



# Audiência Pública

## Parceria Público Privada Implantação do Veículo Leve sobre Trilhos Linha 1 – W3 Norte, Sul e Aeroporto

*abril de 2020*



# Audiência Pública - Procedimentos

semob.df.gov.br/audiencias-publicas/

## CONSULTAS E AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

2020

### Consulta e Audiência Públicas – PPP para Implantação do VLT

**Assunto:** Apresentação dos estudos de modelagem técnica, econômico-financeira e jurídica, e respectivas minutas de Edital e Contrato que subsidiarão futura licitação para contratação de parceria público-privada.

**Período:** 12 de março a 13 de abril de 2020 (prorrogado até 30 de abril de 2020)

**E-mail para Contribuições:** [consultavlt@semob.df.gov.br](mailto:consultavlt@semob.df.gov.br) (veja o Formulário para Contribuições nos arquivos abaixo)

**Audiência Pública: Online:** 14 de abril de 2020, das 10:00 às 12:00 horas (o link será divulgado nesta página)

Consulta e Audiência Públicas – PPP para Implantação do VLT



# Audiência Pública - Documentos

[semob.df.gov.br/audiencias-publicas/](http://semob.df.gov.br/audiencias-publicas/)

**Período:** 12 de março a 13 de abril de 2020 (prorrogado até 30 de abril de 2020)

**E-mail para Contribuições:** [consultavlt@semob.df.gov.br](mailto:consultavlt@semob.df.gov.br) (veja o Formulário para Contribuições nos arquivos abaixo)

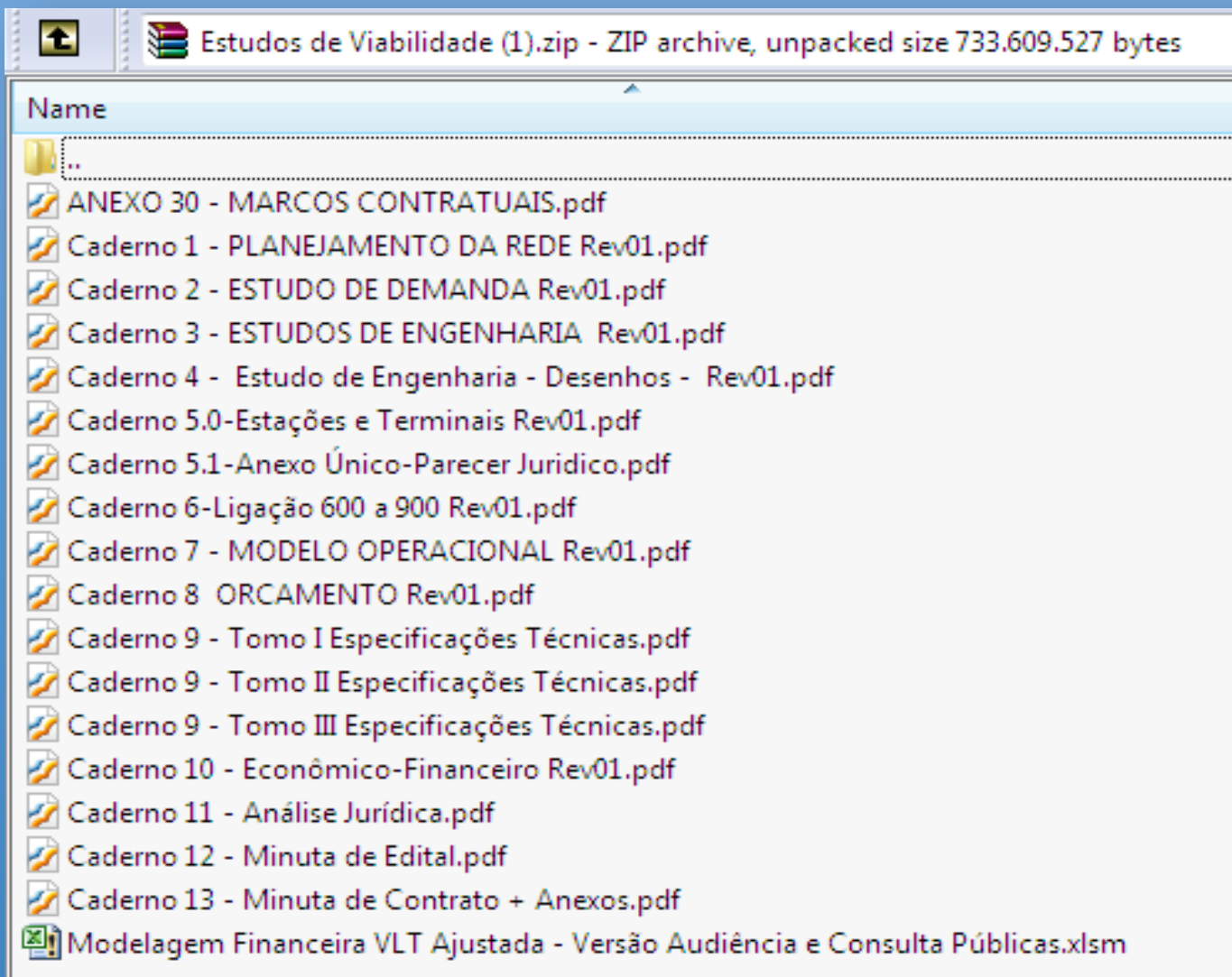
**Audiência Pública: Online:** 14 de abril de 2020, das 10:00 às 12:00 horas (o link será divulgado nesta página)

## Consulta e Audiência Públicas – PPP para Implantação do VLT

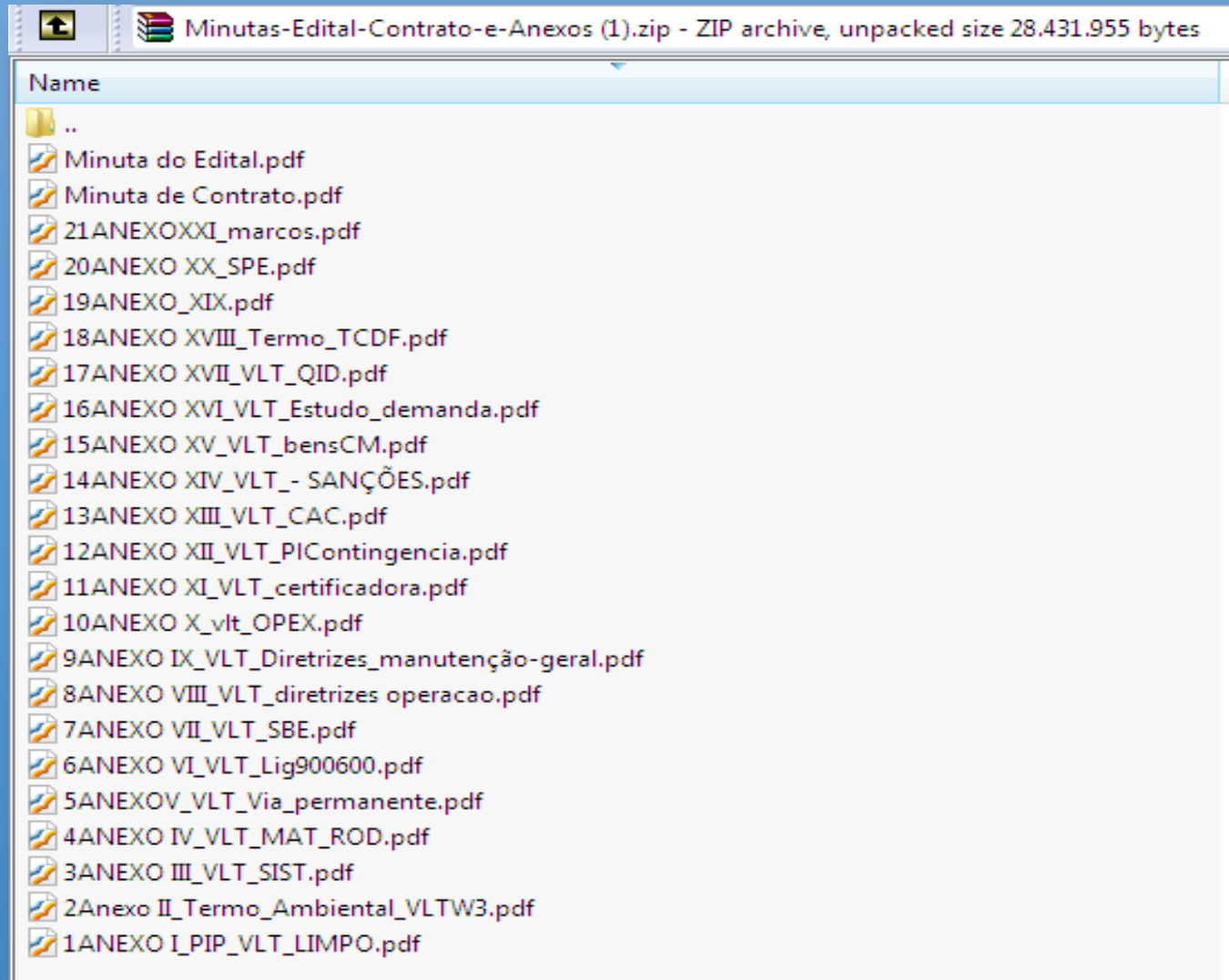
- Comunicado Relevante
- Aviso de Audiência Pública
- Formulário de Contribuição
- Estudo de Viabilidade
- Minutas Edital, Contrato e Anexos
- Relatórios da Comissão Técnica



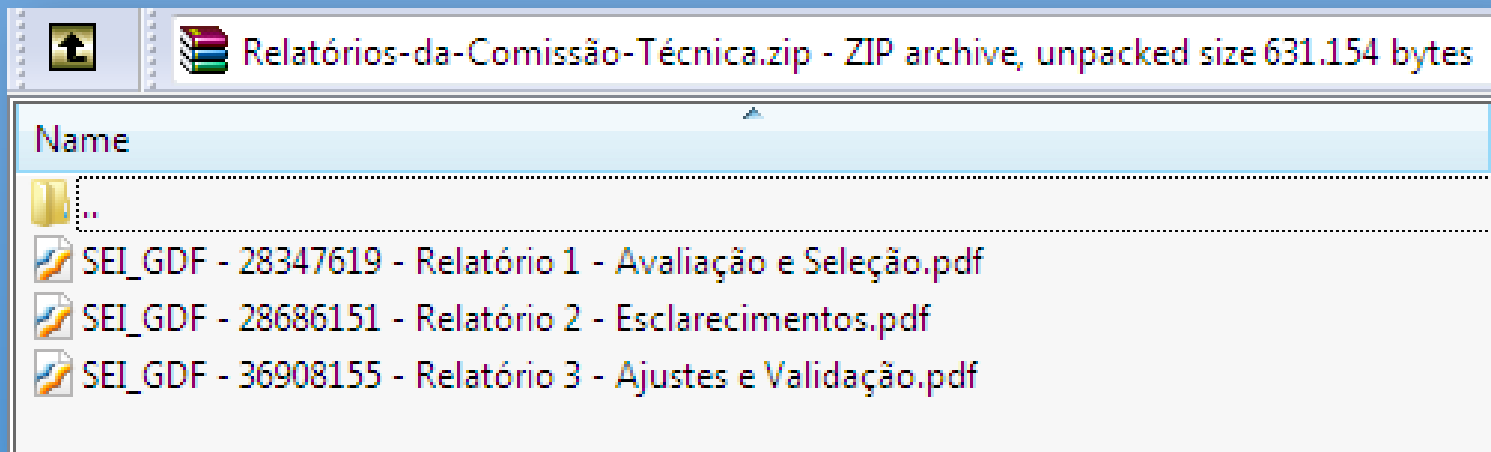
# Audiência Pública – Estudo de Viabilidade



# Audiência Pública – Minutas



# Audiência Pública – Relatórios



# Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI)

**23/01/2019:** Publicação do Edital de Chamamento Público No. 01/2019;

**13/02/2019:** 9 empresas/grupos empresariais manifestaram interesse;

**29/03/2019:** 5 empresas/grupos foram autorizados a estudar:

1. ATP Engenharia / HeadwayX Ltda
2. BFCapital/Serveng Civilsan/TTrans/Viação Piracicabana
3. Quanta Consultoria/Serviços Metroferroviários/Bom Sinal /Engevix/RMS Engenharia/Tecnifer Engenharia/Loffler e Parente Consultoria
4. Systra Engenharia e Consultoria/Benvenuto Engenharia
5. Via Engenharia

**22/04/2019:** 5 empresas/grupos apresentaram Plano de Trabalho;

**31/07/2019:** prazo final para entrega dos Estudos, apenas o Grupo 2 entregou;

**25/09/2019:** Publicado Edital de Avaliação e Seleção da SEMOB aprovando estudo recebido.



# Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI)

## Condicionantes do Chamamento Público Chamamento Público No. 01/2019:

- Implantação de sistema VLT na via W3, ligando Aeroporto – Terminal Asa Sul – Termina Asa Norte;
- Extensão de 22 km;
- Alimentação elétrica por catenária (sendo possível a proposição de outras tecnologias);
- Avaliação da retirada de todos os ônibus que hoje trafegam na via W3;
- Implantação de sistema de circulação entre as quadras 600 e 900;
- Operação e manutenção privada do sistema VLT e da circulação entre as quadras 600 e 900.



