PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE

EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO 001/2016

PMI 001/2016

CHAMAMENTO PÚBLICO PARA PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE MODELAGEM TECNICA, ECONOMICO-FINANCEIRA E JURIDICA REFERENTE AO DESENVOLVIMENTO, IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DA VIA TRANSBRASÍLIA E SEU COMPLEXO URBANÍSTICO.

Brasília/DF, 09 de maio de 2016.

1 PREÂMBULO

1.1 O Governo do Distrito Federal, por intermédio da Secretaria de Estado de Fazenda, nos termos do Decreto nº 36.554, de 17 de junho de 2015, da Ata de Reunião Conjunta do Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas – CGP e do Grupo de Deliberação, de 05 de maio de 2016, e considerando o interesse do setor privado em participar de parceria com o GDF, após recebimento de Manifestações de Interesse Privado - MIPs, torna público o Procedimento de Manifestação de Interesse – PMI nº 001/2016-GDF, a fim de obter estudos de modelagem técnica, econômico-financeira e jurídica para o desenvolvimento, implantação, operação e manutenção da Via Transbrasília e seu complexo urbanístico.

2 DAS DEFINIÇÕES

2.1 PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE – instrumento que a administração pública pode utilizar, antes do processo licitatório, para obter estudos de viabilidade, levantamentos, investigações ou projetos de pessoa física ou jurídica de direito privado relativos a empreendimento objeto de concessão comum ou permissão de serviços públicos, PPP, arrendamento de bens públicos ou concessão de direito real de uso;

2.2 ESTUDOS – estudos de modelagem técnica, econômico-financeira e jurídica para o desenvolvimento, implantação, operação e manutenção da Via Transbrasília e seu complexo urbanístico;

2.3 PROPONENTE – pessoa física ou jurídica, grupo econômico ou consórcio, interessada em participar deste PMI;

2.4 REQUERIMENTO – requerimento de autorização para apresentação dos ESTUDOS objeto deste PMI;

2.5 PESSOA AUTORIZADA – pessoa física ou jurídica de direito privado autorizada a apresentar os ESTUDOS objeto deste PMI.

2.6 VALOR DE RESSARCIMENTO – O valor máximo para possível ressarcimento dos projetos, levantamentos, investigações e estudos, fundamentado em prévia justificativa técnica, que poderá basear-se na complexidade dos estudos ou na elaboração de estudos similares, e que não ultrapassará, em seu conjunto, 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento) do valor total estimado previamente pela administração pública para os investimentos necessários à implementação do empreendimento ou para os gastos necessários à operação e à manutenção do empreendimento durante o período de vigência do contrato, o que for maior.

2.7 CRITÉRIOS DE AUTORIZAÇÃO – requisitos objetivos para qualificação, análise e aprovação de requerimento de autorização para apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos;

2.8 CRITÉRIOS DE SELEÇÂO – requisitos objetivos para a avaliação e seleção de projetos, levantamentos, investigações e estudos apresentados por pessoa autorizada, com as correspondentes pontuações.

2.9 TERMO DE AUTORIZAÇÃO – documento que autoriza pessoa física ou jurídica de direito privado a realizar os ESTUDOS objeto deste PMI.

3 DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

3.1 Este PMI, sem prejuízo de outras normas pertinentes, deve observar os seguintes diplomas legislativos:

3.1.1 Lei 3.792, de 02 de fevereiro de 2006;
3.1.2 Decreto 36.554, de 17 de junho de 2015;
3.1.3 Lei Complementar 803, de 25 de abril de 2009 e suas atualizações (PDOT);
3.1.4 Legislação ambiental.

4 DO OBJETO

4.1 O presente PMI tem como objeto a participação espontânea da iniciativa privada na realização de estudos de modelagem técnica, econômico-financeira e jurídica referente ao desenvolvimento, implantação, operação e manutenção da Via Transbrasília e seu complexo urbanístico.

