOCOLO	GRUPO AUTORIZADO
1	BF CAPITAL ASSESSORIA EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA. / SERVENG/CIVILSAN S/A EMPRESAS ASSOCIADAS DE ENGENHARIA / TRANS SISTEMAS DE TRANSPORTES LTDA. / VIAÇÃO PIRACICABANA S/A

5. Como não houve prorrogação do prazo citado, todos as demais empresas ou grupos autorizados por meio do Termo de Autorização publicado no Diário Oficial do Distrito Federal em 1º de abril de 2019 não cumpriram o marco limite para apresentação de seus estudos, ficando excluídas das etapas seguintes do processo.

PREMISSAS DA AVALIAÇÃO E SELEÇÃO

6. Os critérios de avaliação e seleção utilizados são aqueles estabelecidos no artigo 17 do Decreto 39.613, os quais foram detalhados e particularizados para o presente caso no Anexo I do Termo de Autorização, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal em 1º de abril de 2019.
7. O referido Anexo I estabeleceu que o processo de avaliação e seleção deverá seguir a seguinte sequência:
 - a. Avaliação técnica de cada um dos produtos que compõem o estudo (avaliação da consistência e coerência das informações e adoção das melhores técnicas de elaboração).
 - b. Avaliação das soluções propostas para cada um dos itens que compõem o escopo do estudo definido pelo item 3 do Edital de Chamamento (avaliação da observância do melhor interesse público).
 - c. Avaliação da compatibilidade das soluções e modelagens propostas com o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e com a lei federal que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (avaliação da compatibilidade com a legislação aplicável ao setor).
8. O referido Anexo I também observou as regras transcritas a seguir:

- a. *“Em todas as avaliações proceder-se-á a pontuação de subitens a partir de critérios objetivos, sendo os resultados parciais ponderados e somados para a obtenção das notas finais. As notas finais de cada avaliação, por sua vez, serão ponderadas e somadas para a obtenção do resultado final. Todo o processo será registrado em planilhas que serão disponibilizadas aos interessados.*
 - b. *A única avaliação eliminatória será a de consistência e coerência das informações e adoção das melhores técnicas de elaboração, podendo ser dispensadas as avaliações seguintes para aqueles estudos de viabilidade que não atingirem uma qualidade técnica mínima que indique que eventuais esforços para sanar os problemas apresentados extrapolariam o razoável em termos de tempo e mobilização de recursos, prejudicando toda a sequência do processo de estruturação do empreendimento.*
 - c. *A avaliação de observância do melhor interesse público pontuará as soluções propostas, segundo os aspectos listados, sem levar em conta a avaliação técnica dos estudos que a embasaram.*
 - d. *Os subitens do quadro abaixo comporão pelo menos 80% da nota final de cada produto do estudo de viabilidade no que se refere à consistência e coerência das informações e adoção das melhores técnicas de elaboração.” (quadro não reproduzido)*
9. Na sequência deste Relatório serão apresentadas cada uma das avaliações descritas no item 7, cabendo os seguintes esclarecimentos:
- a. Para cada avaliação serão listados de início os critérios mencionados no item 8a e as respectivas pontuações.
 - b. Na sequência constarão os quadros com os diversos itens e subitens avaliados, os respectivos pesos para fins de ponderação, as notas resultantes dos critérios listados, as formas de cálculo e os valores resultantes parciais. **Na medida que o presente Relatório vier a ser disponibilizado para todos os autorizados que entregaram os estudos, considera-se atendido o item 8a no que se refere ao registro do processo e sua disponibilização aos interessados.**
 - c. Estabeleceu-se como critério da eliminação à qual o item 8b faz referência, obtenção de menos de 25% da pontuação máxima referente à avaliação de consistência e coerência das informações e adoção das melhores técnicas de elaboração.
 - d. Com relação ao item 8d, observa-se que no presente caso os subitens constantes do quadro apresentado no Anexo I do Termo de Autorização publicado no Diário Oficial do Distrito Federal em 1º de abril de 2019 (não reproduzido neste Relatório) coincidem exatamente com os subitens que serão apresentados nos quadros citados no item 9b. Ou seja, comporão 100% da nota final. Isto se deve ao fato de que do estudo apresentado não constou nenhuma inovação em relação ao proposto no Anexo I do Termo de Autorização que merecesse pontuação a parte.
 - e. É muito importante ter em mente que a pontuação final, bem como a relação entre esta e a pontuação máxima possível, **não reflete a qualidade final do estudo que será vinculado à futura parceria e utilizado na licitação do empreendimento**, uma vez que tal estudo:
 - i. Será objeto de discussão entre essa Comissão Técnica e o grupo autorizado selecionado, com vistas ao saneamento das deficiências constatadas e esclarecimentos dos pontos duvidosos, previamente à Audiência Pública;
 - ii. Passará por processo de Audiência Pública e por análise do Tribunal de Contas do Distrito Federal, cujas respectivas contribuições, recomendações e determinações a serem incorporadas poderão agregar qualidade à versão final; e
 - iii. Poderá ser aprimorado no seu todo, nos termos do artigo 26 do Decreto 39.613.
10. Além dos critérios e dos quadros citados nos itens 8a e 8b, o presente Relatório apresentará também uma análise crítica para justificar a pontuação dada a cada subitem.

AVALIAÇÃO DA CONSISTÊNCIA E COERÊNCIA DAS INFORMAÇÕES E DAS MELHORES TÉCNICAS DE ELABORAÇÃO

11. No quadro abaixo são mostrados os critérios de pontuação utilizados na avaliação da consistência e coerência das informações e das melhores técnicas de elaboração.

SUFICIÊNCIA, CONSISTÊNCIA E CONFIABILIDADE DOS DADOS - N1:

0,00 – Item não abrangido pelo estudo de viabilidade.

0,25 – Dados em quantidade insuficiente, inconsistentes ou de fonte não confiável, comprometendo os resultados ou a precisão desejada.

0,50 – Dados em quantidade insuficiente, inconsistentes ou de fonte não confiável, sem comprometer, no entanto, de forma irreparável os resultados ou a precisão desejada.

0,75 – Dados em quantidade suficiente, consistentes e de fonte confiável.

1,00 – Riqueza de dados, contribuindo de forma significativa para o aprimoramento do estudo além do esperado.

