



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO
DISTRITO FEDERAL

Gabinete

Comissão Técnica Zona Verde

Relatório SEI-GDF n.º 4/2021 - SEMOB/GAB/CTZV

Brasília-DF, 18 de novembro de 2021

COMISSÃO TÉCNICA PMI 2/2019/SEMOB

ESTACIONAMENTOS ROTATIVOS – PROJETO ZONA VERDE

RELATÓRIO 08

Aprimoramento do Projeto Zona Verde

NOVEMBRO / 2021

1. INTRODUÇÃO

Trata-se do Procedimento de Manifestação de Interesse - PMI 2/2019/SEMOB, vinculado ao Edital de Chamamento Nº 2/2019, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal em 9 de maio de 2019, em cujo a empresa autorizada Rizzo Parking and Mobility S/A (doravante neste relatório tratada como "RIZZO") teve seus estudos selecionados por meio do Edital de Avaliação e Seleção publicado no Diário Oficial do Distrito Federal em 20 de novembro de 2019.

Em atendimento ao item "III a)" da Decisão nº 3.473/2021 (70776354) do Tribunal de contas do Distrito Federal - TCDF, esta Comissão Técnica elaborou o Relatório 07 (70826424), o qual foi encaminhado ao TCDF por meio do Ofício Nº 2603/2021 - SEMOB/GAB (72364737).

Esclarece-se que, nos termos do art. 26 do Decreto 39.613, de 3 de janeiro de 2019, esta Comissão pode solicitar alterações e correções aos estudos não apenas para atender à demanda dos órgãos de controle, mas também para aprimorar o respectivo projeto.

Este é o presente caso. A partir de discussões com a RIZZO, concluiu-se pela necessidade de aprimoramento dos seguintes tópicos inerentes ao projeto:

- Taxa de ocupação e taxa de respeito;
- Investimentos para implantação dos estacionamentos;
- Tarifa;
- Forma de contratação e quantidade dos monitores; e
- Plano de Comunicação.

Nos itens seguintes deste Relatório são detalhados os argumentos que justificam a necessidade de aprimoramento destes tópicos e os respectivos ajustes realizados nos estudos.

2. TAXA DE OCUPAÇÃO E TAXA DE RESPEITO

A taxa de ocupação está relacionada ao percentual médio das vagas que serão efetivamente ocupadas em relação ao total de vagas disponíveis e ao tempo de permanência médio em relação ao período total de cobrança.

Por sua vez, a taxa de respeito está relacionada ao percentual de usuários em relação, ao total que utiliza o sistema, que realizam o pagamento de acordo com as regras estabelecidas.

Em outras palavras, o produto "taxa de ocupação" vezes "taxa de respeito" exprime a relação entre a receita efetivamente aferida e o potencial de receita que determinada área é capaz de oferecer.

A taxa de ocupação é de difícil previsibilidade em uma situação prévia em que não há cobrança, tendo em vista que um dos objetivos do projeto é exatamente, dentro de uma visão de política de mobilidade, alterar a ocupação do espaço público a partir da cobrança de tarifa por sua utilização. Pode-se afirmar que, caso a taxa de ocupação em nada ou pouco se altere a partir do momento em que se inicia a cobrança, o objetivo do projeto não foi atingido. Por outro lado, caso ela se reduza drasticamente, fica caracterizada uma situação não de democratização, mas de quase proibição do uso do espaço público.

No caso da taxa de respeito, ela está associada não apenas a fatores comportamentais, mas também à capacidade de conscientização e fiscalização, cujas responsabilidades podem ser compartilhadas com a concessionária, mas a presença do poder público e efetividade de sua atuação é imprescindível

A Rizzo, a partir da experiência que detém na gestão de estacionamentos rotativos, alertou a SEMOB de que, ao longo da estruturação do projeto Zona Verde, a discussão em torno da fixação dessas taxas para efeito de modelagem do projeto não foi suficientemente aprofundada.

Alerta este, que a própria equipe técnica do TCDF já havia feito em reuniões realizadas com a equipe da SEMOB por videoconferência.

De fato, simulações na planilha econômico-financeira demonstram que pequenas variações nessas taxas em relação aos valores fixados previamente na modelagem podem ter grande impacto na atratividade e retorno do projeto.

Adicionalmente, verificou-se que os valores fixados na última modelagem encaminhada ao Tribunal (taxa de ocupação de 50% e taxa de respeito de 75%) são significativamente superiores aos adotados em outros editais.