# Via W3 - Contextualização

- W3 Sul foi aberta ao tráfego nos anos 60;
- Por mais de 3 décadas foi a principal rua de Brasília;
- Final dos anos 80 iniciou sua decadência, em seu trecho Sul, principalmente;
- Poucos empreendimentos comerciais ainda resistem;
- W3 Sul virou corredor de passagem da ponta da Asa para a área central;
- Comércio não interage com as quadras 300 e 100 e dificulta sua comunicação com as quadras 900;
- Projeto urbanístico atual segrega habitantes e empregos;
- W3 Sul hoje degradada.





e

1957

BI BABÔ





DE VENDER BARATO

FOFI

FOFI

FOFI

FOFI

FOFI

PIR

CAMISETAS

13.

WORLD

CAMISAS  
PARA  
URIA































Proibido

PARQUE DA SORTE

prodgraf

leal





ALUGA-SE

ESPA  
LOCA

HABITA

3224-8255

















NORTE  
Quadra  
508

YURIS



# Via W3 - Transporte

- Apresenta elevado volume de passageiros por transporte público nos dois sentidos – sobe e desce de passageiros;
- Empregos localizam-se na própria W3 e também nas vias W4 e W5 (tráfego em apenas um sentido);
- PDTU destaca papel fundamental de distribuição de viagens com origens nos pólos Sul, Oeste e Norte do Distrito Federal;
- Modelo Operacional: usuários de Taguatinga/Ceilândia, por metrô ou BRT, com destino à Asa Sul, descem no TAS-Terminal Asa Sul e se integram com sistema de transporte para a W3;
- TAS e TAN são elementos fundamentais de distribuição da demanda dentro do Plano Piloto;
- Sistema distribuidor da demanda dentro do Plano Piloto – 90% das viagens integradas.



# Via W3 - Transporte

- W3 opera com 3 faixas por sentido e canteiro central com 10 m de largura;
- Faixa da direita é exclusiva para o ônibus;
- Passam pela W3 211 linhas de ônibus;
- Ônibus eventualmente utilizam as faixas da esquerda para ultrapassagens;
- Pontos de parada mal dimensionados, causando tumulto no embarque/desembarque;
- Não existe prioridade ao ônibus nos semáforos;
- Nenhuma prioridade ao pedestre e ao ciclista.















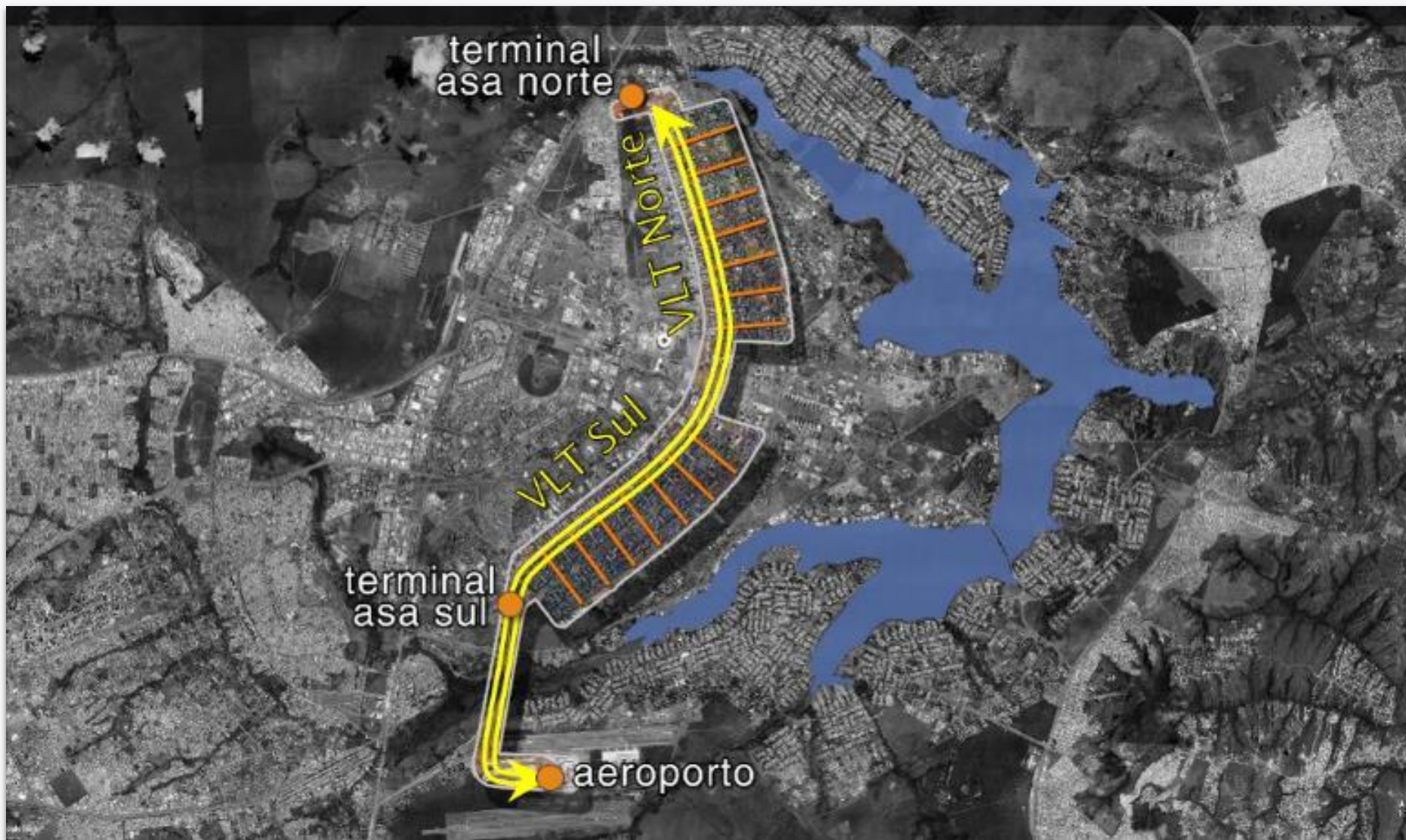


# Estudos de Viabilidade – Bases Conceituais

- Maximizar o uso do transporte público;
- Hierarquia de prioridade na circulação:
  1. Pedestre;
  2. Bicicleta;
  3. Transporte Público;
  4. Automóvel.
- Último quilômetro, não motorizado;
- Conceitos de projeto de mínimo custo;
- Priorizar a entrada em operação e não a execução de obra;
- Aproveitar o projeto para revitalização da W3.



# Estudos de Viabilidade – Traçado



# Estudos de Viabilidade – Fases de Implantação

- Fase I – Hípica até o Setor Noroeste;
- Fase II – Aeroporto até a Hípica;
- Fase III – Ligação Quadras 600/900 - Ciclovias e Urbanização.





# Estudos de Viabilidade – Trechos de Implantação

- **Fase I – Hípica (TAS) – Noroeste (TAN):**

- ✓ Extensão: 16 km;
- ✓ Estações: 24;
- ✓ Frota Necessária: 33 trens;
- ✓ Duas Obras de Arte Especiais:
  - Viaduto sobre o metrô - vão de 90 m;
  - Interseção com o novo acesso ao TAS.

- **Fase II – Aeroporto – Hípica (TAS):**

- ✓ Extensão: 6 km;
- ✓ Estações: 4;
- ✓ Frota Necessária: 6 trens;
- ✓ Três Obras de Arte Especiais:
  - Viaduto da EPGU (ZOO) - 220 m;
  - Ponte sobre o Riacho Fundo - 30 m;
  - Viaduto sobre a EPDB (Balão do Aeroporto) - 140 m.



# Estudos de Viabilidade – Demanda

- Procedida modelagem de toda a rede de transportes do DF, a partir do PDTT e PDTU;
- Passam pela W3 - 221 linhas de ônibus:
  - ✓ 54 linhas da Bacia 1 – operadora empresa Piracicabana;
  - ✓ 27 linhas da Bacia 2 – operadora empresa Pioneira;
  - ✓ 17 linhas da Bacia 3 - operadora empresa URBI;
  - ✓ 18 linhas da Bacia 4 – operadora empresa Marechal;
  - ✓ 38 linhas da Bacia 5 – operadora empresa São José;
  - ✓ 67 linhas do Entorno.
- Total de 1.600 veículos que realizam 6.000 viagens/dia;
- De um total de 221 linhas de ônibus, restarão na W3 apenas linhas circulares.

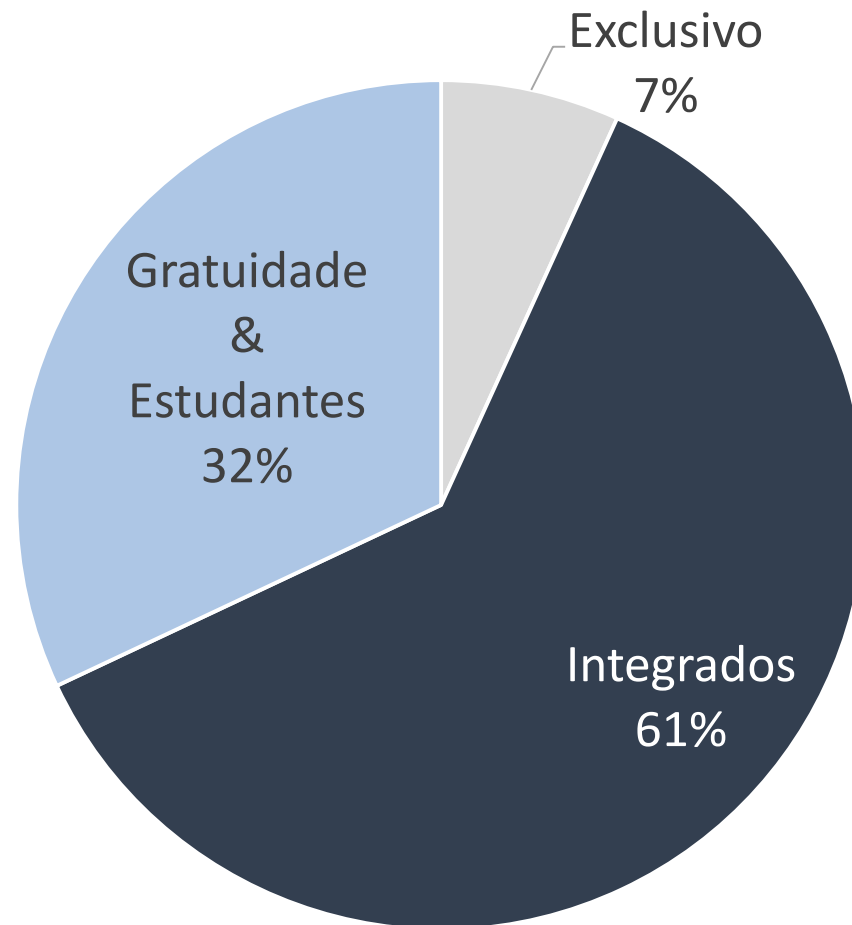
# Estudos de Viabilidade – Demanda

Trecho: TAS/ Hípica - TAN		
Ano / Cenário	Passageiros/Hora pico	
	Todo Trecho	Trecho mais Carregado
2020	17.598	7.326
2026	19.937	7.412
2036	21.440	7.807

Trecho: AERO JK - TAS/Hípica - TAN		
Ano / Cenário	Passageiros/Hora pico	
	Todo Trecho	Trecho mais Carregado
2020	20.697	8.126
2026	23.619	8.126
2036	25.992	8.392



# Estudos de Viabilidade – Demanda



# Estudos de Viabilidade – Zonas de Manobras

## • Fase I – Hípica - Noroeste:

- ✓ Terminal Hípica: Manobra Anterior + Pátio de Estacionamento CM;
- ✓ Terminal TAN: Manobras Anterior e Posterior + Pátio de Estacionamento;
- ✓ 510 Sul / 508 Sul: Manobra em Operação Degradada;
- ✓ Estação EMO: Manobras Anterior e Posterior, prevendo-se a operação em carrossel reduzido ou operação degradada;
- ✓ Estação SRTVN: Manobra para operação de dois carrosséis, sendo HIP/SRTVN e HIP/TAN;
- ✓ 506 Norte / 508 Norte: Manobra em Operação Degradada.

