



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

Relatório SEI-GDF n.º 2/2019 - SEMOB/GAB/CTVLT

Brasília-DF, 23 de setembro de 2019

Assunto: RELATÓRIO 02/2019 - VLT NA VIA W3**COMISSÃO TÉCNICA VLT W3****RELATÓRIO 02/2019****AJUSTES NOS PROJETOS, LEVANTAMENTOS, INVESTIGAÇÕES E ESTUDOS PARA IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS
VLT NA VIA W3****SETEMBRO /2019**

1. Em 23 de setembro de 2019 foi publicado no Diário Oficial do Distrito Federal o Edital de Avaliação e Seleção referente ao Procedimentos de Manifestação de Interesse Nº 01/2019, que torna público o resultado da seleção de projetos, levantamentos, investigações e estudos para implantação de Veículo Leve sobre Trilhos – VLT na via W3.
2. Conforme o item 2 do referido Edital, o estudo apresentado pelo grupo **BF CAPITAL ASSESSORIA EM OPERAÇÕES FINANCEIRAS LTDA. / SERVENG/CIVILSAN S/A EMPRESAS ASSOCIADAS DE ENGENHARIA / TRANS SISTEMAS DE TRANSPORTES LTDA. / VIAÇÃO PIRACABANA S/A** foi considerado apto a ser utilizado nas etapas subsequentes do processo de estruturação do empreendimento.
3. Este Relatório tem por objetivo, em função da análise do estudo citado para fins de avaliação e seleção, propor os próximos passos e respectivas providências a serem observadas no processo de estruturação com vistas à abertura de Audiência Pública e posterior licitação do empreendimento.
4. De forma objetiva, propõe-se a seguinte sequência de procedimentos:
 - a. Encaminhamento deste Relatório, o qual contém em seu Anexo I a relação de esclarecimentos e informações adicionais a serem prestados, ao grupo que teve o estudo selecionado;
 - b. Estabelecimento de agenda de reuniões para discussões temáticas com o grupo que teve o estudo selecionado, conforme proposto no Anexo II deste Relatório;
 - c. Realização de discussões internas no âmbito do governo de forma a validar aspectos conceituais importantes na implementação do empreendimento, cuja relação é apresentada no Anexo III deste Relatório; e
 - d. Consolidação das discussões mencionadas nos itens “b” e “c” em novo Relatório desta Comissão Técnica, o qual conterá a relação de eventuais ajustes a serem efetuados nos estudos, previamente à Audiência Pública.
 - e. Realização de discussões, paralelamente ao processo de Audiência Pública, com órgãos e entidades públicos e privados, conforme relação contida no Anexo IV deste Relatório.
5. Os esclarecimentos e informação adicionais citados no item 4a poderão ser prestados pelo grupo que teve o estudo selecionado por meio das seguintes formas, a critério da Comissão Técnica:
 - a. Presencialmente, durante as reuniões de que trata o item 4b, sendo registrados em ata;
 - b. Encaminhamento de mensagens e arquivos para o endereço eletrônico vlt@semob.df.gov.br; ou
 - c. Protocolo de documentos junto à Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB/DF.
6. Ressalta-se, por fim, que em função das discussões que serão realizadas, poderão surgir novos pontos a serem tratados além daqueles mencionados neste Relatório e seus Anexos.

Henrique Oliveira Mendes
(Coordenador da Comissão Técnica)