ADEQUAÇÃO DAS METODOLOGIAS EMPREGADAS – N2:

0,00 – Item não abrangido pelo estudo de viabilidade.

0,25 – Metodologia inadequada.

0,50 – Metodologia questionável.

0,75 – Metodologia adequada.

1,00 – Metodologia inovadora, contribuindo de forma significativa para o aprimoramento do estudo além do esperado.

NÍVEL DE DETALHAMENTO DAS SOLUÇÕES – N3:

0,00 – Item não abrangido pelo estudo de viabilidade.

0,25 – Nível de detalhamento impossibilita análise conclusiva.
0,50 – Nível de detalhamento dificulta análise conclusiva.
0,75 – Nível de detalhamento adequado.
1,00 – Nível de detalhamento ótimo, contribuindo de forma significativa para o entendimento do estudo além do esperado.

CONFIABILIDADE E RASTREABILIDADE DOS RESULTADOS – N4:

0,00 – Item não abrangido pelo estudo de viabilidade.
0,25 – Resultados não confiáveis ou de difícil rastreabilidade.
0,50 – Dúvidas quanto à confiabilidade ou rastreabilidade dos resultados.
0,75 – Resultados confiáveis e rastreáveis.
1,00 – Demonstração dos resultados de forma didática e concisa, contribuindo de forma significativa para a confiabilidade do projeto além do esperado.

12. Nos quadros a seguir constam a aplicação dos critérios mostrados no item 11 para os diversos subitens constantes do Anexo I do Termo de Autorização, bem como os respectivos pesos para ponderação, as fórmulas e o cálculo das notas parciais:

EMPRESA / GRUPO AUTORIZADO: BF CAPITAL ASSESSORIA EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA. / SERVENG/CIVILSAN S/A EMPRESAS ASSOCIADAS DE ENGENHARIA / TRANSISTEMAS DE TRANSPORTES LTDA. / VIAÇÃO PIRACICABANA S/A							
SUBITENS	PESO (a)	N1	N2	N3	N4	MÉDIA (N1:N4) (b)	(a)x(b)
PRODUTO: Planejamento da rede de transporte e caracterização da área de influência (Pontuação máx.: 5,00)							
Caracterização, análise e diagnóstico do sistema de transporte de passageiros existente, identificando fluxos de deslocamentos, potenciais de demanda, estrutura e conectividade da rede viária.	1	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Análise da área geográfica, e coleta de dados demográficos e socioeconômicos da população residente e usuária.	1	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Análise para identificação dos locais com potencial para receber as estações.	1	0,50	0,50	0,75	0,50	0,5625	0,5625
Cadastro de interferências.	1	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
Formulação de proposta para retirada de todos os ônibus da W3	1	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Nota Parcial (somatória das notas dos subitens)							3,06

EMPRESA / GRUPO AUTORIZADO: BF CAPITAL ASSESSORIA EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA. / SERVENG/CIVILSAN S/A EMPRESAS ASSOCIADAS DE ENGENHARIA / TRANSISTEMAS DE TRANSPORTES LTDA. / VIAÇÃO PIRACICABANA S/A							
SUBITENS	PESO (a)	N1	N2	N3	N4	MÉDIA (N1:N4) (b)	(a)x(b)
PRODUTO: Estudo de demanda (Pontuação máx.: 10,00)							
Elaboração de pesquisa origem/destino (O/D) e de	2	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	1,50

preferência declarada, bem como tratamento dos dados obtidos.							
Levantamento da demanda atual por transporte e da oferta (capacidade de transporte) na área de abrangência.	2	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	1,50
Diagnóstico do fluxo de passageiros, séries históricas, polos atratores e geradores de viagens existentes.	1	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Determinação da propensão à mudança de modo em função de variáveis como tarifa, tempo de viagem, conforto e outras.	1	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Avaliação do impacto da retirada de todos os ônibus da via W3	1	0,75	0,25	0,25	0,25	0,375	0,375
Modelagem das redes de transporte e simulação de demandas no âmbito do projeto, com a estimativa de passageiros transportados, diariamente e nas horas de pico, embarcados e desembarcados por estação e sentido.	2	1,00	0,75	0,75	0,75	0,8125	1,625
Projeção da demanda no horizonte de projeto.	1	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Nota Parcial (somatória das notas dos subitens)							6,50

EMPRESA / GRUPO AUTORIZADO: BF CAPITAL ASSESSORIA EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA. / SERVENG/CIVILSAN S/A EMPRESAS ASSOCIADAS DE ENGENHARIA / TRANS SISTEMAS DE TRANSPORTES LTDA. / VIAÇÃO PIRACICABANA S/A

SUBITENS	PESO (a)	N1	N2	N3	N4	MÉDIA (N1:N4) (b)	(a)x(b)
PRODUTO: Estudo de engenharia (Pontuação máx.: 15,00)							
Características técnicas e concepção da via permanente e respectivos custos para sua implantação.	2	0,50	0,75	0,50	0,50	0,5625	1,125
Concepção das estações, terminais, pontos de parada, oficinas de manutenção, pátios de estacionamento, calçadas e respectivos custos para implantação e adequação.	2	0,50	0,75	0,50	0,50	0,5625	1,125
Estudo funcional para adequação dos cruzamentos e para remoção de interferências e levantamento dos custos associados.	1	0,25	0,50	0,25	0,25	0,3125	0,3125
Especificações técnicas do material rodante ferroviário e custos para aquisição e reposição.	2	0,50	0,75	0,50	0,50	0,5625	1,125
Concepção e dimensionamento do sistema de energia com as especificações e o detalhamento de todos os dispositivos	2	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00

envolvidos e custos para implantação.							
Análise de vinculações urbanísticas e funcionais da W3 com vias adjacentes e propostas de alteração urbanística e de revitalização da região.	1	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Análise dos geral dos percursos existentes na Asa Sul e Asa Norte, entre as quadras 600 e 900.	1	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Características técnicas e concepção de infraestrutura cicloviária e para circulação de pedestres entre as quadras 600 e 900 e respectivos custos para implantação.	2	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00
Levantamento dos custos para licenciamento (inclusive condicionantes) e gestão ambiental.	2	0,25	0,25	0,00	0,00	0,125	0,25
Nota Parcial (somatória das notas dos subitens)							7,19