## • Fase II – Aeroporto – Hípica:

- ✓ Terminal Aeroporto: Manobra Anterior - Estação de Topo transversal ao TPS;
- ✓ Estação ZOO: Manobra Posterior em Operação Degradada ou Carrossel reduzido.



# Estudos de Viabilidade – Projeto Geométrico

- **O Projeto Geométrico é apresentado em 4 eixos:**

- ✓ Fase I:

- Eixo 1: entre a Estação Hípica e a Av. W3, em via dupla, com extensão de 1.900 m.
- Eixos 2 e 3: Na Av. W3 e STN / Noroeste, com vias separadas pelo canteiro central, com extensão de 14,4 km.
- Extensão Total da Fase I = 16,3 km.

- ✓ Fase II:

- Eixo 4, entre a Estação Aeroporto e Hípica, com extensão de 6,1 km.

- **Dados Técnicos do Traçado:**

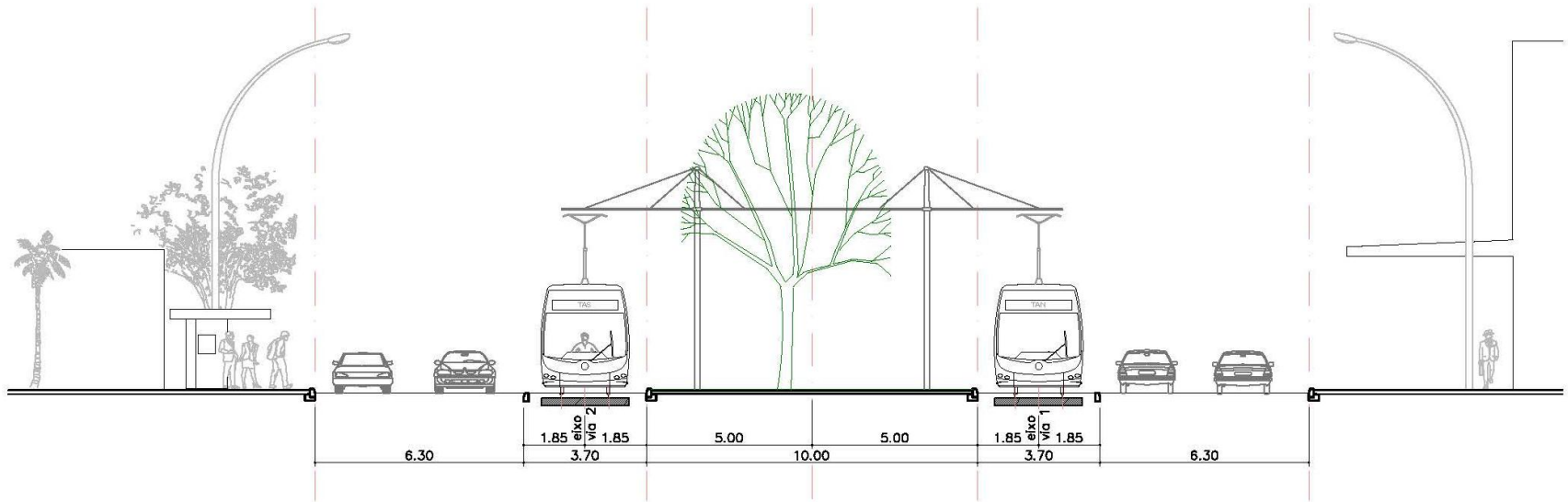
- Raio Mínimo: 63,15 m ( 516 N – Acesso à Via STN)
- Rampa Máxima: 6,90% (Cruzamento do Eixo Monumental)
- Rampa Máxima nas Estações: 3,43%





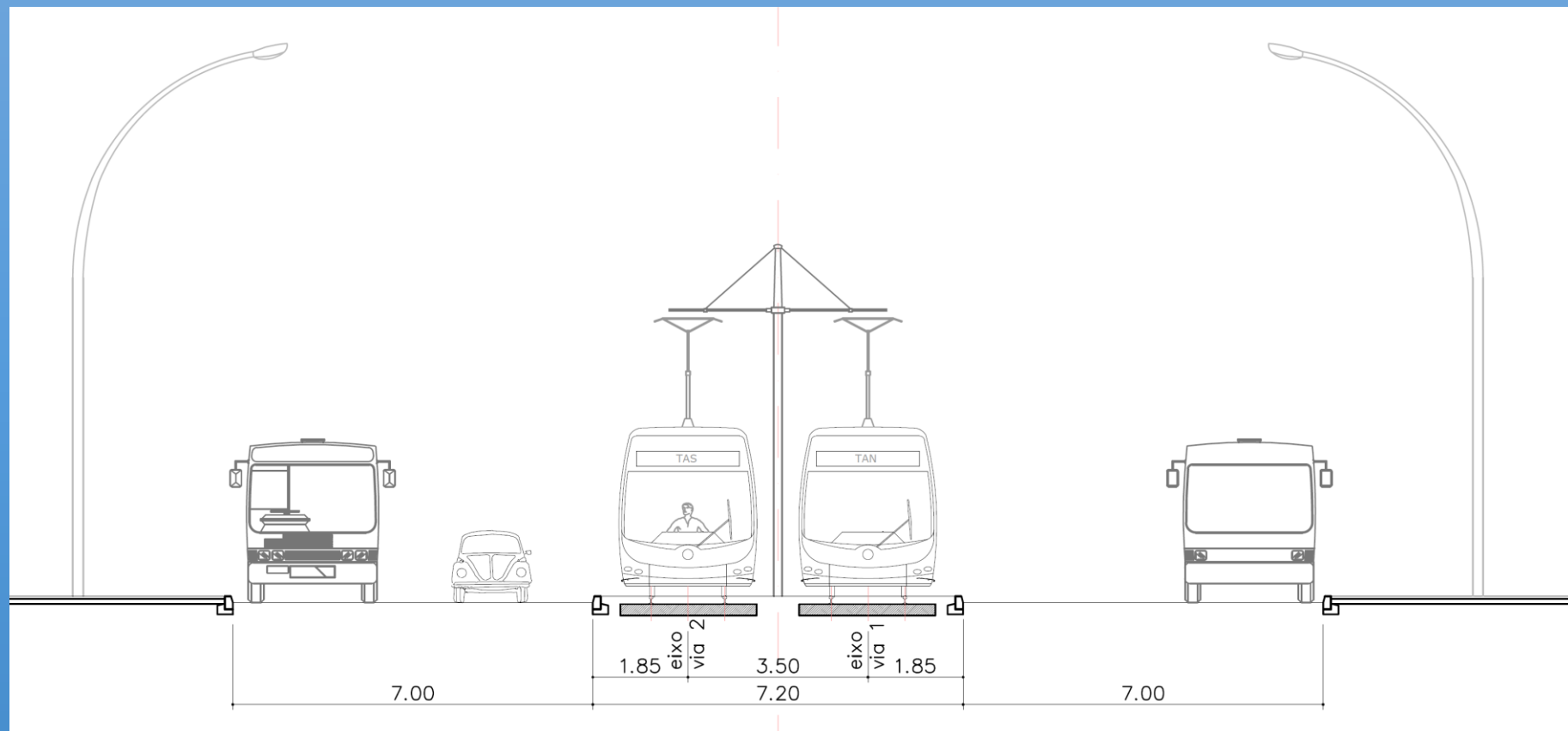
# Estudos de Viabilidade – Seção Transversal W3

- Vias Férreas separadas pelo canteiro central:



# Estudos de Viabilidade – Seção Transversal Acesso ao Aeroporto

## • Via Férrea Dupla:



# Estudos de Viabilidade – Superestrutura Ferroviária

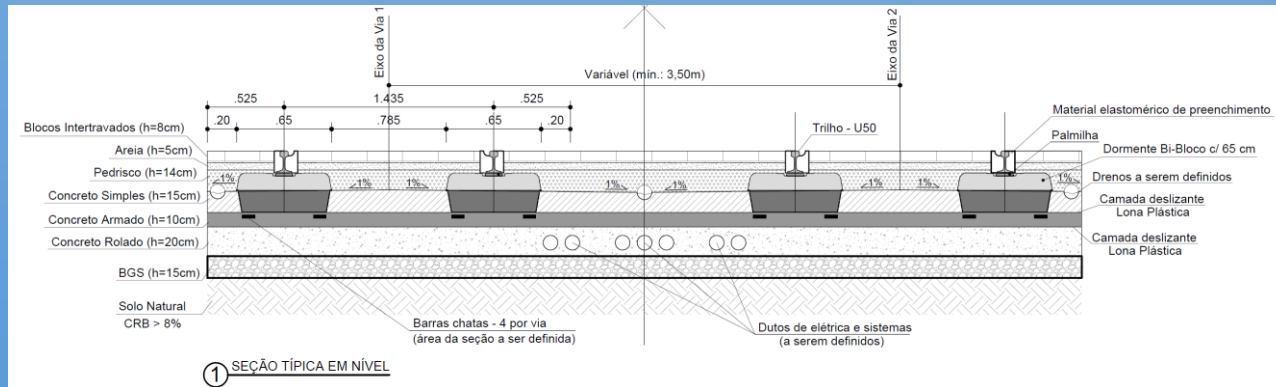
## Propostas 5 tipologias de via permanente:

- ✓ Seção em Via Dupla em nível: STS / SHIP / Aeroporto (1);
- ✓ Seção em Vias Separadas e/ou desnível: Via W3 e Acesso ao STN/Noroeste (2);
- ✓ Seção em Lastro: no trecho da APA do Riacho Fundo (Fase II) reduzindo a impermeabilização do solo e custos respectivos(3).
- ✓ Seção em Via Dupla em Ponte ou Viaduto (4);
- ✓ Seção de Passagem em Nível, a maioria na Via W3, fixada diretamente em Pavimento Rígido de Concreto (5).