Antonio Maria Espósito Neto

José Soares de Paiva

 Januário Élcio Lourenço

 Fernando Jorge Rodrigues

ANEXO I – RELAÇÃO DE ESCLARECIMENTOS E INFORMAÇÕES ADICIONAIS A SEREM PRESTADOS

Nº	ESCLARECIMENTO (E) / INFORMAÇÃO ADICIONAL (I)	
Planejamento e Demanda		
1	A confiabilidade da demanda calculada não fica prejudicada em função dos pontos listados abaixo?	E
1a	Necessidade de integração forçada, com provável aumento no tempo de viagem, devido a retirada das linhas de ônibus (não foi realizada pesquisa de preferência declarada).	E
1b	Falta de dados (número de passageiros transportados e integrações realizadas) do transporte semiurbano com origem no entorno do DF.	E
1c	Os dados utilizados do Sistema de Transporte Coletivo do DF referem-se ao quantitativo de embarques nas linhas e não necessariamente corresponde ao número de passageiros que estavam embarcados no trecho da w3.	E
2	A projeção da demanda apenas a partir de dados de crescimento demográfico, sem levar em conta variáveis econômicas, não pode gerar distorções?	E
3	A matriz O/D utilizada como base do estudo contém dados desagregados em um nível que permitiu carregar a rede de transporte de forma a estimar o número de passageiros embarcados e desembarcados em cada estação do VLT?	E
4	Caderno 1; pág. 21: verificar dados relativos ao Metrô/DF (11 trens no pico? ; 160.000 passageiros/dia?)	E
5	Caderno 1; pág. 22: 833 linhas ou 942 linhas?	E
6	Caderno 1; pág. 25 e 32; títulos dos itens 3.7 e 3.9: Plano Diretor de Transporte Público?	E
7	Caderno 1; pág. 32: Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos?	E
8	A modelagem e simulação da rede de transporte realizada é sensível à variação da tarifa? Seria possível, por exemplo, realizar uma análise de sensibilidade do impacto da varia ção da tarifa (R\$ 3,00 e R\$ 4,00) na demanda estimada?	E
9	Apresentar análise de sensibilidade do impacto de eventual variação da demanda (+/- 20%) na viabilidade do projeto.	I
10	Encaminhar os arquivos digitais correspondentes aos dados de entrada do software EMME, bem como informações mais detalhadas sobre a versão utilizada, de forma que os futuros licitantes tenham a possibilidade de reproduzir a modelagem e simulação da rede de transporte apresentada no estudo.	I
11	Entende-se que a partir dos critérios apresentados na página 28 do Caderno 2 e das figuras apresentadas às páginas 29 a 33 do mesmo Caderno, fica caracterizada a proposta de retirada dos ônibus da W3. Porém, de forma a detalhar melhor a informação, solicita-se elaborar planilha contendo a relação das linhas e respectivos pontos de seccionamento.	I
12	Solicita-se avaliar o impacto financeiro ao sistema de transporte coletivo do DF resultante da retirada dos ônibus da via W3 em relação à situação atual, decorrente da variação no número de passageiros transportados e das diferenças tarifárias entre os valores pagos às operadoras (tarifas técnicas e eventuais revisões para reequilíbrio dos contratos) e os valores cobrados dos usuários.	I
Engenharia		
13	Apresentar memória de cálculo, referências ou notas explicativas, com fontes, datas, data sheets,	I