EMPRESA / GRUPO AUTORIZADO: BF CAPITAL ASSESSORIA EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA. / SERVENG/CIVILSAN S/A EMPRESAS ASSOCIADAS DE ENGENHARIA / TRANS SISTEMAS DE TRANSPORTES LTDA. / VIAÇÃO PIRACICABANA S/A							
SUBITENS	PESO (a)	N1	N2	N3	N4	MÉDIA (N1:N4) (b)	(a)x(b)
PRODUTO: Modelo Operacional (Pontuação máx.: 10)							
Definição de diretrizes técnicas do traçado, linhas e aspectos operacionais	1	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	1,50
Caracterização das edificações e sistemas de tarifação, comunicação, controle, sinalização e operação e respectivos custos de aquisição e manutenção.	2	0,75	0,75	1,00	0,50	0,75	1,50
Dimensionamento de todos os custos operacionais associados a pessoal próprio e terceirizados, verbas, seguros e demais custos administrativos.	2	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,50
Definição de padrões de serviço: intervalo entre veículo, velocidade média, tempos de viagem, capacidade de transporte, nível de lotação e integração tarifária, entre outros.	1	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Caracterização e dimensionamento da frota e seu desempenho operacional e quantificação de todos os custos associados à operação e à manutenção.	2	0,75	0,75	0,75	0,50	0,6875	1,375
Avaliação das alternativas de fornecimento de energia e	2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

respectivos custos.							
Nota Parcial (somatória das notas dos subitens)							5,62

EMPRESA / GRUPO AUTORIZADO: BF CAPITAL ASSESSORIA EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA. / SERVENG/CIVILSAN S/A EMPRESAS ASSOCIADAS DE ENGENHARIA / TRANS SISTEMAS DE TRANSPORTES LTDA. / VIAÇÃO PIRACICABANA S/A							
SUBITENS	PESO (a)	N1	N2	N3	N4	MÉDIA (N1:N4) (b)	(a)x(b)
PRODUTO: Avaliação Econômica e Financeira (Pontuação máx.: 10)							
Definição das premissas macroeconômicas (PIB, TJLP, etc) e dos indicadores do projeto (TIR, payback, etc).	1	0,50	0,75	0,50	0,25	0,50	0,50
Identificação do potencial mercadológico e exploração comercial e das respectivas receitas não tarifárias.	1	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
Definição da tarifa pública, da forma de remuneração do operador / concessionário, de eventual critério de partilha nas integrações e de outras variáveis que constarão no edital de licitação e minuta do contrato.	2	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	1,00
Elaboração de modelo econômico-financeiro considerando todos os custos e receitas no horizonte do projeto (projeção de fluxo de caixa), através de conjunto de planilhas que proporcionem facilidade de rastreabilidade dos dados e identificação dos links.	2	0,5	0,75	0,5	0,25	0,5	1,00
Detalhamento dos resultados (tarifas, valores de contraprestação ou outorga se for o caso, TIR dos acionistas, etc).	2	0,75	0,75	0,50	0,50	0,625	1,25
Demonstração de relações custo-benefício para o ente privado, para a administração pública e para a população	1	0,75	0,50	0,75	0,75	0,6875	0,6875
Proposta de modelo de financiamento para lastrear o projeto.	1	0,75	0,50	0,75	0,75	0,6875	0,6875
Nota Parcial (somatória das notas dos subitens)							5,38

EMPRESA / GRUPO AUTORIZADO: BF CAPITAL ASSESSORIA EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA. / SERVENG/CIVILSAN S/A EMPRESAS ASSOCIADAS DE ENGENHARIA / TRANS SISTEMAS DE TRANSPORTES LTDA. / VIAÇÃO PIRACICABANA S/A							
SUBITENS	PESO (a)	N1	N2	N3	N4	MÉDIA* (N1:N4) (b)	(a)x(b)
PRODUTO: Avaliação Jurídica e Minutas de Edital e de Contrato (Pontuação máx.: 10)							

Análise de alternativas para estabelecimento do arranjo jurídico para implementação da PPP ou concessão.	1	0,75	0,75	0,50	N/A	0,6667	0,6667
Aspectos jurídicos a serem considerados para a retirada de todos os ônibus da via W3.	1	0,75	0,75	0,50	N/A	0,6667	0,6667
Critério de remuneração dos serviços prestados pelo privado.	1	0,25	0,50	0,50	0,25	0,375	0,375
Parâmetros de desempenho técnicos e de atendimento ao usuário.	1	0,25	0,25	0,25	N/A	0,25	0,25
Penalidades e sanções.	1	N/A	0,25	0,50	N/A	0,375	0,375
Critérios, meios e metodologia para reequilíbrio econômico e financeiro.	1	0,5	0,75	0,5	N/A	0,5833	0,5833
Matriz de risco contendo identificação e alocação de todos os riscos e propostas para mitigação destes.	1	N/A	0,50	0,50	0,75	0,5833	0,5833
Estudo jurídico e proposta das garantias a serem oferecidas pelas partes.	1	0,50	0,75	0,75	0,50	0,625	0,625
Proposta de estrutura de empresa a ser constituída pelo parceiro privado.	1	0,75	0,75	0,50	0,50	0,625	0,625
Minutas de Edital e Contrato.	1	0,50	0,50	0,50	N/A	0,50	0,50
Nota Parcial (soma das notas dos subitens)							5,25

* O cálculo das médias na penúltima coluna desconsidera eventuais pontuações que não foram atribuídas pelo fato do critério específico (N/A) não se aplicar ao subitem.

13. Do quadro a seguir consta a análise crítica relativa à aplicação dos critérios que resultou na pontuação detalhada no item 12.