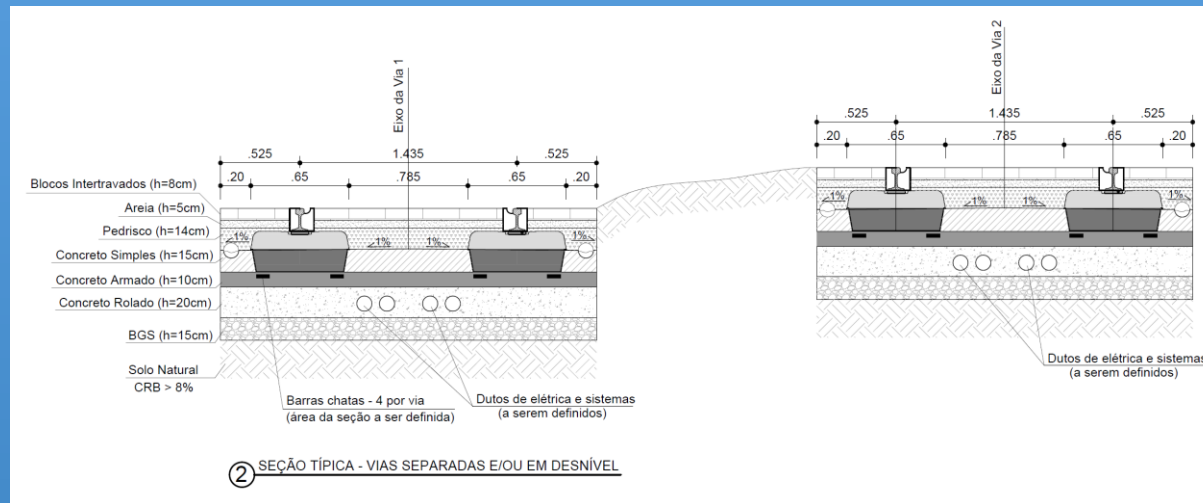


# Estudos de Viabilidade – Seções Típicas

## 1 – Seção em Via Dupla

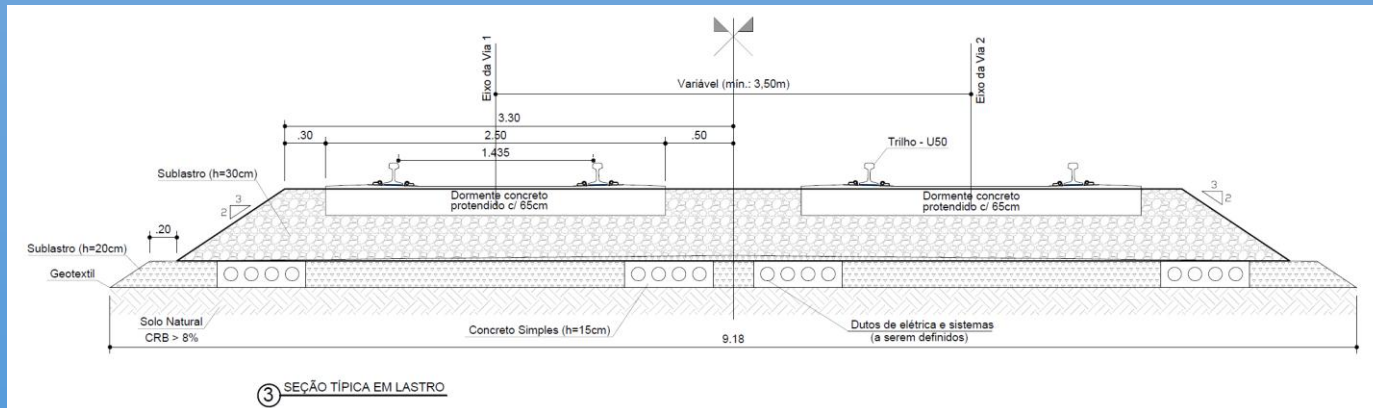


## 2 - Seção em Vias Separadas

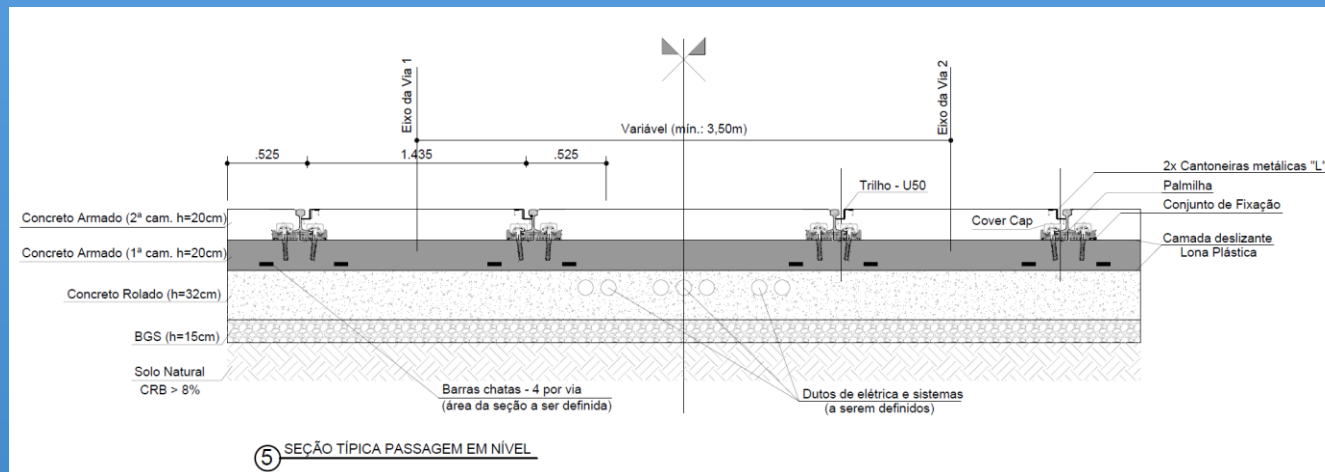


# Estudos de Viabilidade – Seções Típicas

## 3 – Seção em Lastro

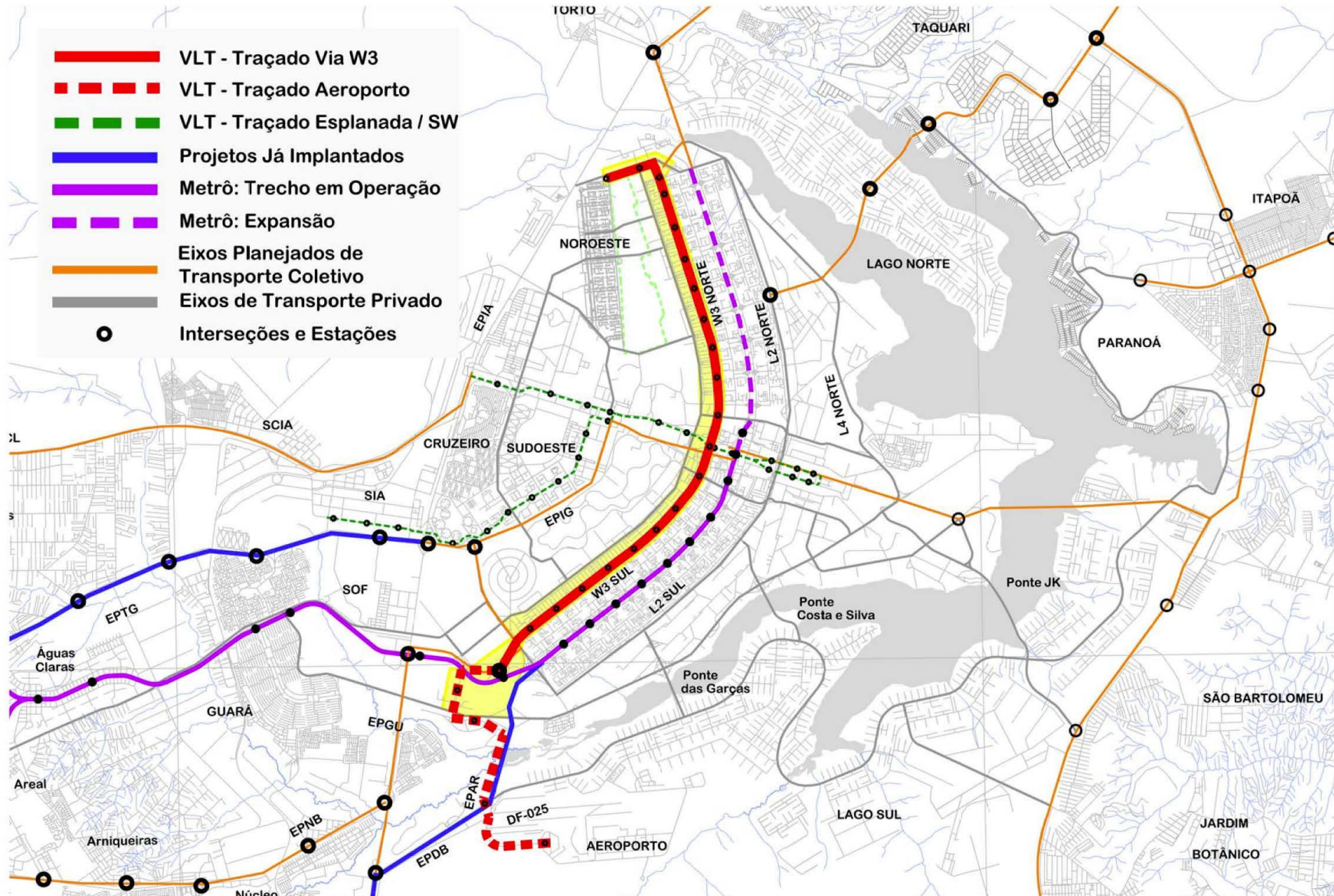


## 5 - Seção em Passagens de Nível



# Estudos de Viabilidade – VLT e Rede de Transportes

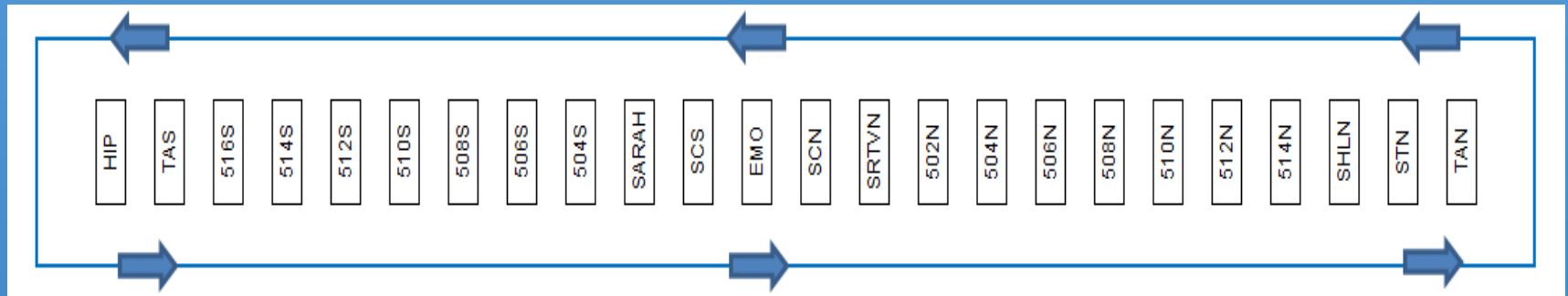
-  VLT - Traçado Via W3
-  VLT - Traçado Aeroporto
-  VLT - Traçado Esplanada / SW
-  Projetos Já Implantados
-  Metrô: Trecho em Operação
-  Metrô: Expansão
-  Eixos Planejados de Transporte Coletivo
-  Eixos de Transporte Privado
-  Interseções e Estações





# Estudos de Viabilidade – Operação Cenário 1

- **Horários de pico – 6:00 às 9:00 e 16:00 às 19:30:**
  - ✓ intervalo de 4min (15 despachos por hora);
  - ✓ 19 trens em circulação.
- **Horários de vale (fora do pico):**
  - ✓ intervalo de 7,5 min (8 despachos por hora);
  - ✓ 10 trens em circulação.