	etc, visando a confiabilidade e rastreabilidade dos dados, para os quantitativos e custos unitários correspondentes aos itens que representam os maiores custos do projeto (relativos às fases I, II e III), bem como detalhar melhor o cálculo paramétrico que resultou nos custos correspondentes ao material rodante e sistemas fixos. Orientações mais detalhadas relativas a este item serão dadas nas reuniões mencionadas no item 4b deste relatório.	
14	Foram avaliadas possíveis interferências com redes de telefonia e dados e eventuais custos para remanejamento?	E
15	Foram considerados os custos para remanejamento da rede elétrica da CEB para as quadras 700?	E
16	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).	E
17	Foram avaliadas possíveis interferências com o projeto da Avenida das Cidades (antiga Transbrásilia / Interbairros) no que se refere ao traçado e à utilização de terrenos próximo ao TAS?	E
18	Como foram dimensionados os custos para conclusão do Centro de Manutenção? Em relação à situação judicial dessa área, tendo em vista informação do Metrô/DF de eventuais restrições para utilização, cabe explicitar os fundamentos da proposta que embase tal solução.	E
19	Quais os impactos do projeto no trânsito da W3 e das quadras adjacentes, considerando a redução da largura das faixas de rolamento e a eliminação dos retornos no canteiro central?	E
20	Qual o critério utilizado para posicionamento dos AMV ao longo da via?	E
21	Detalhar melhor, para a solução em catenária, o alinhamento e o posicionamento das torres e como foram considerados os respectivos custos de implantação	I
22	Com relação ao sistema semafórico proposto, apresentar avaliação, considerando o posicionamento dos semáforos, faixas de pedestres e cruzamentos, relativa ao funcionamento em um laço típico no que diz respeito à circulação de pedestres e veículos. Verificar e apresentar também como fica a circulação de veículos e pedestres nas adjacências da Estação do Eixo Monumental, considerando as travessias da via e o grande número de veículos que acessam as alças.	I
23	Explicitar melhor qual o sistema alternativo, os respectivos custos e impacto na viabilidade do projeto caso haja impedimento para utilização do sistema com catenárias.	I
24	Esclarecer como foi feito o dimensionamento da infraestrutura da via permanente (flexível e rígida).	E
25	A circulação de pedestres que não são usuários do VLT pelas ramblas previstas no canteiro central não fica prejudicada pelas descontinuidades ocasionadas pelas estações?	E
26	O sistema de ciclovias proposto apresenta descontinuidades (eixo L Sul; ao longo da via ESPM – trecho SQS 216 e SHLS; no SHS – quadras 4, 5 e 6; via W5 Norte e outras).	E
27	Esclarecer como foi feito o dimensionamento das novas ciclovias que resultou em uma camada de 10 cm de concreto.	E
28	Ficou clara a intenção de complementar a rede cicloviária existente, mas o fluxo de pedestres, potenciais usuários do VLT, aparentemente não foi considerado de modo adequado. Chegou a ser avaliada a possibilidade de passeios compartilhados, para os quais, conforme o Decreto 38.047, a largura necessária seria 3,0 m (somente 0,50 m a mais do que a largura das ciclovias propostas) e dispensariam a pintura?	E
29	Para os espaços identificados como “Rack Patinetes e Bicicletas” não ficou claro como seria o sistema de funcionamento, se para utilização de dispositivos próprios, compartilhados ou ambos (no caso de compartilhados não haveria a necessidade de paraciclos, por exemplo). Também os critérios de posicionamento deixam dúvidas, havendo em algumas situações mais de uma estação dentro do raio de 300 m de abrangência proposto e, em outras, estações mais espaçadas justamente em locais onde se espera maior utilização, como próximo a UNB, por exemplo.	E
30	Há a necessidade de elementos de separação com elementos refletivos, uma vez que não há a circulação de veículos motorizados em via adjacente?	E
31	Com relação as propostas para os deslocamentos transversais entre as quadras 600 e 900, não ficaram bem entendidos os seguintes pontos:	E
32a	Conexão com a infraestrutura de calçadas e ciclovias existente / proposta (a retificação da rampa é prevista apenas na faixa externa do eixinho, não havendo adequação no lado oposto).	E
32b	Na solução retificada as medidas do desenho padrão não são compatíveis com a NBR 9050, Decreto 38.047/2017 e Resolução 236 do CONTRAN (patamar de descanso a cada 15 m, largura	E