EMPRESA / GRUPO AUTORIZADO: BF CAPITAL ASSESSORIA EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA. / SERVENG/CIVILSAN S/A EMPRESAS ASSOCIADAS DE ENGENHARIA / TRANS SISTEMAS DE TRANSPORTES LTDA. / VIAÇÃO PIRACABANA S/A

Planejamento da rede de transporte e caracterização da área de influência:

- Com relação à análise e diagnóstico do sistema de transporte de passageiros existentes foram apresentados dados dos sistemas rodoviários e metroviários, no que se refere às linhas existentes e número de passageiros transportados. A evolução desses sistemas ao longo do tempo também foi considerada, bem como os planos diretores e programas de transportes vinculados ao Governo do Distrito Federal. O tratamento desses dados e o diagnóstico final apresentado também foram considerados adequados a partir de uma análise de consistência com dados existentes na SEMOB.
- Com relação à análise da área geográfica, foram analisados dados socioeconômicos e demográficos, tendo sido utilizados como fonte o Geoportal/DF, Metrô/DF, IBGE e o Plano Diretor de Transportes sobre Trilhos. O tratamento desses dados e o diagnóstico final apresentado também foram considerados adequados.
- Com relação à análise dos locais com potencial para receber as estações, os critérios são colocados de forma clara, mas os dados relacionados à identificação das zonas de atração de viagens e de integração com ônibus não foram explicitados, deixando dúvidas quanto à metodologia e as definições decorrentes. O nível de detalhamento da solução (Caderno 5) foi, no entanto, considerado adequado.
- Com relação ao cadastro de interferências, embora entende-se que o cadastro definitivo possa ser feito na fase de projeto e que o diagnóstico apresentado no estudo referente às redes da CEB e CAESB esteja correto, não se identifica no estudo que qualquer avaliação preliminar de campo tenha sido feita, principalmente em relação às redes de telefonia e dados. Por outro lado, não se identificou de forma clara as redes da CEB e CAESB no cadastro topográfico, que, segundo citado no Caderno 1, teria sido

apresentado junto ao Projeto Geométrico (Caderno 3). Fica prejudicada, dessa forma, a avaliação dos custos correspondentes a compor o orçamento do empreendimento.

- Para formulação de proposta para retirada de todos os ônibus da W3 foram utilizados os dados relativos ao número de linhas, número de viagens, percurso e número de passageiros embarcados de todas as 5 bacias do transporte rodoviário de passageiros no Distrito Federal. Os critérios adotados, constantes do Caderno 2, bem como a solução resultante e seu detalhamento são considerados adequados.

Estudo de demanda:

- Com relação à pesquisa O/D foram utilizados os dados da Pesquisa de Mobilidade Urbana (PMU) realizada no âmbito do Plano Diretor de Transporte sobre Trilhos (PDTT). Além dos dados, a metodologia e os resultados decorrentes são considerados adequados.
- Com relação ao levantamento da demanda e oferta por transporte atuais, foram utilizados dados da PMU, dados do sistema de transporte público coletivo e dados demográficos. Além dos dados, a metodologia e os resultados decorrentes são considerados adequados.
- Com relação ao diagnóstico do fluxo de passageiros, séries históricas e polos atratores e geradores de viagens, o estudo aborda aspectos históricos, urbanísticos e socioeconômicos do Distrito Federal de forma qualitativa, além de apresentar dados demográficos, para tentar criar correlações entre estes e os sistemas de transporte e respectivos fluxos de pessoas. A abordagem, no entanto, carece de dados quantitativos.
- Com relação à propensão à mudança de modo de transporte, o estudo também utiliza uma abordagem mais teórica e qualitativa. Não foi realizada pesquisa de preferência declarado, o que poderia agregar dados quantitativos à análise.
- Com relação à avaliação do impacto da retirada de todos os ônibus da W3, têm-se como dados a proposta formulada a partir de critérios estabelecidos (item abordado no produto referente ao planejamento da rede de transporte e caracterização da área de influência). Na futura demanda do VLT entende-se estar incorporado o impacto da retirada dos ônibus. No entanto, o impacto financeiro no sistema de transporte coletivo do DF, decorrente das complementações tarifárias pagas às operadoras de transporte rodoviários e possíveis reequilíbrios nesses contratos não foi avaliado. Também não foi avaliado o impacto no trânsito da W3, que hoje possui uma faixa exclusiva para ônibus.
- Com relação à modelagem das redes de transporte e simulação de demanda, procedeu-se o carregamento de rede analítica com a utilização do software EMME. A simulação realizada considerou duas redes distintas: a rede viária, na qual é alocada a demanda de veículos particulares, e a rede de transporte coletivo. Foi utilizada uma grande quantidade de dados para o carregamento da rede e os resultados, apresentados de forma bastante detalhada.
- Com relação à projeção de demanda no horizonte de projeto, foram utilizados tão somente dados de crescimento demográfico, não se considerando variáveis econômicas que também podem impactar a demanda.

Estudo de engenharia:

- Com relação à via permanente, estações, terminais, pátios de manutenção a abordagem metodológica foi considerada adequada e as soluções ficaram bem caracterizadas em termos de concepção. Porém, tanto no que se refere aos dados utilizados, quanto no que se refere aos custos associados a esses itens, há falta de referências e de memórias de cálculo, o que dificulta uma análise conclusiva das soluções e a rastreabilidade dos resultados.
- Com relação a adequação dos cruzamentos e remoção de interferências, constam informações do sistema semafórico de forma detalhada, mas não há um estudo funcional que mostra a circulação de veículos e pedestres em um laço típico com os impactos gerados pela operação do VLT. Também não há informações suficientes para avaliação da necessidade de remoção de eventuais interferências e respectivos custos associados.
- Com relação à concepção e dimensionamento do sistema de energia, as especificações técnicas estão muito bem detalhadas, mas há informações insuficientes em relação ao consumo de energia e respectivos custos associados.
- Com relação à proposta de alteração urbanística e revitalização da região a partir das vinculações da W3, a proposta conceitual apresentada está de acordo com o planejamento da SEMOB e as respectivas diretrizes relacionadas à mobilidade ativa, bem como é compatível com a Política Nacional de mobilidade Urbana e com o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal.
- Com relação à análise geral dos percursos existentes e concepção de infraestrutura para circulação de pedestres e ciclistas, os seguintes pontos foram observados:
 - Falta de conexão e integração em pontos estratégicos.

- Dimensões divergentes entre os desenhos e as planilhas orçamentárias, dificultando a avaliação de custos.
- Não apresenta a alternativa de infraestrutura compartilhada entre pedestres e ciclistas que, do ponto de vista econômico poderia ser mais vantajoso.
- Não detalha o funcionamento dos espaços propostos para patinetes e bicicletas e há inconsistências na definição do posicionamento desses espaços.
- Em relação ao levantamento dos custos para licenciamento e gestão ambiental, há uma breve explicitação dos procedimentos para licenciamento ambiental nos Cadernos 1 e 11, porém não há apresentação dos respectivos custos, não sendo possível verificar se os mesmos foram considerados no orçamento.