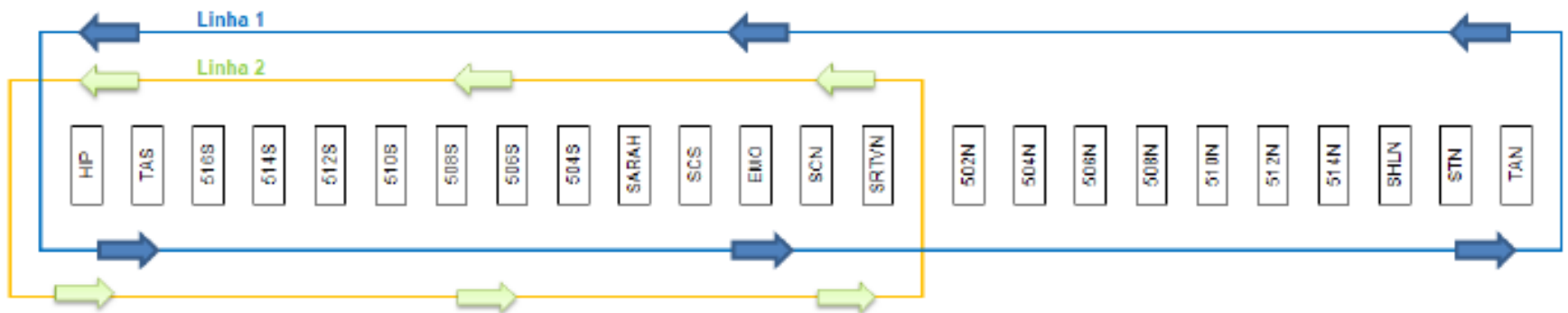
# Estudos de Viabilidade – Operação Cenário 2

## Linha 1 VLT – Hípica a TAN:

- Hora de Pico:
  - ✓ intervalo de 4min (15 despachos por hora);
  - ✓ 23 trens em circulação;
- Horários de vale (fora do pico):
  - ✓ intervalo de 12 min (5 despachos por hora);
  - ✓ 8 trens em circulação;

## Linha 2 VLT – Hípica a TAN:

- Hora de Pico:
  - ✓ intervalo de 8 min (7,5 despachos por hora);
  - ✓ 7 trens em circulação;
- Horários de vale (fora do piko):
  - ✓ intervalo de 12 min (5 despachos por hora);
  - ✓ 5 trens em circulação;



# Estudos de Viabilidade – Exemplo de Veículo





# Estudos de Viabilidade – Exemplo de Veículo



# Estudos de Viabilidade – Exemplo de Veículo

- Comprimento: 45 m;
- Largura: 2,65 m;
- Bitola: standard 1,435 m;
- Alimentação por pantógrafo: altura captação entre 3,45 e 6,00 m;
- Veículo multi-articulado com 7 seções e 6 articulações;
- Cabines de comando nas duas extremidades;
- Operação com marcha à vista;
- Operação com prioridade de circulação nas interseções;
- Capacidade dos veículos:
  - nominal operacional – 450 pass (6 pass/m<sup>2</sup>);
  - máxima – 560 pass (8 pass/m<sup>2</sup>);
- Velocidade máxima – 70 km/h;
- Velocidade operacional – 21 km/h (mínima).



# Estudos de Viabilidade – Sistemas Operacionais

- Sistema de Energia – Distribuição;
- Rede Aérea – Alimentação;
- Sistema de Controle de Arrecadação de Passageiros - Bilhetagem;
- Sistema de Portas de Plataforma;
- Sistema de Controle Semafórico;
- Sistema de Sinalização e Controle (inclui CCO);
- Sistema de Telecomunicações.





# Estudos de Viabilidade – Sistema de Energia

- Sistema de energia alimentado por 2 Subestações Primárias que recebem da CEB em 138 kV e entregam ao sistema em 13,9 kV;
- Distribuição em linhas subterrâneas até as Subestações Retificadoras, em circuitos duplos;
- Atendimento integral às normas da CEB;
- Localização das Subestações Primárias (localização precisa a ser definida no Projeto Executivo):
  - ✓ Uma nas proximidades do Centro de Manutenção;
  - ✓ Uma ao final da Asa Norte – proximidades do TAN.



# Estudos de Viabilidade – Alimentação Elétrica

- Total de 15 Subestações Retificadoras – SERs na via;
- Uma Subestação Retificadora-SER no Pátio;
- Recebem em 13,8 kV CA e entregam ao sistema em 750 V CC;
- Rede Aérea de contato com altura de 5,50 m – máximo escondido junto à massa arbórea da W3;
- Localização das SERs ao longo da linha com uma unidade no Centro de Manutenção.



# Estudos de Viabilidade – Sistema de Controle Semafórico

- Otimiza a circulação dos VLTs, permitindo os cruzamentos com prioridade;
- Não prejudica escoamento fluxo de automóveis;
- Projetado para garantir alta disponibilidade e confiabilidade;
- Possui as seguintes funções:
  - ✓ monitoração centralizada dos semáforos;
  - ✓ monitoração do trânsito através de detectores veiculares;
- Otimiza os tempo de passagem do VLT, baseado no trânsito de veículos em sua área de abrangência e nas informações de posicionamento de VLTs nas vias;
- Realiza o cálculo dos tempos dos semáforos das intersecções da linha do VLT;
- Regula os semáforos próximos, otimizando a onda verde para o percurso do VLT;
- Minimiza os atrasos nas intersecções.





# Estudos de Viabilidade – Bilhetagem

- Sistema para coleta de bilhete e autorização de acesso ao sistema;
- Todas as estações e terminais com linhas de bloqueio;
- Toda linha de bloqueio com dispositivo para uso de PNEs;
- Pontos de venda nas estações;
- Venda de bilhetes on line e em pontos específicos a serem definidos pelo Poder Concedente;
- Sistema prevê bilhetes para diferentes tipos de usuários: Idosos, PNEs, estudantes, funcionários da companhia etc;
- Sistema com informação direta da funcionabilidade com Centro de Manutenção.



# Estudos de Viabilidade – Sistema de Portas de Plataforma

- Toda estação e terminal terá portas para acesso aos VLTs;
- Otimiza as operações de embarque, desembarque e movimentação dos trens;
- Aumenta os níveis de segurança dos usuários nas estações, garantindo que o acesso à via e aos VLTs sejam feitos apenas em situações de absoluto controle;
- Portas abrem e fecham em sincronismo com as portas dos VLTs estacionados nas plataformas;
- Abertura de portas monitorada;
- Qualquer falha imediatamente informada à manutenção, para correção imediata.



# Estudos de Viabilidade – Sistema de Controle Centralizado

- Supervisão e controle do processo de transporte de passageiros, via telecomando e telesupervisão;
- Monitora equipamentos instalados nas estações, subestações, vias, pátio e a bordo do VLT;
- O CCO é composto por:
  - ✓ Console de Supervisão;
  - ✓ Console de Tráfego e Regulação (SCT) – controle do tráfego e das portas de plataforma;
  - ✓ Console de Energia (SCE) - controle do sistema de energia;
  - ✓ Console Semafórico - gerenciamento dos semáforos e cruzamentos;
  - ✓ Console de Passageiros - controle dos bloqueios das estações, câmeras e multimídia;
  - ✓ Console Patrimonial - controle de acessos às áreas controladas e monitoração da detecção e alarme de Incêndio;
  - ✓ Painel Sinótico (Vídeo Wall)





# Estudos de Viabilidade – Sinalização e Controle

- Console de Tráfego:
  - ✓ Sistema de Controle de Tráfego do VLT – SCT
  - ✓ Sistema de Portas de Plataforma – SPP
- Console de Energia:
  - ✓ Sistema de Controle de Energia – SCE
- Console de Passageiros:
  - ✓ Sistema de Controle de Arrecadação e Passageiros – SCAP
  - ✓ Sistema de Monitoração Eletrônica – SME
  - ✓ Sistema de Multimídia – SMM
- Console Patrimonial:
  - ✓ Sistema de Controle de Acesso – SCA
  - ✓ Sistema de Detecção de Incêndio
- Sistema de Apoio à Manutenção – SAM



# Estudos de Viabilidade – Sistema de Telecomunicações

- Garante a comunicação de voz, dados e imagens para suporte à operação, manutenção e administração do VLT, buscando segurança, rapidez na solução de emergência e máximo desempenho operacional;
- Conecta estações, CCO e Centro de Manutenção;
- Formado pelos seguintes sistemas:
  - ✓ Sistema de Transmissão de Dados – STD
  - ✓ Sistema de Comunicações Fixas – SCF
  - ✓ Sistema de Radiocomunicação – SRC



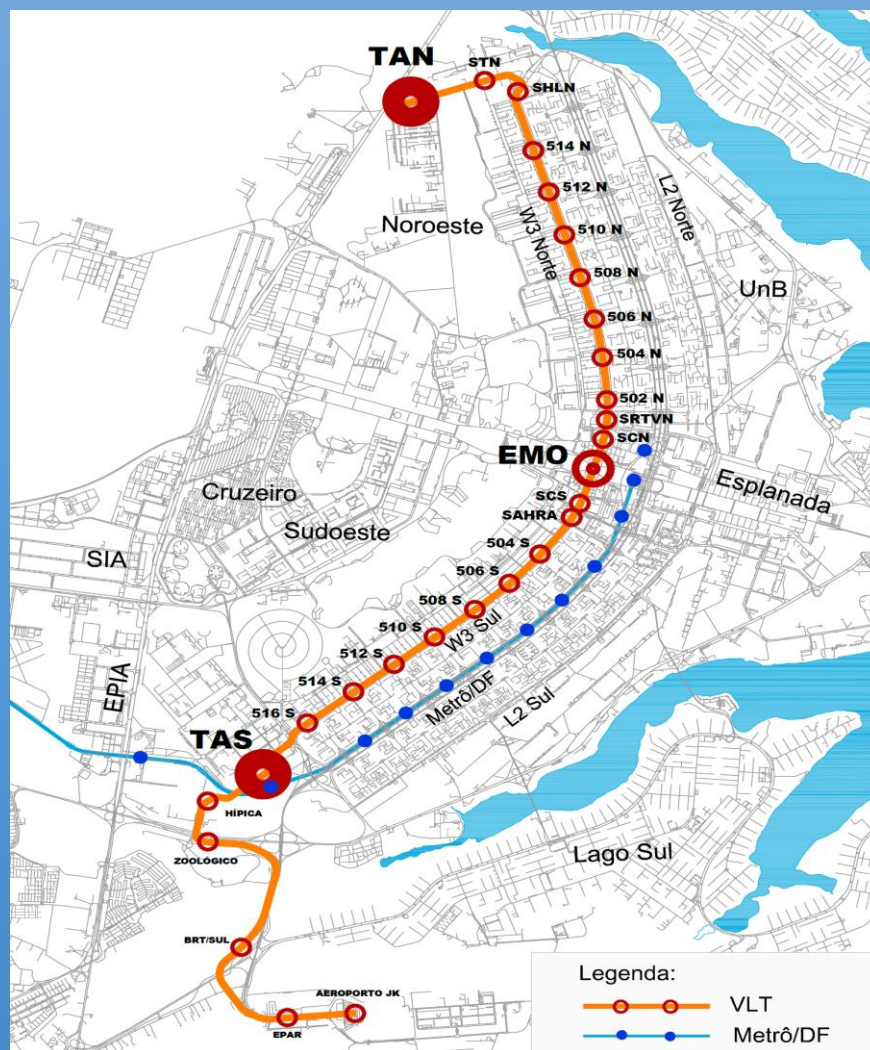
# Estudos de Viabilidade – Equipamentos do Centro de Manutenção

- Emax;
- Veículo Resgate e Manutenção da Via;
- Veículo Auxiliar de Manutenção - Auto de Linha;
- Veículo Auxiliar de Manutenção de Rede Aérea;
- Trole de Transporte de Trilhos;
- Vagão Plataforma;
- Veículo Esmerilhador de Trilhos;
- Torno Rodeiro Subterrâneo;
- Mesa Giratória;
- Equipamento Lavador de Trem;
- Macacos Eletromecânicos (12);
- Plataforma Móvel;
- Ponte Rolante.