Concluiu-se, portanto, que para evitar riscos a licitação e à futura execução do projeto, que dizem respeito a desinteresse no certame ou inviabilização do projeto após sua contratação por frustração de receita, o processo de definição dessas taxas deve ser aprimorado. Para tanto, considerou-se:

- Aspectos relacionados à política de estacionamentos;
- Referências de outros editais e projetos já contratados;
- Abordagem conservadora; e
- Dispositivo de mitigação de risco.

ASPECTOS RELACIONADOS À POLÍTICA DE ESTACIONAMENTOS:

As ações governamentais como a adoção de medidas que levam a cobrança pela utilização do espaço público urbano para que se possa estacionar os veículos automotores individuais vão muito além de uma política meramente arrecadatória. É sobretudo uma política de mobilidade urbana e em consonância com as boas práticas de sustentabilidade ambiental que pautam o uso e a ocupação do solo, principalmente nas grandes cidades, como é o caso de Brasília.

É partindo dessa premissa que diversas cidades do Brasil e no mundo vem adotando políticas de estacionamento rotativo pago com o objetivo de proporcionar aos motoristas a disponibilidade de vagas que, exatamente por suas características, de ocupação em forma de rodízio, garante aos condutores a oferta de locais suficientes, eliminando assim impedância de gastos de tempo e de queima de combustíveis fósseis, proporcionando maior qualidade de vida nos espaços públicos urbanos.

A viabilidade e o sucesso das políticas de estacionamento rotativo pago passa, necessariamente, por garantir uma taxa de ocupação mínima das vagas que viabilize economicamente o empreendimento. As experiências ao redor do mundo apontam que os percentuais devem oscilar entre 20% e 85%. Abaixo de 20% haveria dificuldades para cobrir os custos de operação dos sistemas rotativos de estacionamentos e acima de 85% haveria dificuldade para o condutor encontrar um local para estacionar ao mesmo tempo que indicaria que um dos principais objetivos da implantação das vagas se perderia, qual seja, o desestímulo ao transporte individual, uma vez que a alta taxa de ocupação denota grande quantidade de circulação de automóveis particulares.

Diante dessa perspectiva algumas cidades adotam políticas de estacionamento pago com medidas que buscam evitar taxas de ocupação abaixo de 20% e acima de 85%. Um exemplo, é o *SF Park*, sistema de estacionamentos da cidade de San Francisco nos Estados Unidos estabeleceu uma tarifa móvel de cobrança de valores para se estacionar na cidade. Quando determinada localidade apresenta ociosidade de vagas acima de 80% a administração local reduz as tarifas com o objetivo de estimular o uso das vagas. Por outro lado, nas situações em que se atinge lotação acima de 85% das vagas, aciona-se um dispositivo para aumentar o valor pago por hora de utilização das vagas com vistas a desestimular o uso dos estacionamentos (SHOUP e PIERCE, 2013).

Embora cada cidade tenha suas características particulares, considera-se que tal referência pode ser enxergada como válida para a estruturação de empreendimentos relacionados a estacionamentos rotativos pagos em áreas urbanas de forma geral. Por outro lado, verifica-se que a taxa de ocupação não deve ser considerada como uma variável estática que pode ser previamente prevista, mais como uma variável dinâmica sujeita a variações contínuas resultantes de uma regulação por meio de dispositivos de política pública.

REFERÊNCIAS DE OUTROS EDITAIS E PROJETOS JÁ CONTRATADOS:

Esta Comissão realizou pesquisa de editais existentes para implementação de estacionamentos rotativos. Os dados levantados foram os seguintes:

CIDADE	TAXA DE OCUPAÇÃO	TAXA DE RESPEITO
São Paulo	24%	75%
Nova Iguaçu	30%	75%
João Pessoa	70%	60%
Farroupilha	36%	63%
Erechim	30% a 60%	-
Criciúma	40% a 60%	75%
Joinville	37% a 47%	95%

Natal	70%	50%
Pati do Alferes	33%	75%
Guarapari	60%	70%
Vitória	70%	75%

Observa-se que tais taxas não necessariamente correspondem aos valores que efetivamente são / serão observados após a implementação da cobrança, e sim valores previamente estimados para fins de modelagem. A Rizzo, alertou que no caso de Guarapari, cidade na qual o grupo é detentor do contrato de concessão, a taxa de ocupação efetiva se mostrou bastante inferior ao que foi previsto no edital, havendo inclusive um pleito para reequilíbrio do contrato.