Modelo Operacional:

- Com relação a definição das diretrizes técnicas do traçado, linhas e aspectos operacionais e definição dos padrões de serviços, as informações encontram-se bem detalhadas e as soluções consideradas adequadas.
- Com relação à caracterização das edificações e sistemas, as informações encontram-se bem detalhadas, sendo que no volume 9 as especificações técnicas possuem grau de detalhamento superior ao que seria esperado para esse tipo de estudo. No entanto, com relação aos custos associados faltam referências e memórias de cálculo, o que gera insegurança em relação aos resultados apresentados.
- Com relação ao dimensionamento da frota e seu desempenho operacional, as soluções encontram-se bem caracterizadas, mas em relação aos custos associados, faltam referências e memórias de cálculo, o que gera insegurança em relação aos resultados apresentados.
- Com relação ao dimensionamento dos custos associados a pessoal, verbas, seguros e demais custos administrativos, não há elementos e informações suficientes que permitam uma análise conclusiva, prejudicando a confiabilidade nos resultados.
- Com relação à avaliação de alternativas de fornecimento de energia e respectivos custos, esse item não foi abordado no estudo.

Avaliação Econômica e Financeira:

- Com relação à definição das premissas macroeconômicas (PIB, TJLP, etc) e dos indicadores do projeto (TIR, payback, etc), foram utilizadas projeções do Banco Santander Brasil em julho de 2019, sem justificativa para sua adoção em detrimento, por exemplo, de estimativas de outros agentes privados ou governamentais ou Relatório Focus. Já os indicadores do projeto não foram abordados com profundidade, afirmando-se apenas que estão dentro de parâmetros praticados no mercado nacional e internacional no setor de mobilidade. Não ficou claro a adoção de TIR calculada 11,88% e de projeto 12,00%, que resultou em um Valor Presente Líquido (VPL) diferente de zero (R\$ 5,015 milhões).
- Com relação à identificação do potencial mercadológico e exploração comercial e das respectivas receitas não tarifárias, a avaliação de receitas comerciais se revela extremamente simplista, apenas listando algumas possíveis atividades e arbitrando seu valor como um percentual das receitas tarifárias, sem justificativas para tal valor. Além disso, as regras adotadas de compartilhamento de receitas não tarifárias no modelo econômico não estão coerentes com as propostas na cláusula 19 da Minuta de Contrato.
- Com relação à definição da tarifa pública, da forma de remuneração do operador / concessionário, de eventual critério de partilha nas integrações e de outras variáveis que constarão no edital de licitação e minuta do contrato, restou fundamental melhor as definições do modelo tarifário, do critério de repartição da integração e dos percentuais considerados de gratuidades e integração.
- Com relação ao modelo econômico-financeiro, o fluxo de caixa está estruturado de forma adequada, permitindo inclusive a simulação com alteração de algumas variáveis, como as curvas de CAPEX. Porém, vários dados de entrada não possuem fundamentação ou memória de cálculo. Destaca-se que a adoção de 2 TIRs resultou em VPL diferente de zero.
- Com relação ao detalhamento dos resultados (tarifas, valores de contraprestação ou outorga se for o caso, TIR dos acionistas, etc), os resultados estão adequadamente apresentados na planilha e nos relatórios, mas resta aprofundar o detalhamento das soluções e a rastreabilidade dos resultados.
- A demonstração de relações custo-benefício para o ente privado, para a administração pública e para a população, está bem detalhada tanto no relatório quanto nas planilhas, inclusive em relação às fontes dos valores utilizados. Há, entretanto, critérios de cálculo a serem melhor discutidos, inclusive em decorrência do aprofundamento de outras frentes do Estudo.

- Com relação à proposta de modelo de financiamento para lastrear o projeto, o estudo aborda diversas possibilidades de funding, detalhando as características de cada um. Porém a solução apresentada considera proporção elevada de aportes públicos e contraprestações públicas para o projeto, devendo ser aprofundadas as demais formas de funding.

Avaliação Jurídica e Minutas de Edital e de Contrato:

- Com relação à análise de alternativas para estabelecimento do arranjo jurídico para implementação da PPP ou concessão, são apresentadas as vantagens de uma solução em PPP em relação a contratação por obra pública, com base na legislação vigente e aspectos teóricos. Algumas questões, como direcionamento do Metrô / DF como ente regulador e fiscalizador do empreendimento, carece de mais elementos para concluir se a legislação vigente não precisa de sofrer ajustes para viabilizar a proposta.
- Com relação aos aspectos jurídicos a serem considerados para a retirada de todos os ônibus da via W3, foram abordados de forma adequada aspectos dos próprios contratos referentes à prestação de serviço de transporte rodoviário. No entanto, é transcrito no estudo dispositivo do contrato que cita limites legais para redução do objeto das concessões, o que deixa dúvidas quanto a aplicabilidade da solução de forma completa e efetiva.
- Com relação ao critério de remuneração dos serviços prestados pelo privado, o estudo apresenta proposta remuneratória, baseada na estrutura financeira modelada para o projeto, a qual contempla receita tarifária, receitas acessórias, aportes e contraprestação. Ocorre que há a previsão de terrenos para viabilizar parte do aporte público necessário, sem especificar seu uso previsto no Plano Diretor de Organização Territorial (PDOT) e os mecanismos jurídicos para alterar sua destinação e potencial construtivo.
- Com relação aos parâmetros de desempenho técnicos e de atendimento ao usuário, os índices adotados não têm sua métrica, forma de coleta e periodicidade adequadamente estabelecidos. Ademais, outros parâmetros de desempenho são citados de forma exemplificativa, sem maiores cuidados em seu tratamento. Não são apresentadas metas de desempenho ou a forma como tais metas serão estabelecidas. Tal fato incute incerteza considerável no contrato proposto, uma vez que parcela da remuneração decorrerá de tal medição. Ademais, a contratada não buscou fazer qualquer ligação entre os indicadores propostos e a adequada prestação do serviço, estabelecida no §1º, art.6º da Lei nº 8987/1995.
- Com relação às penalidades e sanções, foram apresentados quadros com amplo rol de infrações, mas não foi apresentada a metodologia adotada para definir os itens passíveis de penalização e os critérios para atribuição dos diferentes níveis de gravidade. Como exemplo, tem-se fatores como trafegar com a porta aberta (item 7), que coloca em risco a integridade do usuário, e empregar pessoal [...] inidôneo para as atividades de atendimento do usuário (item 22), que poderia causar prejuízos aos usuários, como infrações leves. Ademais, infrações como nível de conforto diferente do proposto na licitação devem ser medidos por período típico, não por viagem, uma vez que viagens isoladas podem ter uma ocupação excessiva sem que se possa atribuir culpa à operadora. Outro item que não permite uma análise conclusiva é o valor das penalidades estabelecidas na minuta de contrato, uma vez que não foi avaliado se os valores propostos são suficientes para inibir eventuais infrações cometidas pela concessionária (pode ser mais barato infringir a regulamentação estabelecida que resolver o problema).
- Com relação aos critérios, meios e metodologia para reequilíbrio econômico e financeiro, a sistemática de reequilíbrio está bem estruturada, carecendo apenas de maior aprofundamento em alguns parâmetros.
- Com relação à matriz de risco, esta é bem abrangente, cobrindo uma grande quantidade de eventos que pode impactar o projeto. No entanto, a alocação de alguns riscos onera desproporcionalmente o poder público, indo de encontro ao princípio de se alocar o risco a quem pode melhor gerenciá-lo. Por outro lado, alguns riscos são indicados como compartilhados, mas não é detalhada a forma como é feito o compartilhamento.
- Com relação à proposta das garantias a serem oferecidas pelas partes, o estudo abrange as possibilidades definidas em lei e propõe a forma das garantias a serem prestadas tanto pelo poder público quanto pelo ente privado, sendo inclusive proposto medida legislativa para criação de conta vinculada e minuta de contrato de nomeação de agente de pagamento. Porém, no que diz respeito ao poder público não foi verificado como dado de entrada a disponibilidade de recursos suficientes no Fundo de Participação dos Estados para efetivação da garantia necessária.
- Com relação à estrutura de empresa a ser constituída pelo parceiro privado, é proposta a criação de uma Sociedade de Propósito Específico ("SPE Concessionária"), sendo especificado na Minuta de Contrato os requisitos mínimos do respectivo estatuto social. No entanto, o anexo da minuta de contrato denominado "Atos Constitutivos da SPE Concessionária" não é apresentado.

- Na elaboração das minutas de Edital e Contrato, até mesmo em função das observações acima, relacionadas a itens que compõem os referidos documentos, verificou-se a adoção de regras e critérios inadequados ou questionáveis e incongruências com informações previstas em outros cadernos. Com relação a alguns anexos relacionados na minuta de contrato, não foi apresentado o respectivo conteúdo, nem na própria minuta, nem em outra parte do estudo.

14. O quadro a seguir consolida a avaliação de consistência e coerência das informações e adoção das melhores técnicas de elaboração.

PRODUTO	PONTUAÇÃO MÁXIMA	GRUPO AUTORIZADO* (PONTUAÇÃO OBTIDA)
		1
Planejamento da rede de transporte e caracterização da área de influência	5	3,06
Estudo de demanda	10	6,50
Estudo de engenharia	15	7,19
Modelo Operacional	10	5,62
Avaliação Econômica e Financeira	10	5,38
Avaliação Jurídica e Minutas de Edital e de Contrato	10	5,25
TOTAL	60	33,00

* Identificado no número referente à ordem de protocolo constante do item 4.

15. Verifica-se que os seguintes grupos autorizados atingiram a pontuação mínima estabelecida no item 9c, que no presente caso corresponde a 15 pontos, ficando, portanto, aptos a serem submetidos às demais avaliações conforme as regras estabelecidas:

- a. BF CAPITAL ASSESSORIA EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA. / SERVENG/CIVILSAN S/A EMPRESAS ASSOCIADAS DE ENGENHARIA / TRANS SISTEMAS DE TRANSPORTES LTDA. / VIAÇÃO PIRACABANA S/A

AVALIAÇÃO DA OBSERVÂNCIA DO MELHOR INTERESSE PÚBLICO

16. No quadro abaixo são mostrados os critérios de pontuação utilizados na avaliação da observância do melhor interesse público.

MELHOR SOLUÇÃO – NS:
0,00 – Item de escopo não abrangido pelo estudo de viabilidade
0,25 – Solução incompleta ou flagrantemente inadequada
0,50 – Solução questionável ou com nível de detalhamento que não permite análise conclusiva.
0,75 – Solução considerada adequada
1,00 – Solução inovadora e/ou com impactos positivos não imaginados originalmente
Aspectos observados: Acessibilidade, equidade, funcionalidade, segurança, sustentabilidade, tratamento de riscos, cronograma de implementação, tratamento de interferências, tecnologias adotadas, impactos ambientais, urbanísticos e paisagísticos.

17. No quadro a seguir consta a aplicação dos critérios mostrados no item 16 para os subitens constantes do Anexo I do Termo de Autorização, bem como os respectivos pesos para ponderação, as fórmulas e o cálculo das notas parciais.

EMPRESA / GRUPO AUTORIZADO: BF CAPITAL ASSESSORIA EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA. / SERVENG/CIVILSAN S/A EMPRESAS ASSOCIADAS DE ENGENHARIA / TRANS SISTEMAS DE TRANSPORTES LTDA. / VIAÇÃO PIRACABANA S/A			
AVALIAÇÃO DO ITEM 3 DO EDITAL DE CHAMAMENTO 01/2019 (ESCOPO DOS PROJETOS, ESTUDOS, LEVANTAMENTOS OU INVESTIGAÇÕES) QUANTO AS MELHORES SOLUÇÕES	PESO (a)	NS (b)	(a) x (b)
Extensão de 22km de linha de VLT ligando o Terminal Asa Sul	10	0,75	7,50

ao Terminal Asa Norte e ao aeroporto			
Alimentação elétrica, a princípio por catenária, podendo ser utilizadas outras tecnologias	5	0,50	2,50
Avaliação da retirada de circulação de todos os ônibus que hoje trafegam na Via W3	5	0,50	2,50
Implantação de sistema de circulação para bicicletas e pedestres, entre as quadras 600 e as quadras 900	5	0,50	2,50
Operação e manutenção, por concessionária privada, dos sistemas de veículo leve sobre trilhos e de circulação para bicicletas e pedestres, entre as quadras 600 e as quadras 900	5	0,75	3,75
TOTAL			18,75

18. No quadro a seguir consta a análise crítica relativa à aplicação dos critérios que resultou na pontuação detalhada no item 18.