# Estudos de Viabilidade – Posicionamento das Estações





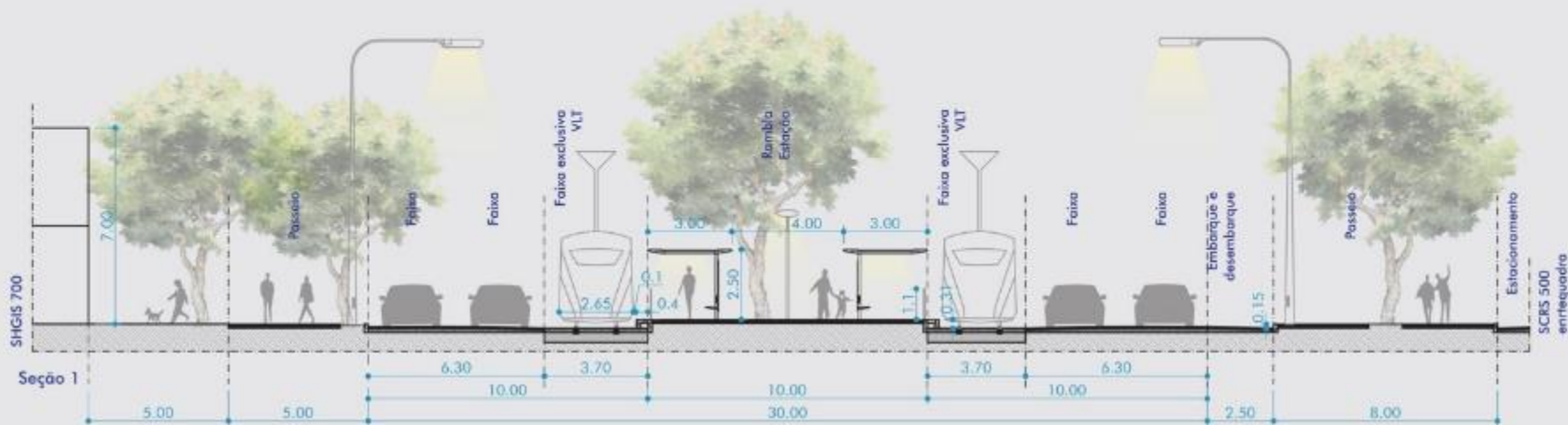








ESTAÇÃO NA ASA SUL

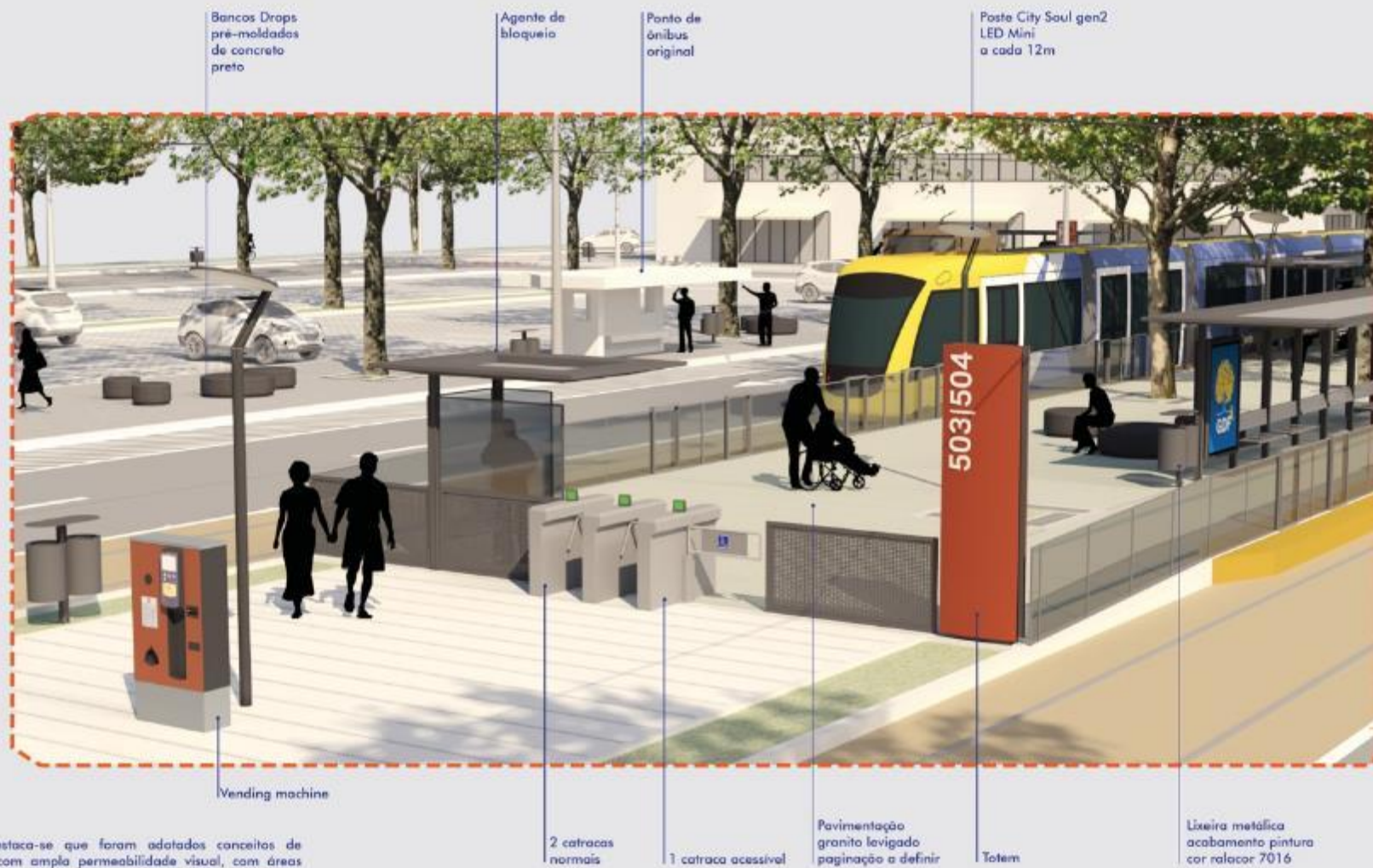


O mobiliário urbano da avenida será desenvolvido de maneira a atender parâmetros de ergonomia e durabilidade. Os Paraciclôs deverão atender o padrão do GDF, enquanto quiosques, bancos e demais elementos de mobiliário urbano serão desenhados de forma a incrementar a identidade visual da avenida. O projeto de paisagismo, a ser desenvolvido, deverá melhorar a estética visual da avenida, mas também torna-la mais segura e confortável para os pedestres. Do ponto de vista dos veículos, o paisagismo bem empregado emoldura a via com uma borda definida o que resulta em reduções gerais de velocidade.

O partido adotado para o módulo de abrigo da estação padrão é simples, de fácil montagem e de fácil manutenção. A preocupação com a durabilidade e o uso de materiais sustentáveis, assim como segurança e boa iluminação, permeou o projeto como um todo, de maneira a possibilitar a otimização e a rapidez na construção através da utilização de elementos modulares.

PERSPECTIVA E CORTE DA ESTAÇÃO





Destaca-se que foram adotados conceitos de estações com ampla permeabilidade visual, com áreas fechadas a uma altura não superior a 1,10 m (o detalhamento do anteprojeto irá definir), com portas de plataforma também baixas, sincronizadas com as portas do VLT.

## DETALHE DO ACESSO À ESTAÇÃO





REVITALIZAÇÃO DOS  
BECOS DA ASA SUL



Perspectivas quiosque aberto  
Relocar bancas para os quiosques previstos ao longo da rambla.  
Consultar projeto básico pranchas 48 à 50



Perspectivas quiosque fechado



# ÁREAS DE ATIVAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS NA W3 SUL





ESTAÇÕES ALONGADAS NAS ÁREAS CENTRAIS





ESTAÇÃO NO CRUZAMENTO COM O EIXO MONUMENTAL



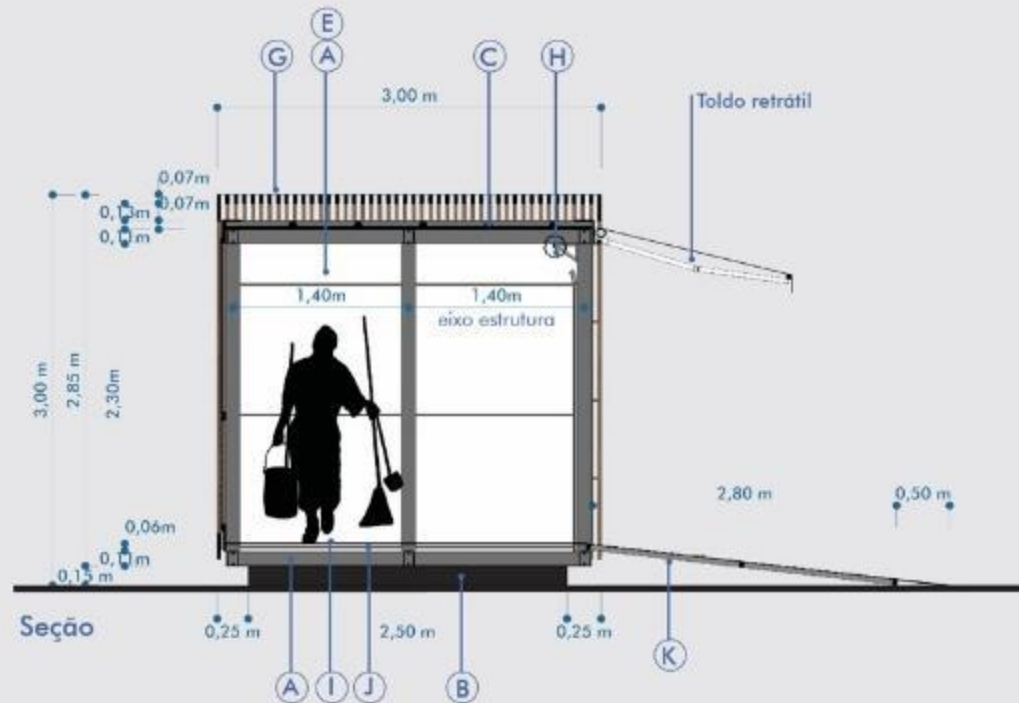
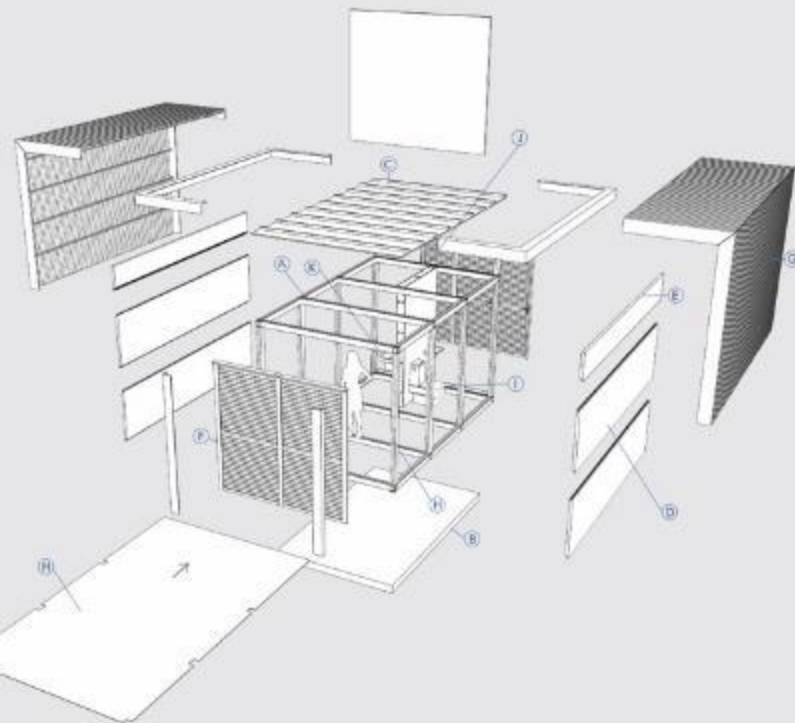
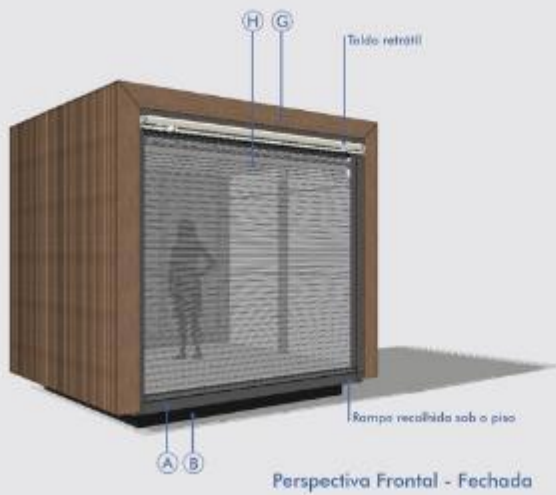