4.2 Os ESTUDOS deverão ser desenvolvidos conforme TERMO DE REFERÊNCIA disposto no ANEXO IV:

5 DAS CONDIÇÕES E PRAZOS PARA A MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE

5.1 Poderão participar deste PMI pessoas físicas ou jurídicas de direito privado, individualmente ou em grupo.

5.1.1 A participação em grupo dispensa a necessidade de vínculo formal entre os participantes;

5.1.2 Os interessados em participar do PMI deverão indicar um representante, que será responsável pela veracidade das declarações que o proponente realizar.

5.2 Os interessados deverão entregar REQUERIMENTO em até 20 (vinte) dias úteis, a contar da publicação deste Edital, conforme o modelo disponível no ANEXO I, e acompanhado dos documentos a seguir:

i. Documentos de Habilitação:
   - Estatuto ou Contrato Social;
   - Ata de Eleição de Posse da Diretoria;
   - CNPJ e Inscrição Estadual;
   - Documento de identidade do dirigente;
   - Inscrição do CPF do Administrador;
   - Comprovante de endereço da empresa;
   - Certidão de negativa de falência e concordata;
   - Certidões de tríplice regularidade fiscal.

ii. Projeto preliminar: com a descrição do objeto, sua relevância e os benefícios econômicos e sociais dele

advindos; Visão do projeto e sistemática de elaboração dos estudos; Características gerais do modelo de negócio considerado mais apropriado, a previsão das receitas esperadas e dos custos operacionais e investimentos envolvidos, além dos riscos compartilhados; Outros elementos que permitam avaliar a conveniência, a eficiência e o interesse público envolvidos no projeto;

iii. Plano de Trabalho: descrição detalhada das etapas do estudo e atividades que se pretende realizar, e respectivos prazos de execução;

iv. Equipe técnica: composição e carga horária prevista para a equipe técnica que realizará os estudos; e

v. Planilha de Custos financeiros: descrição pormenorizada (por etapa de estudo e atividade) dos custos previstos para elaboração dos estudos, discriminados de forma a permitir, caso sejam aproveitados, análise por parte do poder concedente com vistas a seu futuro ressarcimento.

vi. Cadastro Técnico, conforme modelo do ANEXO II.

vii. Termo de Cessão de Propriedade e Direitos Autorais, conforme modelo do ANEXO III.

5.2.1 O prazo estabelecido no item 5.2 poderá ser prorrogado, mediante a devida fundamentação.

5.3 O REQUERIMENTO deverá ser entregue das 09h às 17h, na Secretaria de Estado de Fazenda, SBN Qd. 02 Bl. A Ed. Vale do Rio Doce, 9º andar, sala 902 Brasília – DF – CEP 70049-909.

5.4 Estão impedidos de participar deste PMI, servidores efetivos, comissionados ou colaboradores do GDF.

6 DA ANÁLISE DOS REQUERIMENTOS

6.1 Caberá à Secretaria de Estado de Fazenda, mediante a adoção dos critérios dispostos no "Quadro de Análise dos Requerimentos" (Anexo V), verificar as REQUERENTES aptas a receberem a autorização para a elaboração dos estudos.

6.2 Serão consideradas aptas somente aquelas empresas que receberem a qualificação de "Atendeu satisfatoriamente" ou "Superou as expectativas" constantes do "Quadro de Análise dos Requerimentos" (Anexo V). Caso a requerente receba a classificação de "Não atendeu" ou "Atendeu parcialmente", não será considerada apta a elaborar os estudos.

6.3 A Secretaria de Estado de Fazenda poderá requerer a participação de técnicos especializados de outras unidades do GDF na análise dos REQUERIMENTOS apresentados.

6.4 A Secretaria de Estado de Fazenda, visando assegurar o princípio da unidade nos procedimentos metodológicos, cumprirá as seguintes instruções:

i. A análise dos REQUERIMENTOS será realizada utilizando-se o "Quadro de Análise dos Requerimentos" (Anexo V), onde será verificado o atendimento às expectativas da Secretaria de Estado de Fazenda nos critérios pré-estabelecidos;

ii. Para analisar o atendimento aos critérios, serão consideradas, exclusivamente, as informações claramente especificadas nos REQUERIMENTOS. Não havendo clareza nas informações, estas não serão consideradas;

iii. Considera-se inadequado o REQUERIMENTO que não atender aos aspectos solicitados sendo, por consequência, rejeitado.