A Rizzo, a partir de sua experiência como operadora, disponibilizou, por meio do Relatório Rizzo pós reunião 27/10/2021 ([link para acesso](#)), dados referentes ao contrato de Florianópolis que correspondem às taxas efetivamente observadas na execução do empreendimento. No caso específico, os valores limites para a taxa de ocupação e para a taxa de respeito correspondem a 20% e 60% respectivamente, ou seja, inferiores a maioria dos valores que constam nos editais que foram consultados como referência.

ABORDAGEM CONSERVADORA:

Considerando que:

- Não se trata de uma política meramente arrecadatória;
- A definição prévia das taxas de ocupação e respeito para fins de modelagem, em última análise, servem tão somente para o cálculo de uma taxa de outorga mínima para fins de licitação. Mas, o resultado do certame, do qual advirá a taxa de outorga que vinculará o futuro contrato de concessão, será baseado nas estimativas próprias que os proponentes farão considerando o potencial de receita e os riscos do empreendimento;
- O projeto foi suficientemente aprimorado no que se refere às condições de habilitação técnica e econômica, inclusive seguindo recomendações do próprio Tribunal de contas, para permitir um ambiente concorrencial adequado;
- O poder concedente tende a ser beneficiado por uma concorrência com elevado número de participantes tendo em vista haver maiores chances de oferta de percentuais de outorga maiores;
- Por outro lado, a superestimar as taxas de ocupação e respeito na modelagem pode aumentar a sensação de risco, comprometer a atratividade do projeto e afastar os competidores;
- A própria regra estabelecida, tendo em vista que a outorga é um percentual da receita bruta, já favorece o poder concedente no caso de que as taxas de ocupação e respeito verificadas ao longo do contrato sejam maiores que aquelas previamente estimadas; e
- O dispositivo de mitigação de risco, que será comentado na sequência, potencializa mais ainda eventual ganho do poder concedente com o aumento das taxas de ocupação e respeito;

Entende-se como benéfica a adoção de valores conservadores na modelagem para evitar riscos tanto na fase licitatória (baixa atratividade), quanto na fase de execução do contrato (eventual inviabilidade por frustração de receita).

DISPOSITIVO DE MITIGAÇÃO DE RISCO:

Conforme cálculos constantes da planilha de simulação de mitigação de risco ([link para acesso](#)) com dados originários da aba "Fluxo de Caixa" da planilha do modelo econômico-financeiro ([link para acesso](#)) e regras que serão fixadas na minuta de contrato e detalhadas em anexo específico, introduziu-se um dispositivo de mitigação do risco de variação de receita em função das incertezas referentes à taxa de ocupação e respeito.

Tal dispositivo é baseado nas seguintes premissas:

- Compartilhamento das responsabilidades e incentivos entre o poder concedente e a concessionária;
- Divisão entre poder concedente e concessionária, na proporção de 50%, das diferenças observadas na receita líquida da concessão, entre a receita esperada e a efetivamente aferida, para mais ou para menos;
- Ajuste de contas realizado por meio de descontos ou acréscimos no percentual de outorga mensal, conforme tabela apresentada em anexo do contrato;
- Percentuais de descontos e acréscimos calculados em relação à outorga mínima referencial da licitação. A parcela da outorga mensal correspondente entre o valor ofertado e o valor mínimo permanece como risco exclusivo da concessionária;
- O intervalo de variação correspondente ao dispositivo fica limitado ao desconto ou acréscimo no percentual de outorga de 15%, que corresponde à taxa mínima referencial de licitação; e
- A fiscalização da receita, conforme estabelecido, terá como parâmetro a receita bruta. Os cálculos referentes aos ajustes que serão fixados no contrato levaram em conta os percentuais de tributação definidos na legislação para ter como referência a receita líquida.

Os gráficos e tabelas constantes da planilha de simulação de mitigação de risco ([link para acesso](#)) demonstram que os efeitos negativos das variações inesperadas de receita são suavizados pelo dispositivo e criam incentivos tanto para o poder concedente, quanto para a concessionária, no sentido de que sejam realizadas ações para o aumento da rotatividade e da taxa de respeito, implicando num aumento da receita, embora não seja esse o objetivo principal do projeto.