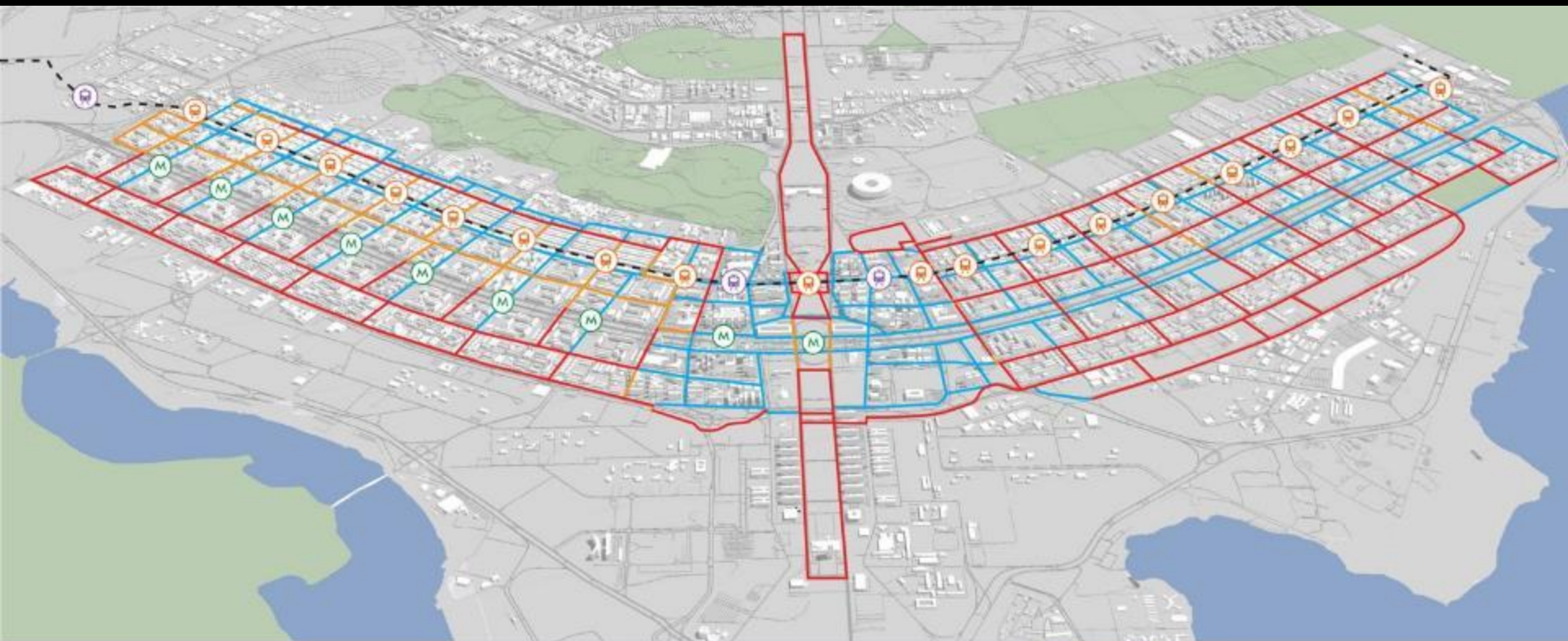
Caderno 5 - BARRIO 4 - ESTACIONES

# ESTAÇÃO NA ASA NORTE









#### LEGENDA

-  Ciclovias existentes 78km no total
-  Ciclovias projetadas 21km no total
-  Ciclovias novas 73km no total
-  VLT W3
-  Estações de metrô
-  Estação padrão de VLT
-  Estação alongada de VLT

CICLOVIAS – LIGAÇÃO LESTE/OESTE

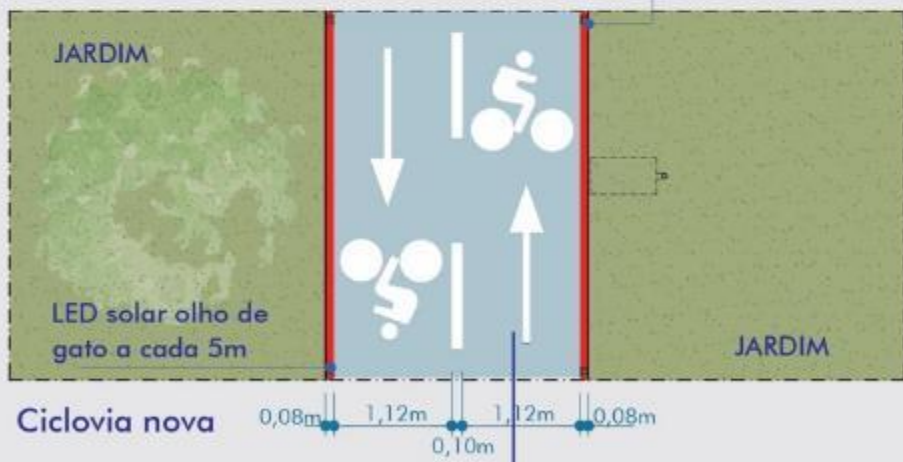




CICLOVIAS E MINI-PRAÇA ATRÁS DO COMÉRCIO LOCAL



Poste City Soul gen2 LED Mini, temperatura 3.000K, suporte modelo Lyre, h=4,0m, marca Philips espaçados a cada 12m proposto



cimento desempenado acabamento pintura a base de resina acrílica de alto desempenho, acabamento fosco, cor azul, sinalização branca e limite de segurança vermelho. Referência Pisopró + Indutil

ESPECIFICAÇÕES  
PARA AS NOVAS  
CICLOVIAS

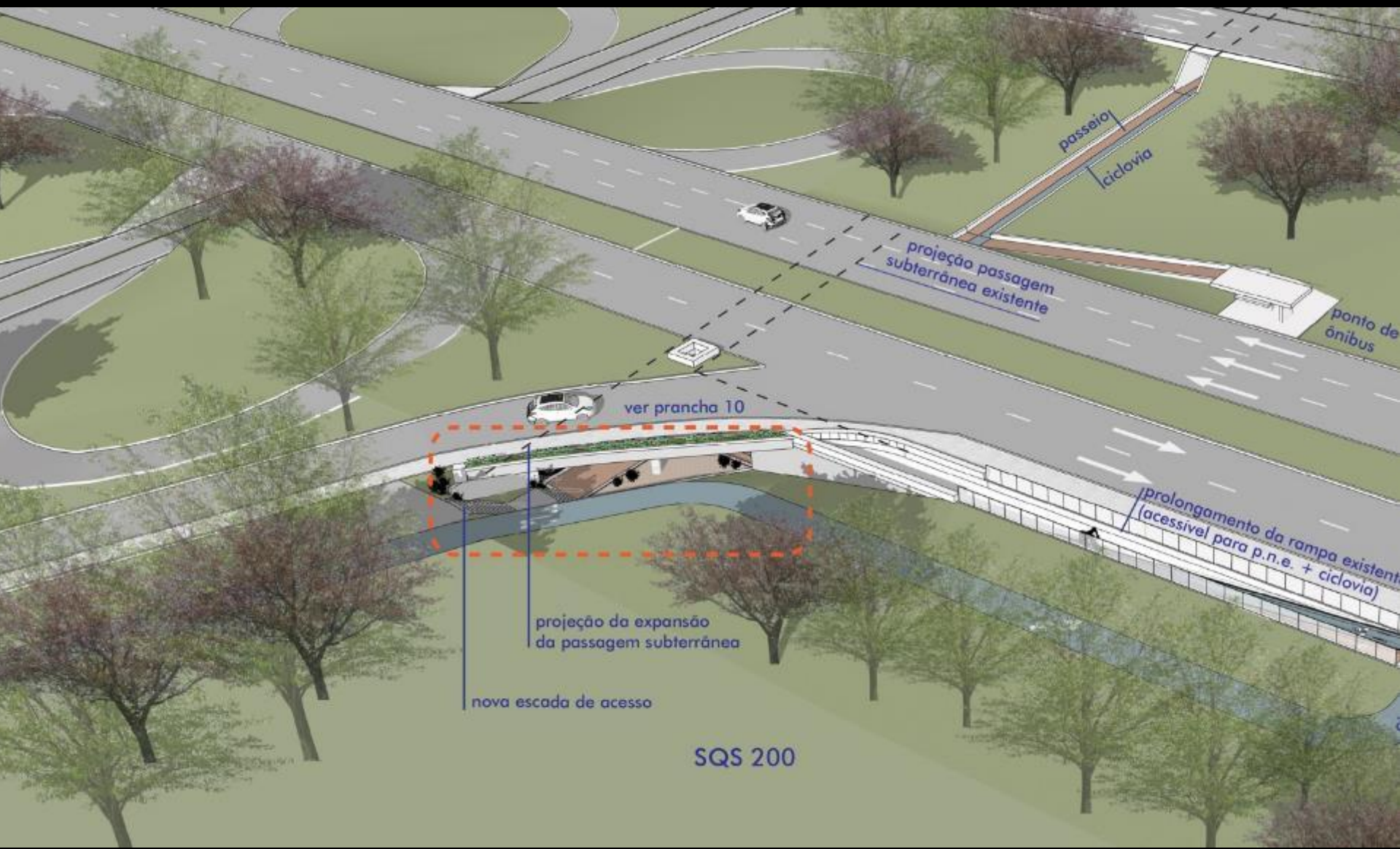


Passagem subterrânea existente - Asa Norte



Passagem subterrânea existente - Asa Sul





# TRAVESSIA DO EIXÃO – RETIFICAÇÃO DA PASSAGEM SUBTERRÂNEA





# TERMINAL ASA SUL – CRIAÇÃO DE NOVOS LOTES



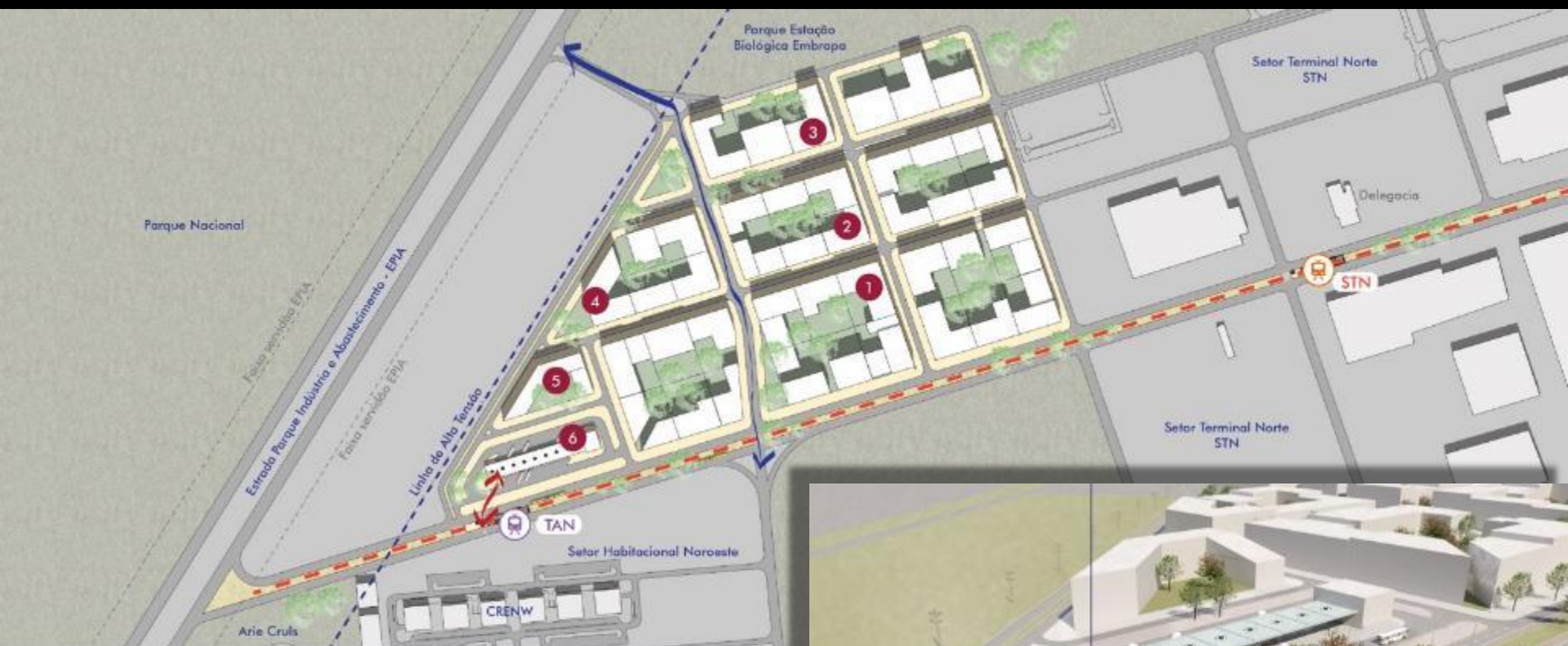
TERMINAL ASA SUL – CRIAÇÃO DE NOVOS LOTES





TERMINAL ASA SUL – CRIAÇÃO DE NOVOS LOTES





Dados Gerais:

- 1 16 Lotes com aprox. 4.000,00m<sup>2</sup>
- 2 17 Lotes com aprox. 2.800,00m<sup>2</sup>
- 3 6 Lotes com aprox. 4.300,00m<sup>2</sup>
- 4 2 Lotes com aprox. 3.800,00m<sup>2</sup>
- 5 1 Lote com aprox. 4.900,00m<sup>2</sup>
- 6 Edificação Terminal Rodoviário aprox. 150x20m

Total 42 Lotes

- Percurso VLT
- Estação VLT Padrão
- Estação VLT Alongada



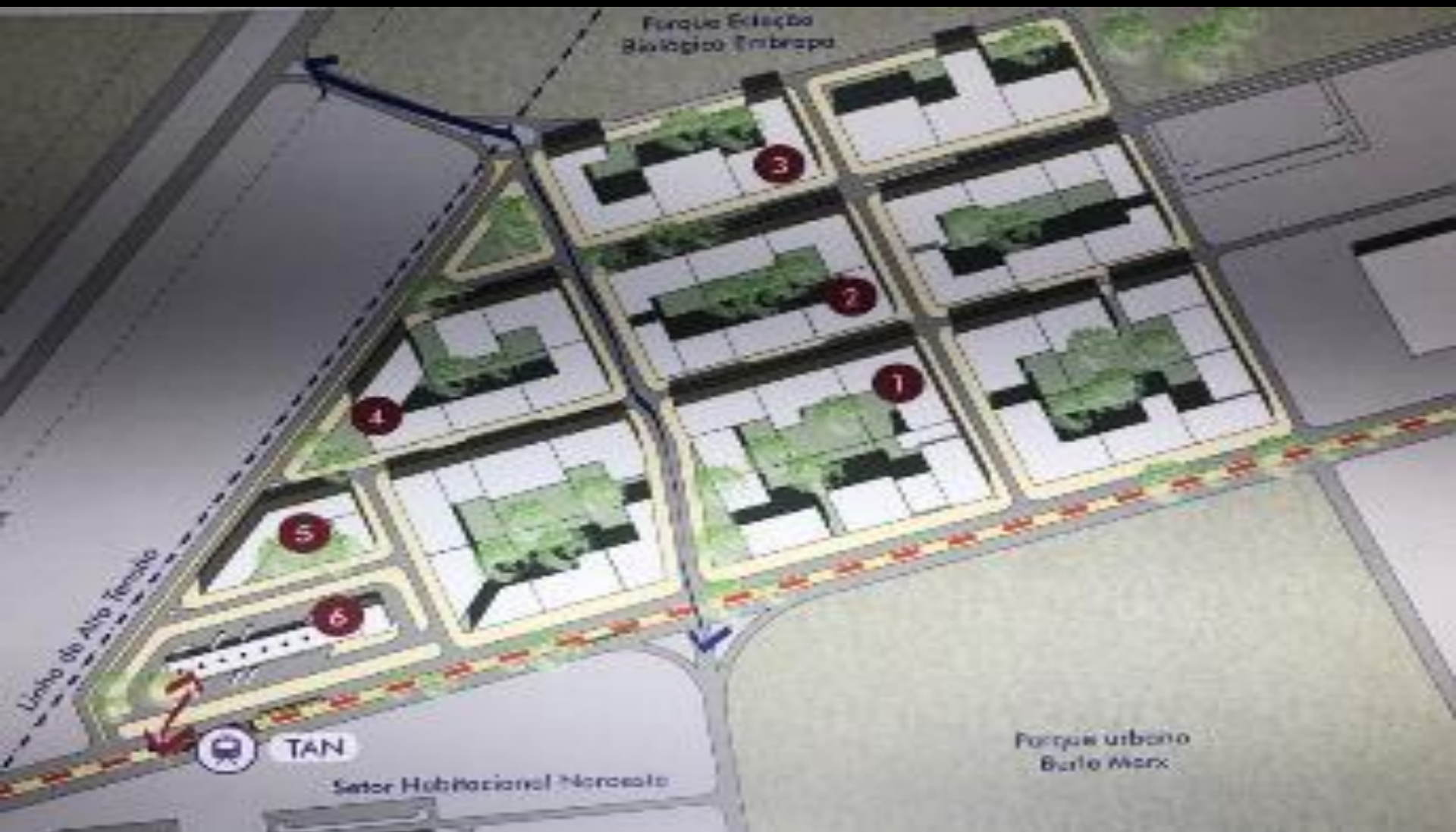
# TERMINAL ASA NORTE – CRIAÇÃO DE NOVOS LOTES

**SETOR NOROESTE**

**PARQUE BURLE MARX**

**TERMINAL ASA NORTE – CRIAÇÃO DE NOVOS LOTES**





TERMINAL ASA NORTE – CRIAÇÃO DE NOVOS LOTES



# Estudos de Viabilidade – Investimentos

Item / Fase	Fase I	Fase II	Fase III	Total
<b>Obras Civis</b>	R\$ 397.718.094,52	R\$ 140.248.624,13	R\$ 253.823.438,37	<b>R\$ 791.790.157,02</b>
<b>Material Rodante</b>	R\$ 557.323.226,83	R\$ 101.331.495,79		<b>R\$ 658.654.722,62</b>
<b>Sistemas Fixos</b>	R\$ 497.198.798,58	R\$ 72.275.098,14		<b>R\$ 569.473.896,72</b>
<b>Equipamentos de Manutenção</b>	R\$ 31.281.583,08			<b>R\$ 31.281.583,08</b>
<b>Verificadora Independente (0,5%)</b>	R\$ 7.417.608,52	R\$ 1.569.276,09	R\$ 1.269.117,19	<b>R\$ 10.256.001,80</b>
<b>Total por Fase</b>	<b>R\$ 1.490.939.311,53</b>	<b>R\$ 315.424.494,15</b>	<b>R\$ 255.092.555,56</b>	<b>R\$ 2.061.456.361,24</b>

Base julho/2019

# Estudos de Viabilidade – Resultados

## Tarifas:

R\$ 3,50 – Passageiro Exclusivo

R\$ 1,75 – Passageiro Integrado

Aporte / Fase	Fase I	Fase II	Fase III	Total
<b>Aporte Público</b>	R\$ 903.801.865,00	R\$ 315.424.494,15	R\$ 255.092.555,56	<b>R\$ 1.474.318.914,71</b>
<b>Aporte Privado</b>	R\$ 587.137.446,53			<b>R\$ 587.137.446,53</b>
<b>Total por Fase</b>	<b>R\$ 1.490.939.311,53</b>	<b>R\$ 315.424.494,15</b>	<b>R\$ 255.092.555,56</b>	<b>R\$ 2.061.456.361,24</b>

Contraprestação Mensal	Fase I	Fase II	Fase III	Total
<b>Total por Fase</b>	<b>R\$ 16.208.599,69</b>	<b>R\$ 2.625.949,21</b>	<b>R\$ 1.046.744,81</b>	<b>R\$ 19.881.293,71</b>

Base julho/2019

# Modelo Jurídico

- Modalidade de concorrência, nos termos do artigo 10 da Lei Federal nº 11.079/04;
- Licitação em lote único;
- Vencedor será quem ofertar o menor valor da contraprestação a ser paga pelo poder público, calculada pela fórmula constante do Edital.
- Vencedor será responsável por:
  - ✓ Execução do Projeto Executivo de Engenharia;
  - ✓ Execução das Obras Civas;
  - ✓ Projeto e Fornecimento do Material Rodante Ferroviária (VLTs);
  - ✓ Projeto, Fornecimento, Instalações e Testes dos Sistemas Operacionais;
  - ✓ Fornecimento dos Equipamentos de Manutenção;
  - ✓ Operação e Manutenção do sistema durante o prazo de concessão (30 anos).





# Condições de Participação na Licitação

- Empresas brasileiras ou estrangeiras, isoladas ou em Consórcio;
- Habilitação Jurídica:
  - ✓ Atos Constitutivos;
  - ✓ Regularidade Trabalhista e Fiscal;
  - ✓ Qualificação Econômica – PL maior que R\$ 90 mi (ou R\$ 117 mi para Consórcios);
  - ✓ Demonstrativos Contábeis.
- Qualificação Técnica – demonstrar experiência em:
  - ✓ Projetos de Engenharia;
  - ✓ Obras Civas;
  - ✓ Material Rodante tipo VLT;
  - ✓ Sistemas Operacionais - Energia e de Sinalização;
  - ✓ Operação de sistema de transporte urbano com demanda mínima de 50 mil pass/dia.
- Capacidade Financeira – participação em projeto com investimento de capital próprio ou com recursos de terceiros de, no mínimo, R\$ 300 milhões.



# Cronograma – Fase I

ATIVIDADES					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30			
Assinatura do Contrato	█																																				
Prazo de Eficácia - funding, garantias, licenças, etc		█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
Detalhamento Projetos Fase 1			█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
Contrato em Eficácia				█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
Início da Execução																																					
Trecho Prioritário (*) - Hípica - BSB Shopping																																					
<i>Obras Civis</i>																																					
<i>Sistemas Fixos</i>																																					
<i>Primeiros Trens em BSB</i>																																					
<i>Testes de Recebimento</i>																																					
<i>Operação Branca</i>																																					
Sistema Pronto para Operação Comercial - 1a. Etapa																																					
Entrada em Operação Comercial Plena Fase I																																					

# Cronograma – Fase II

ATIVIDADES	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Contrato em Eficácia	█																			
Ordem de Serviço Fase II	█																			
Detalhamento Projetos Fase II	█	█	█	█	█															
Início Execução Fase II		█																		
Trecho Aeroporto - Hípica																				
<i>Obras Civis</i>		█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█			
<i>Sistemas Fixos</i>		█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█			
<i>Trens da Fase II em Brasília</i>																	█			
<i>Testes Operacionais</i>																	█	█		
<i>Operação Branca</i>																		█	█	
<i>Sistema Pronto para Operação Comercial</i>																				█





# Cronograma – Fase III

ATIVIDADES	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Contrato em Eficácia	█																		
Ordem de Serviço Fase III	█																		
Detalhamento Projetos Fase III	█	█	█	█															
Início Execução Fase III		█																	
Urbanização e Ciclovias																			
<i>Ciclovias Asa Sul</i>		█	█	█	█	█	█	█	█	█									
<i>Revitalização W3 Sul</i>							█	█	█	█	█	█	█	█	█				
<i>Ciclovias Asa Norte</i>												█	█	█	█	█	█	█	█



# OBRIGADO!

SEMOB/GDF  
+55 (61) 3313-5953  
[gab@semob.df.gov.br](mailto:gab@semob.df.gov.br)

[vlt@semob.df.gov.br](mailto:vlt@semob.df.gov.br)

Link do Projeto

<http://www.semob.df.gov.br/edital-de-chamamento-de-manifestacao-de-interesse/>