	insuficiente).	
32c	Embora tenham sido apontadas duas possíveis soluções para os deslocamentos transversais, não estão claros os respectivos custos (dificultando uma avaliação comparativa) e qual deles foi considerado no fluxo de caixa do projeto.	E
32d	Na solução semaforizada não fica claro qual o trecho da passagem subterrânea a ser desativado, não mostra a distância aproximada pelo pedestre para fazer a travessia e não avalia o impacto gerado no trânsito (em especial nas horas de pico).	E
33	Não ficou claro se os custos relativos ao licenciamento ambiental (inclusive condicionantes), eventual compensação ambiental e gestão ambiental foram considerados.	E
Modelo Operacional		
34	Esclarecer como foram dimensionados e considerados os custos relativos a:	E
34a	Custos administrativos com pessoal próprio ou terceirizado, inclusive encargos, veículos, limpeza, segurança, transporte de valores, treinamentos, seguros, água, IPTU.	E
34b	Fornecimento de energia elétrica.	E
34c	Manutenção e reposição do material rodante e sistemas fixos ao longo do período da concessão.	E
35	Possíveis falhas de redação no Caderno 7:	E
35a	Pág. 8 (tabela): horários de pico diferentes do que consta à página 16.	
35b	Pág. 11: 500 passageiros/m ² ?	E
35c	Pág. 88: “cláusula”?	E
35d	Pág. 90, 96, 115, 139, 142, 145, 146: citam um CD em anexo.	E
35e	Pág. 123: figura ilegível	E
35f	Pág. 134: “...documentos básicos que deverão ser gerados para subsidiar o edital de concorrência...”?	E
35g	Págs. 141 e 145: “Nota 6”?; “Nota 2”?	
36	Caderno 7, p. 114: “...utilizadas botoeiras...” – a prioridade é do pedestre ou do VLT?	E
37	Caderno 7, p. 121: não são previstas câmeras no interior do veículo?	E
Orçamento		
38	Apresentar as composições de preços unitários utilizadas no orçamento, identificando a fonte de cada um deles (SICRO, NOVACAP, etc.) e respectivas datas base e região. Para os custos unitários definidos de forma paramétrica, apresentar como fonte link ou cópia de documento em anexo que conste os valores considerados no cálculo.	I
39	Qual o embasamento técnico para os seguintes percentuais?	E
39a	Projetos – 4,3%	E
39b	BDI – 26,7%	E
39c	Risco projeto fase III – 8%	E
40	No caderno 10 existem planilhas referenciadas às datas base de julho/2019 e junho/2019, enquanto o último SICRO disponível (região Centro-Oeste) na data de entrega dos estudos era referente a janeiro/2019. Esclarecer como os valores foram compatibilizados para uma mesma data base na modelagem econômica financeira e quais índices de reajuste foram utilizados.	E
41	Reitera-se aqui, de forma a envolver nas discussões a equipe técnica que elaborou o orçamento, as seguintes solicitações de esclarecimentos e informações adicionais constantes deste Anexo I: 13, 14, 15, 18, 21, 32c, 33, 34 e 59.	E/I
Modelagem Econômica e Financeira		
42	Durante a reunião proposta no anexo II deste Relatório serão solicitadas uma série de esclarecimentos sobre a planilha Excel do modelo econômico-financeiro no que se refere a suas funcionalidades, fundamentação e origem dos dados de entrada, rastreabilidade, critérios e indicadores utilizados. Poderão ser solicitadas também algumas simulações.	E