DETALHAMENTO DOS AJUSTES (VALORES ADOTADOS):

Em função dos conceitos e das referências citadas foram adotados os seguintes valores referenciais para efeito da modelagem:

- Taxa de ocupação: 30%
- Taxa de respeito: 50% a 60% entre 0 1º e o 4º ano, e 60% do 5º ano em diante.

Os impactos na modelagem podem ser verificados na planilha da modelagem econômico-financeira ([link para acesso](#))

3. INVESTIMENTOS PARA IMPLANTAÇÃO DE ESTACIONAMENTOS

Este item foi já bastante discutido, tendo em vista os questionamentos emitidos pelo TCDF na "Informação nº 84/2021 DIGEM3" (70778619) e no "Papel de Trabalho Nº 14 - Análise do Orçamento dos Estacionamentos" (70815505), também elaborado pelo Tribunal.

A maior parte das recomendações foi acatada pela SEMOB, sendo que, por meio do

Relatório 07 (70826424) desta Comissão Técnica, procurou-se justificar alguns itens não atendidos.

A partir de novas avaliações, posteriores ao encaminhamento do Relatório 07 ao Tribunal, propõe-se os seguintes ajustes adicionais:

- Redução do percentual de demolição de pavimentação asfáltica nos bolsões objeto de revitalização (Ipê Branco) para 25%, conforme recomendação já emitida pelo TCDF;
- Exclusão de toda a restauração da pavimento flexível nos Ipês Amarelo, Roxo e Rosa das obrigações da concessionária. Entendeu-se que, como todas as intervenções recentes vem sendo realizadas por entidades do GDF, a exemplo da NOVACAP, não seria adequado transferir todo o planejamento inerente a um sistema de gerenciamento de pavimentos do Plano Piloto de Brasília à concessionária de estacionamentos rotativos, pois as responsabilidades que seriam acrescidas fogem do escopo e dos objetivos da futura concessão;
- Em complementação ao item anterior, exclusão do item referente à limpeza do obra nos Ipês Amarelo, Rosa e Roxo;
- Retirada dos quantitativos referentes à "assentamento de sinalizador de vaga, bate-roda (40x16x8) cm em concreto". Tal dispositivo tem sua necessidade em apenas algumas poucas situações (nas quais já existem outros dispositivos implantados na situação atual) e estava sendo considerado em todas as vagas, gerando um impacto financeiro muito alto ao projeto.

DETALHAMENTO DOS AJUSTES:

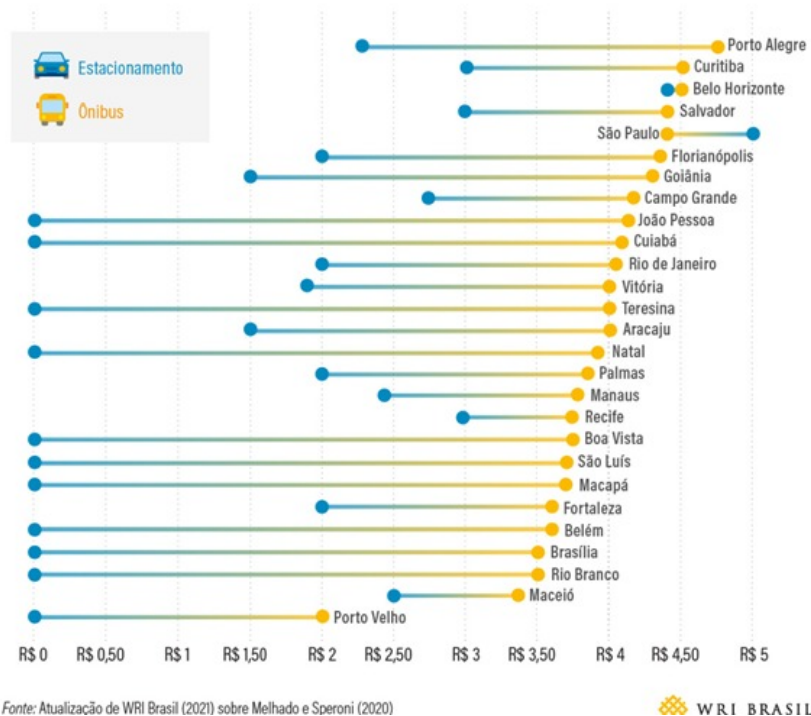
Os ajustes estão detalhados na aba "Estacionamentos" da planilha do modelo econômico-financeiro ([link para acesso](#)). Em função dos ajustes realizados o valor estimado para a implantação dos estacionamentos foi reduzido de R\$ 115 milhões para R\$ 72 milhões. Os custos correspondentes com manutenção, tendo em vista serem proporcionais ao "CAPEX" total da modelagem, também foram reduzidos.