<p>EMPRESA / GRUPO AUTORIZADO: BF CAPITAL ASSESSORIA EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA. / SERVENG/CIVILSAN S/A EMPRESAS ASSOCIADAS DE ENGENHARIA / TRANS SISTEMAS DE TRANSPORTES LTDA. / VIAÇÃO PIRACICABANA S/A</p>
<p>Extensão de 22km de linha de VLT ligando o Terminal Asa Sul ao Terminal Asa Norte e ao aeroporto e operação e manutenção, por concessionária privada, dos sistemas de veículo leve sobre trilhos e de circulação para pedestres, entre as quadras 600 e as quadras 900 (Nota 0,75 – solução adequada):</p> <ul style="list-style-type: none"> Com relação à <u>acessibilidade</u> verifica-se que a solução adotada para as estações prevê catraca acessível e rampa com corrimões em seu interior. Nas composições é previsto o piso 100% rebaixado e plano, permitindo o deslocamento de cadeira de rodas. Também se prevê locais destinados a usuários com cadeiras de rodas no interior das composições em conformidade com a norma ABNT NBR 14021. Com relação à <u>equidade</u>, o estudo não propõe mudanças em relação à política vigente no Distrito Federal no que se refere à gratuidade. Com relação às questões de <u>funcionalidade</u> entende-se que são adequados o traçado escolhido para a linha do VLT, o posicionamento das estações, a adoção da faixa junto ao canteiro central para implantação da linha, as características funcionais do material rodante (item 3.3 do Caderno 7), o número de composições e respectivos intervalos nos horários de pico e demais horários, os requisitos de circulação e conforto térmico e acústico dos passageiros (itens 2.2.2.2, 3.7 e 3.8 do Caderno 7). Com relação à questão de <u>segurança</u>, entendem-se como adequados o modo operacional do veículo, os sistemas de informações e monitoramento e os requisitos de segurança adotados (itens 3.4, 3.9, 3.10 e 3.11 do Caderno 7). Além do mais, são previstas diretrizes para a elaboração de um plano de contingência para situações de emergência (anexo 14 da minuta de contrato). Com relação aos aspectos de <u>sustentabilidade e impactos ambientais</u>, paisagísticos e urbanísticos, a tecnologia adotada prevê alimentação elétrica e o traçado proposto não atravessa áreas sensíveis do ponto de vista ambiental. Tem-se como ponto de atenção apenas a utilização de catenária, ainda não totalmente resolvida no que diz respeito a entendimentos do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Com relação ao <u>tratamento de riscos</u>, a matriz de riscos é bastante abrangente, embora a alocação de alguns riscos deve ser ainda objeto de discussão. Com relação ao <u>tratamento de interferências</u>, trata-se de um ponto do estudo que precisa ser melhor aprofundado, mas não se prevê grandes impactos a ponto de prejudicar as soluções de engenharia adotadas. Com relação ao <u>cronograma de implementação</u>, os cronogramas propostos no Caderno Resumo aparentam ser racionais e exequíveis. Com relação às <u>tecnologias adotadas</u>, observa-se que tanto em relação ao material rodante quanto ao funcionamento das estações, há riqueza de detalhes técnicos, gerando segurança em relação às soluções adotadas. Vale o mesmo para os sistemas fixos, para os quais foram detalhadas de forma aprofundada as especificações técnicas a serem observadas (Cadernos 9.1, 9.2 e 9.3) <p>Alimentação elétrica, a princípio por catenária, podendo ser utilizadas outras alternativas, avaliação da retirada de todos os ônibus que hoje trafegam na W3 e implantação de sistema de circulação para bicicletas e pedestres, entre as quadras 600 e 900 (Nota 0,50 – solução questionável ou com nível de detalhamento que não permite análise conclusiva):</p>

- Em relação à solução com catenária o nível de detalhamento não permite verificar o alinhamento e o posicionamento das torres, não permitindo uma análise conclusiva em relação aos aspectos de funcionalidade e tratamento de interferências.
- Apesar de não ser assunto pacificado junto ao IPHAN, conforme foi informado durante o período de elaboração do estudo, não consta no estudo avaliação comparativa entre solução com catenária e outra alternativa no que se refere aos custos de implantação e de consumo de energia, o que não permite uma avaliação conclusiva em relação à sustentabilidade de solução alternativa que possa vir a ser necessária.
- Com relação à retirada de circulação dos ônibus que trafegam na W3, apesar de contarem no estudo critérios objetivos para o tratamento do problema, não consta a relação das linhas que serão retiradas e daquelas que serão seccionadas. Ou seja, a avaliação conclusiva de questões relacionadas a aspectos de acessibilidade, funcionalidade e sustentabilidade da solução ficam prejudicadas.
- Com relação à implantação de sistema de circulação para bicicletas e pedestres, entre as quadras 600 e 900, o sistema para bicicletas é aparentemente adequado, embora alguns ajustes relacionados à continuidade das vias possam ser necessários. No entanto, com relação à circulação de pedestres aspectos relacionados à acessibilidade e funcionalidade são questionáveis, principalmente no que se refere ao deslocamento transversal entre as quadras 600 e 900.

AVALIAÇÃO DA COMPATIBILIDADE COM A LEGISLAÇÃO APLICÁVEL AO SETOR

19. No quadro abaixo são mostrados os critérios de pontuação utilizados na avaliação de compatibilidade com a legislação aplicável ao setor.

EMPRESA / GRUPO AUTORIZADO: BF CAPITAL ASSESSORIA EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA. / SERVENG/CIVILSAN S/A EMPRESAS ASSOCIADAS DE ENGENHARIA / TRANS SISTEMAS DE TRANSPORTES LTDA. / VIAÇÃO PIRACABANA S/A			
COMPATIBILIDADE A COM LEGISLAÇÃO – NC:			
0,00 – Flagrantemente incompatível, prejudicando o aproveitamento do estudo			
0,50 – Detectadas algumas incompatibilidades, que não prejudicam o aproveitamento do estudo			
1,00 – Compatível			
Aspecto observado: Compatibilidade dos estudos de viabilidade e as respectivas soluções e modelagens propostas com os dispositivos legais.			