6.5 Caso seja verificada alguma deficiência no REQUERIMENTO, a Secretaria de Estado de Fazenda poderá abrir prazo para reapresentação, a seu critério.

6.6 Após proceder a análise da documentação, a Secretaria de Estado de Fazenda expedirá o respectivo TERMO DE AUTORIZAÇÃO DOS

ESTUDOS, a ser publicado no DODF e no portal www.ppp.df.gov.br, indicando as REQUERENTES autorizadas a iniciar os estudos.

7 DA AUTORIZAÇÃO PARA A REALIZAÇÃO DOS ESTUDOS

7.1 A autorização para apresentação dos ESTUDOS é pessoal e intransferível e será conferida sem exclusividade.

7.1.1 A autorização não gera direito de preferência no processo licitatório do empreendimento e não obriga a administração pública a realizar a licitação;

7.1.2 A autorização não implica, por si só, no direito a ressarcimento dos valores despendidos na elaboração dos projetos, levantamentos, investigações e estudos, nem tampouco gera responsabilidade da administração pública perante terceiros por atos praticados por pessoa autorizada;

7.1.3 A autorização poderá ser:

i. cassada, em caso de descumprimento de seus termos, incluída as hipóteses de desconsideração de qualquer dos prazos e de não observação da legislação aplicável;
ii. revogada, em caso de:
    a. perda de interesse da administração pública nos empreendimentos;
    b. desistência por parte da pessoa autorizada, manifesta, a qualquer tempo, por meio de comunicação escrita à unidade solicitante
iii. anulada, em caso de vício no procedimento regulado por este Decreto ou por outros motivos previstos na legislação; ou
iv. tornada sem efeito, em caso de superveniência de dispositivo legal que, por qualquer motivo, impeça o recebimento dos projetos, levantamentos, investigações e estudos.

8 DO ACOMPANHAMENTO DA REALIZAÇÃO DOS ESTUDOS

8.1 O Plano de Trabalho servirá como base para a definição de um cronograma de acompanhamento do PMI, que será faseado.

8.2 A pessoa autorizada somente poderá avançar no plano de trabalho proposto caso a fase anterior seja aprovada.

8.3 Caso necessário, o Plano de Trabalho será ajustado em comum acordo entre as partes.

9 DA FORMA DE APRESENTAÇÃO DOS ESTUDOS

9.1.1 O material deverá ser disponibilizado, em duas vias impressas e em meio digital nos formatos: .xls .doc .pdf .jpg, ou outro formato, desde que seja aberto e permita edição. O material deve apresentar conteúdo e linguagem compatíveis com sua destinação, em língua portuguesa, devidamente digitado e formatado, contendo a relação de obras consultadas (referências bibliográficas) de acordo com as recomendações normativas da ABNT.

9.1.2 Quadros e tabelas deverão conter a fonte dos dados apresentados. No caso de tabelas e planilhas numéricas, essas deverão também ser sempre apresentadas em formato Excel ou programa similar de planilhas eletrônicas, com a memória de cálculo devidamente registrada.

9.1.3 Mapas e plantas deverão ser devidamente georreferenciados e apresentados em formato editável: dgn,.dwg, .shapefile, .kml, ou similar.

9.1.4 Em todas as páginas dos documentos impressos deverá constar a rubrica do responsável pelo produto. A formatação deverá seguir as seguintes recomendações: fonte Arial, tamanho 12, espaçamento entre linhas 1,5, margens superior e esquerda de 2,5 cm e margens direita e inferior de 2 cm.;

9.1.5 Caso haja divergência entre as versões impressas e digitais, serão consideradas as versões impressas;

9.1.6 Os ESTUDOS deverão ser entregues em até 120 (cento e vinte) dias, a contar da AUTORIZAÇÃO, na Secretaria de Estado de Fazenda, até às 17h, no endereço: SBN Qd. 02 Bl. A Ed. Vale do Rio Doce, 9º andar, sala 902, Brasília – DF – CEP 70049-909, dentro do prazo estipulado e mediante protocolo.