4. TARIFA

Os valores das tarifas também já foram objeto de discussão com o TCDF. Em modelagens anteriores eram previstos valores que variavam entre R\$ 2 / hora a R\$ 5 / hora. Na última modelagem encaminhada adotou-se o valor fixo de R\$ 2 / hora para todos os Ipês.

Tendo em vista o tempo decorrido desde que se iniciou a estruturação do projeto, em 2019, propõe-se reajustar este valor fixo para R\$ 3 / hora em todos os Ipês, o qual encontra-se dentro dos padrões de modicidade e compatível com referências de outros empreendimentos similares no Brasil. Na figura abaixo, verifica-se cinco metrópoles que possuem tarifas de cobrança de estacionamento rotativo (Curitiba, São Paulo, Salvador, Recife, Belo Horizonte) igual ou superior a R\$ 3 / hora.

Tarifas do estacionamento rotativo e do ônibus em capitais brasileiras



DETALHAMENTO DOS AJUSTES:

O novo valor de R\$ 3 / hora foi ajustado na planilha de modelagem econômico-financeira ([link para acesso](#)).

5. FORMA DE CONTRATAÇÃO E QUANTIDADE DE MONITORES

Pode-se verificar que, na última modelagem encaminhada, havia a previsão na minuta de contrato de que os monitores deveria ser contratados com Micro Empreendedores Individuais (MEI). Ocorre que tal forma de contratação mostrou-se inviável do ponto de vista legal, havendo inclusive o risco de ser caracterizada como burla à legislação.

Por outro lado, o próprio Tribunal, em manifestações anteriores, questionou se o número previsto na modelagem não seria exagerado, o que levou a SEMOB a adotar uma primeira redução no respectivo quantitativo.

A partir de uma análise mais aprofundada, que levou em conta a necessidade de equilibrar os custos da concessão, a forma adequada de contratação (CLT) e a importância dos monitores na fiscalização da concessão, propõe-se uma nova redução. Os critérios são mostrados no quadro abaixo:

CENÁRIO	VAGAS COBRADAS	VAGAS ISENTAS	QUANTITATIVO DE MONITORES
ORIGINAL	1 cada 100	1 cada 100	1015
ATUAL	1 cada 100	1 cada 200	811
NOVA PROPOSTA	1 cada 100	1 cada 400	638

DETALHAMENTO DOS AJUSTES:

Os respectivos cálculos são detalhados na aba "Campo OPEX" da planilha do modelo econômico-financeiro ([link para acesso](#)). Possibilitou-se uma redução no custo anual com o pessoal de

campo (item de custo mais significativo do OPEX) de R\$ 32 milhões / ano para R\$ 26 milhões / ano.

6. PLANO DE COMUNICAÇÃO

Tendo em vista as últimas discussões realizadas com o Tribunal, a SEMOB havia optado por retirar os custos correspondentes ao Plano de Comunicação das obrigações da concessionária, deixando toda a responsabilidade para os órgãos oficiais por meio da propaganda institucional.

Ocorre que, pelos próprios conceitos relatados no item 2 deste Relatório, é adequado que haja uma divisão de responsabilidades, riscos e incentivos entre o poder concedente e a concessionária. Sendo um dos fatores importantes para o sucesso do empreendimento, e que impacta diretamente na taxa de respeito, a conscientização da população, é interessante que a própria concessionária também tenha instrumentos para atuar nesse sentido.

Dessa forma optou-se por voltar a considerar na modelagem um custo de R\$ 5 milhões, referente ao Plano de Comunicação, como de responsabilidade da concessionária. Trata-se de um valor pequeno, consideravelmente inferior àquele que havia sido proposto inicialmente, mas que tem o significado de caracterizar também a concessionária, ao lado do poder concedente, como agente responsável pela conscientização da população.

DETALHAMENTO DOS AJUSTES:

Os respectivos itens de custos são detalhados na aba "Comunicação" da planilha do modelo econômico-financeiro ([link para acesso](#)).