43	Em relação à Modelagem Econômica, solicita-se esclarecer os seguintes pontos:	E
43a	Qual a justificativa para definição de premissas macroeconômicas com base em projeções do Banco Santander em detrimento de estimativas de outros agentes governamentais ou privados ou Relatório Focus?	E
43b	Qual o embasamento para se arbitrar um valor pouco significativo para as receitas não tarifárias como percentual das receitas tarifárias?	E
43c	Qual a justificativa para definição do prazo contratual em 30 anos?	E
43d	Foi avaliada a possibilidade de utilização do REIDI?	E
43e	Os valores atribuídos a Custos e Despesas estão baseados em médias de mercado, porém não são apresentadas referências.	I
44	Qual a justificativa para TIR calculada de 11,88% e de projeto de 12%, resultando em VPL diferente de zero? (Detalhar também a metodologia e as variáveis utilizadas para o cálculo da TIR)	E
45	Esclarecer qual é a data-base do orçamento: junho/2019 (pág. 4) ou agosto/2019 (pág. 5)?	E
Modelagem Jurídica e Minutas de Edital de Contrato		
46	As alterações legislativas apresentadas na minuta de Projeto de Lei que altera a Lei nº 4011/2017 (anexo do Caderno 11) são suficientes para o Metrô/DF exercer todas as competências como ente fiscalizador e regulador conforme proposto no estudo?	E
47	Esclarecer o que significam os <u>limites legais</u> citados na página 18 do Caderno 11, no trecho que transcreve cláusula dos contratos de concessão vigentes com as prestadoras de serviços de transporte rodoviário.	E
48	Com relação à parte dos parâmetros de desempenho técnico e de atendimento ao usuário, são necessárias as seguintes informações adicionais:	I
48a	Métrica, forma de coleta e periodicidade	I
48b	Metas de desempenho ou a forma como tais metas serão estabelecidas	I
48c	Correlação entre o indicador e a adequada prestação do serviço estabelecida no §1º, art. 6º da Lei Federal 8.987/1995	I
49	Em relação às penalidades e sanções, quais os critérios para definir os diferentes níveis de gravidade e correspondente penalização? Ex.: trafegar com a porta aberta e empregar pessoal inidôneo (o que pode trazer riscos aos usuários) são classificadas como infrações leves.	E
50	Foi avaliado se as multas propostas são suficientes para inibir as infrações? (pois dependendo dos valores pode ser mais barato continuar infringindo a regulamentação do que resolver os problemas).	E
51	Foi verificado se o fluxo de recursos estimados provenientes do Fundo de Participação dos Estados é suficiente para efetivação das garantias necessárias?	E
52	Diversos riscos foram classificados na matriz de riscos como compartilhados. Não haveria a necessidade de se estabelecer regras específicas de como se daria o compartilhamento de cada um desses riscos?	E
53	Complementar o material entregue com os Anexos faltantes da minuta de contrato. Para alguns anexos faltantes são citadas outras partes do estudo como se pretendesse indicar que o respectivo conteúdo se encontra em outro caderno. Ocorre que para alguns anexos faltantes nem essa indicação é feita e para o caso do Quadro de Indicadores de Desempenho (Anexo 33) é indicado o Caderno 7, mas citado Caderno não contém o referido Quadro.	I
54	Item 1.1 da Minuta de Edital: "...sistema de ônibus complementar..."?	E
55	Item 1.2.3 da Minuta de Edital: "...serviços públicos de conservação e manutenção..."?	E
56	Item 14.8.2.2 da Minuta de Edital: Uma mesma instituição financeira poderá atestar mais de um licitante?	E
57	Item 21 da Minuta de Edital: Não deveria ser incluído o comprovante do ressarcimento dos estudos?	E
58	Minuta do contrato: Fazer constar lista de definições e siglas e incluir anexo contendo mapa ou croquis relativo a definição das Fases	I

59	Os custos relativos à Certificadora, proposta no item 6.1.4 da Minuta de Contrato estão previstos no fluxo de caixa do projeto?	E
60	Não há lógica em se utilizar o IPCA neste caso, tendo em vista que o valor de ressarcimento foi construído com base na tabela de consultoria do DNIT. Portanto, a lógica é reajustar pelo índice de consultoria do próprio DNIT.	E
61	Item 6.1.6.3: Há necessidade deste item? A SPE e a autorizada que elaborou os estudos seriam pessoas jurídicas distintas.	E
62	Item 21.1.10 da Minuta de Contrato: os projetos executivos da Fase I não poderiam ser na etapa preliminar?	E
63	Item 22.3 da Minuta de Contrato: inclui desapropriação?	E
64	Item 26.2 da Minuta de Contrato: não cria obrigações e responsabilidades desnecessárias? Não bastaria apenas o item 26.?	E
65	Item 30.21.2 da Minuta de Contrato: a aferição dos indicadores de desempenho pela Certificadora contratada pela Certificadora não caracteriza delegação inadequada da competência de supervisão?	E
66	Item 32.11 da Minuta de Contrato: A garantia não deveria atrelada aos investimentos ao invés da receita?	E
67	Item 34.11 da Minuta de Contrato: "...valores fixados nesta cláusula..."?	E