20. No quadro a seguir consta a aplicação dos critérios mostrados no item 19 para os subitens constantes do Anexo I do Termo de Autorização, bem como os respectivos pesos para ponderação, as fórmulas e o cálculo das notas parciais.

EMPRESA / GRUPO AUTORIZADO: BF CAPITAL ASSESSORIA EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA. / SERVENG/CIVILSAN S/A EMPRESAS ASSOCIADAS DE ENGENHARIA / TRANS SISTEMAS DE TRANSPORTES LTDA. / VIAÇÃO PIRACABANA S/A			
AVALIAÇÃO DE COMPATIBILIDADE COM A LEGISLAÇÃO	PESO (a)	NS (b)	(a) x (b)
Compatibilidade dos projetos, estudos, levantamentos ou investigações com o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (Lei Nº 4.566, de 4 de maio de 2011)	5	1,00	5,00
Compatibilidade com a Lei do Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012)	5	1,00	5,00
TOTAL			10,00

21. No quadro a seguir consta a análise crítica relativa à aplicação dos critérios que resultou na pontuação detalhada no item 21.

EMPRESA / GRUPO AUTORIZADO: BF CAPITAL ASSESSORIA EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA. / SERVENG/CIVILSAN S/A EMPRESAS ASSOCIADAS DE ENGENHARIA / TRANS SISTEMAS DE TRANSPORTES LTDA. / VIAÇÃO PIRACABANA S/A
Compatibilidade dos projetos, estudos, levantamentos ou investigações com o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (Lei Nº 4.566, de 4 de maio de 2011)

- O estudo elaborado, as respectivas soluções e modelagens propostas são compatíveis e / ou contribuem com o dispositivo legal especificamente em relação ao art. 2º (incisos I, II e III); art. 3º (incisos I a VI); art. 4º (incisos I a IV e IX); art. 14 (incisos VI, VII e X); art. 22 (incisos I, II e III); art. 23 (incisos I e II). Não foram identificadas incompatibilidades em relação ao restante da Lei.
- Aparentemente existiria uma incompatibilidade em relação ao art. 25 (inciso V, alínea b). Inclusive há proposta de medida legislativa no Anexo I do Caderno 11 para sanar essa suposta incompatibilidade. Trata-se de assunto controverso, pois, a partir da leitura conjugada da alínea a do mesmo inciso, poder-se-ia interpretar que a lei em questão, sem nenhum tipo de alteração, permite a convivência de dois modos de transporte simultâneos na Avenida W3, o que é exatamente a solução prevista pelo estudo.

Compatibilidade com a Lei do Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012)

- O estudo elaborado, as respectivas soluções e modelagens propostas são compatíveis e / ou contribuem com o dispositivo legal especificamente em relação ao art. 5º (incisos I a IV e VI); art. 6º (incisos II a VI); art. 7º (incisos II, III e IV). Não foram identificadas incompatibilidades em relação ao restante da Lei.

CONCLUSÃO

22. O resultado da avaliação realizada de acordo com os critérios definidos no Anexo I do Termo de Autorização, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal em 1º de abril de 2019, é consolidado no quadro a seguir:

AVALIAÇÃO	PONTUAÇÃO MÁXIMA	GRUPO AUTORIZADO* (PONTUAÇÃO OBTIDA)
		1
Consistência e coerência das informações e melhores técnicas de elaboração	60	33,00
Observância do melhor interesse público	30	18,75
Compatibilidade com a legislação aplicável ao setor	10	10,00
TOTAL	100	61,75

23. Portanto, conclui-se que o(s) estudo apresentado(s) pelo(s) grupo(s) autorizado(s) relacionado(s) abaixo, guarda(m) a seguinte ordem de classificação referente à avaliação e seleção realizada no âmbito do Procedimento de Manifestação de Interesse regido pelo Edital de Chamamento de Manifestação de Interesse SEMOB Nº 01/2019, estando o primeiro classificado apto a ser aproveitado nas fases subsequentes do processo de estruturação do empreendimento:

CLASSIFICAÇÃO	PONTUAÇÃO	GRUPO AUTORIZADO
1º	61,75	BF CAPITAL ASSESSORIA EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA. / SERVENG/CIVILSAN S/A EMPRESAS ASSOCIADAS DE ENGENHARIA / TRANS SISTEMAS DE TRANSPORTES LTDA. / VIAÇÃO PIRACICABANA S/A

24. Para continuidade do processo, as seguintes providências são necessárias:

- Publicação do resultado da avaliação e seleção nos termos do art. 22 do decreto 39.613, de 2019;
- Divulgação do presente relatório a todos os autorizados no âmbito do Procedimento de Manifestação de Interesse regido pelo Edital de Chamamento de Manifestação de Interesse SEMOB Nº 01/2019 que entregaram estudos no prazo estipulado; e
- Elaboração de Relatório contendo os pontos que serão objeto de discussão entre essa Comissão Técnica e o grupo autorizado selecionado, com vistas ao saneamento das deficiências constatadas e esclarecimentos dos pontos duvidosos, previamente à Audiência Pública.

Henrique Oliveira Mendes
(Coordenador da Comissão Técnica)

Antônio Maria Espósito Neto

José Soares de Paiva

Januário Elcio Lourenço

Fernando Jorge Rodrigues



Documento assinado eletronicamente por **ANTONIO MARIA ESPÓSITO NETO - Matr.0275146-1, Membro da Comissão Técnica**, em 17/09/2019, às 12:33, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO JORGE RODRIGUES - Matr.0003207-7, Membro da Comissão Técnica**, em 17/09/2019, às 16:49, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **JANUARIO ELCIO LOURENCO - Matr.0268705-4, Membro da Comissão Técnica**, em 18/09/2019, às 11:36, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **JOSE SOARES DE PAIVA - Matr.0273757-4, Membro da Comissão Técnica**, em 18/09/2019, às 12:58, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **HENRIQUE OLIVEIRA MENDES - Matr.0275262-X, Coordenador(a) da Comissão Técnica**, em 18/09/2019, às 14:52, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
verificador= **28347619** código CRC= **80C4BA2B**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Anexo do Palácio do Buriti 15º andar - CEP 70075-900 -