7. CONCLUSÕES E ENCAMINHAMENTOS

Entende-se que os ajustes registrados e justificados neste Relatório contribuem de forma importante para o aprimoramento do projeto e redução de riscos, tanto na fase de licitação, quanto na fase de execução contratual.

Assim sendo, esta Comissão Técnica propõe ao Senhor Secretário de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal o encaminhamento ao Tribunal de Contas do Distrito Federal - TCDF, deste Relatório e dos seguintes arquivos eletrônicos:

- "Planilha do modelo econômico-financeiro Zona Verde NOV2021.xlsx" ([link para acesso](#)), que sintetiza a modelagem ajustada adotada pela SEMOB para aprimoramento do projeto; e
- "Planilha de simulação do dispositivo de mitigação de risco Zona Verde NOV2021" ([link para acesso](#)).

Na sequência, esta Comissão irá avaliar e ajustar os arquivos correspondentes às minutas de Edital e Contrato, e seus anexos, de forma a compatibilizá-los com os aprimoramentos descritos neste Relatório, para posterior encaminhamento ao TCDF. Na ocasião será encaminhado o anexo específico que detalha as regras para o compartilhamento de risco.

HENRIQUE OLIVEIRA MENDES (Matrícula 275.262-x)

Coordenador da Comissão Técnica - PMI n.º 02/2019/SEMOB

(Portaria SEMOB nº 154/2021, publicada no DODF em 8 de outubro de 2021)

ALESSANDRO SILVA BARBOSA (Matrícula 174.914-5)

Membro da Comissão Técnica - PMI n.º 02/2019/SEMOB

(Portaria SEMOB nº 154/2021, publicada no DODF em 8 de outubro de 2021)

BRUNA PINHEIRO DE MELO (Matrícula 276.159-9)

Membro da Comissão Técnica - PMI n.º 02/2019/SEMOB

(Portaria SEMOB nº 154/2021, publicada no DODF em 8 de outubro de 2021)

(EM LICENÇA)

FERNANDO JORGE RODRIGUES (Matrícula 0032077)

Membro da Comissão Técnica - PMI n.º 02/2019/SEMOB

(Portaria SEMOB nº 51/2019, publicada no DODF em 1º de julho de 2019)

JANUARIO ÉLCIO LOURENCO (Matrícula 268.705-4)

Membro da Comissão Técnica - PMI n.º 02/2019/SEMOB

(Portaria SEMOB nº 154/2021, publicada no DODF em 8 de outubro de 2021)

OSVALDO ASSIS ROCHA NETO (Matrícula 176.422-5)

Membro da Comissão Técnica - PMI n.º 02/2019/SEMOB

(Portaria SEMOB nº 154/2021, publicada no DODF em 8 de outubro de 2021)

POLLYANE BARBOSA CAETANO FERREIRA (Matrícula 278.602-8)

Membro da Comissão Técnica - PMI n.º 02/2019/SEMOB

(Portaria SEMOB nº 154/2021, publicada no DODF em 8 de outubro de 2021)

THAIS CHRISTINE LEMOS PARANHOS (Matrícula 278.589-7)

Membro da Comissão Técnica - PMI n.º 02/2019/SEMOB

(Portaria SEMOB nº 154/2021, publicada no DODF em 8 de outubro de 2021)



Documento assinado eletronicamente por **HENRIQUE OLIVEIRA MENDES - Matr.0275262-X, Coordenador(a) da Comissão Técnica**, em 22/11/2021, às 16:39, 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 Zona Verde**, em 22/11/2021, às 16:42, 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 **THAIS CHRISTINE LEMOS PARANHOS - Matr.0278589-7, Membro da Comissão Técnica Zona Verde**, em 22/11/2021, às 16:42, 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 **OSVALDO ASSIS ROCHA NETO - Matr.0176422-5, Membro da Comissão Técnica Zona Verde**, em 22/11/2021, às 16:42, 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 **ALESSANDRO SILVA BARBOSA - Matr.0174914-5, Membro da Comissão Técnica Zona Verde**, em 22/11/2021, às 16:43, 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 **POLLYANE BARBOSA CAETANO FERREIRA - Matr.0278602-8, Membro da Comissão Técnica Zona Verde**, em 22/11/2021, às 16:43, 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 Zona Verde**, em 22/11/2021, às 16:46, 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](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=74397145)
verificador= **74397145** código CRC= **F734C473**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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