ANEXO II – AGENDA DE REUNIÕES PROPOSTA

DATA	HORÁRIO	TEMA	ESCLARECIMENTOS / INF. ADIC.
04/10	14h – 16h	Planejamento e Demanda	1 a 12
	16h – 18h	Engenharia (Fase III)	25 a 32
07/10	09h – 11h	Engenharia (Fases I e II)	13 a 24 ; 33
	11h – 12h	Modelo operacional	34 a 37
08/10	09h – 12h	Orçamento	38 a 41
09/10	09h – 12h	Modelagem Jurídica/Edital/Contrato	46 a 67
11/10	14h – 18h	Modelagem Econômico - Financeira	42 a 45
21/10	14h – 18h	Consolidação das discussões	-

Obs.: as datas propostas poderão sofrer ajustes de comum acordo entre a Comissão Técnica e o grupo autorizado que teve o estudo selecionado.

ANEXO III - RELAÇÃO DOS PRINCIPAIS ASPECTOS CONCEITUAIS IMPORTANTES PARA IMPLEMENTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO QUE SERÃO OBJETO DE VALIDAÇÃO DO GOVERNO

Nº	DEFINIÇÃO
01	Papel do Metrô/DF e de eventuais outros órgãos e entidades na realização da licitação e na fiscalização e regulação do empreendimento.
02	Modelo de licitação e condições para qualificação e habilitação dos proponentes, incluindo valores de PL, garantias e outros.
03	Exigência de Plano de Negócios.
04	Modelo tarifário.
05	Definição da TIR.
06	Alocação de riscos (matriz de riscos).
07	Definição da alternativa a ser adotada para os deslocamentos transversais entre as quadras 600 e 900 (adequação das passagens subterrâneas ou utilização de

	faixas de pedestres nos eixinhos).
08	Definição da sequência das Fases II e III.
09	Utilização de terrenos como forma de pagamento e valoração e alteração do uso e potencial construtivo destes.
10	Modelo de garantias proposto, no que se refere à utilização do Fundo de Participação dos Estados – FPE como fundo garantidos e nomeação de agente de pagamento.
11	Estrutura financeira e financiabilidade do projeto.
12	Possibilidade de inclusão de novos trechos de VLT por Fluxo de Caixa Marginal – FCM.
13	Necessidade de contratação de Certificadora.

ANEXO IV – DISCUSSÕES A SEREM REALIZADAS PARALELAMENTE AO PROCESSO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA

Nº	DISCUSSÃO	ÓRGÃO/ENTIDADE
1	Avaliação do empreendimento e utilização de catenária nos termos da Portaria 420	IPHAN
2	Início dos procedimentos para licenciamento ambiental	IBRAM
3	Fornecimento de energia elétrica e remanejamento de linhas para as quadras 700	CEB
4	Financiabilidade do projeto	BNDES e outros agentes financiadores
5	Financiamento pelo RETREM	MDR
6	Prioridade semafórica	DETRAN
7	Utilização de terrenos como aporte	TERRACAP
8	Ciclovias, calçadas e eventual alteração do PPCUB	SEDUH
9	Trecho Aeroporto	INFRAMERICA



Documento assinado eletronicamente por **JOSE SOARES DE PAIVA - Matr.0273757-4, Membro da Comissão Técnica**, em 26/09/2019, às 14:57, 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 26/09/2019, às 14:58, 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 26/09/2019, às 14:59, 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 **ANTONIO MARIA ESPÓSITO NETO - Matr.0275146-1, Membro da Comissão Técnica**, em 26/09/2019, às 14:59, 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 26/09/2019, às 15:20, 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?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= **28686151** código CRC= **B59C6425**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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

00090-00008789/2019-30

Doc. SEI/GDF 28686151