10 DOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS E DÚVIDAS

10.1 Pedidos de esclarecimentos e dúvidas poderão ser encaminhados à Secretaria de Estado e Fazenda, até 10 (dez) dias antes do prazo final para apresentação dos ESTUDOS, EXCLUSIVAMENTE, para o e-mail ppp@fazenda.df.gov.br, e serão respondidos em até 5 (cinco) dias úteis. Todas as perguntas e respostas serão identificadas e publicadas no sítio www.parceria.df.gov.br.

11 DOS CUSTOS DE PARTICIPAÇÃO NESTE PMI E DO VALOR DE RESSARCIMENTO

11.1 Os custos de qualquer natureza serão de inteira e exclusiva responsabilidade dos participantes deste PMI, e não serão objeto de qualquer espécie de remuneração, ressarcimento ou indenização por parte do GDF.

11.2 O presente PMI prevê ressarcimento para os PROPONENTES autorizados a realizar ESTUDOS selecionados e efetivamente utilizados na estruturação do projeto de PPP ou concessão comum.

11.2.1 Os parâmetros e critérios para cálculo do ressarcimento devido serão estabelecidos no TERMO DE AUTORIZAÇÃO, respeitando-se o disposto no Art. 10, III, § 5º, do Decreto 36.554/2015.

12 DISPOSIÇÕES FINAIS

12.1 O GDF poderá revogar ou anular o presente edital, no todo ou em parte e a qualquer tempo, por motivo de interesse público ou por exigência legal, mediante decisão unilateral e fundamentada, sem que este fato implique direito a indenizações ou reclamações de qualquer natureza;

12.2 A realização do presente PMI não implica a necessária abertura de processo licitatório para a contratação de Concessão comum ou PPP;

12.3 O eventual processo licitatório não ficará condicionado à utilização dos ESTUDOS e demais informações obtidas por meio deste PMI;

12.4 Os interessados que apresentarem os ESTUDOS, no âmbito deste PMI, poderão participar do futuro processo licitatório;

12.5 Não serão concedidas quaisquer vantagens ou privilégios ao(s) participante(s) deste PMI em futuro processo licitatório referente ao objeto identificado neste Instrumento.

JOÃO ANTÔNIO FLEURY TEIXEIRA

Secretário de Estado de Fazenda

ANEXO I

REQUERIMENTO PARA APRESENTAÇÃO DE ESTUDOS

À
Secretaria de Estado de Fazenda

Ao Senhor Secretário de Estado de Fazenda.

A [DENOMINAÇÃO DA(S) PESSOA(S) FÍSICA(S) E/OU JURÍDICA(S), GRUPO ECONÔMICO OU CONSÓRCIO], com sede na [ENDEREÇO COMPLETO], inscrita no CNPJ sob o n.º ___.___/____-__, vem, respeitosamente, requerer AUTORIZAÇÃO para apresentação dos estudos de modelagem técnica, econômico-financeira e jurídica para o desenvolvimento, implantação, operação e manutenção da Via Transbrasília e seu complexo urbanístico, referentes ao PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE N° 001/2016-GDF.

A [DENOMINAÇÃO DA(S) PESSOA(S) FÍSICA(S) E/OU JURÍDICA(S), GRUPO ECONÔMICO OU CONSÓRCIO] declara estar ciente de que a autorização para realização de estudos:

i. não confere exclusividade;
ii. não gera direito de preferência para a outorga da parceria;
iii. não obriga o Poder Público a realizar a licitação;
iv. não cria, por si só, qualquer direito ao ressarcimento dos valores envolvidos na sua elaboração;
v. é pessoal e intransferível;
vi. não implica, em nenhuma hipótese, responsabilidade da administração pública perante terceiros por atos praticados por pessoa autorizada;
vii. poderá ser cassada, revogada, anulada ou tornada sem efeito nos casos explicitados no Art. 16 do Decreto Distrital n° 36.554, de 17 de junho de 2015.

Por fim, expressamos nossa ciência:

i. de que a participação neste PMI pressupõe, para todos os efeitos, o integral conhecimento do edital do Procedimento de Manifestação de Interesse N° 001/2016-GDF e seus Anexos;
ii. de que a avaliação e a seleção dos ESTUDOS a serem utilizados, parcial ou integralmente, na eventual licitação, serão realizadas conforme critérios estabelecidos neste Edital e seus Anexos.

Brasília, de de 2016.

_____

REPRESENTANTE LEGAL

ANEXO II
CADASTRO TÉCNICO

-Nome(s) do(s) interessado(s):
-Endereço(s) do(s) interessado(s):
-Telefone(s) do(s) interessado(s):
-E-mail do(s) interessado(s):
-CNPJ ou CPF do(s) interessado(s):
-Nome do representante do interessado (quando pessoa jurídica*):
-Telefone do representante:
-E-mail do representante:

Assinalar:
Sociedade empresarial ( )
Consórcio ( )
Pessoa física ( )
Grupo econômico ou outro tipo de associação ( ) Qual? _____
_____
Descrever:
_____
_____
_____
_____

* São considerados representantes, para fins deste PMI, as pessoas munidas de poderes para se manifestar em nome das PROPONENTES e pelo eventual recebimento do VALOR DE RESSARCIMENTO.

Local, data.

_____
Nome do Responsável pessoa física e/ou jurídica, grupo econômico ou consórcio

ANEXO III

À Secretaria de Estado de Fazenda

Senhor Secretário de Estado de Fazenda.

A [DENOMINAÇÃO PESSOA FÍSICA E/OU JURÍDICA], com sede na _____, na cidade de [CIDADE], Estado de [ESTADO], inscrita no CNPJ sob o n.º __.___.___/____-__ doravante denominada CEDENTE, cede e transfere para o Distrito Federal simplesmente denominado CESSIONÁRIO, a propriedade dos direitos autorais relativos aos ESTUDOS DE MODELAGEM TÉCNICA, ECONÔMICO-FINANCEIRA E JURÍDICA PARA O DESENVOLVIMENTO, IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DA VIA TRANSBRASÍLIA E SEU COMPLEXO URBANÍSTICO, de acordo com as condições abaixo expostas:

i. O CEDENTE declara que é autor e titular da propriedade dos direitos autorais do ESTUDOS apresentado;

ii. O CEDENTE declara que o PROJETO não infringe direitos autorais e/ou outros direitos de propriedade de terceiros, assumindo integral responsabilidade pelo seu conteúdo;

iii. O CEDENTE cede e transfere todos os direitos autorais relativos ao PROJETO ao CESSIONÁRIO, especialmente os direitos de edição, de publicação, de tradução para outro idioma e de reprodução por qualquer processo ou técnica;

iv. O CESSIONÁRIO passa a ser proprietário exclusivo dos direitos referentes ao PROJETO, sendo vedada qualquer reprodução, total ou parcial, em qualquer outro meio de divulgação, impresso ou eletrônico, sem que haja prévia autorização escrita por parte do CESSIONÁRIO;

v. A cessão é gratuita e, portanto, não haverá qualquer tipo de remuneração pela utilização do PROJETO pelo CESSIONÁRIO, com exceção da possibilidade de ressarcimento pelos projetos, estudos, levantamentos ou investigações efetivamente utilizados na formatação da concessão para objeto deste PMI.

_____

[REPRESENTANTE LEGAL]

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA

SUBSECRETARIA DE PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS

ANEXO IV

TERMO DE REFERÊNCIA PARA REALIZAÇAO DE ESTUDOS DE MODELAGEM TÉCNICA, ECONÔMICO-FINANCEIRA E JURÍDICA REFERENTE AO DESENVOLVIMENTO, IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DA VIA TRANSBRASÍLIA E SEU COMPLEXO URBANÍSTICO

Brasília, maio de 2016.

1 INTRODUÇÃO

O Distrito Federal é uma das 27 unidades federativas do Brasil. Situado na Região Centro-Oeste, é a menor unidade da federação brasileira e a única que não tem municípios, sendo dividida em 31 regiões administrativas.

Desde a sua inauguração, em 21 de abril de 1960, ocorreu um acelerado processo de desocupação da cidade e dos municípios goianos próximos à Capital Federal, resultando em um aumento populacional rápido e desordenado. Atualmente no Distrito Federal, constata-se que a ocupação superou as expectativas iniciais, tanto quanto à população que hoje vive em seus limites quanto à população que se encontra nas cidades de seu entorno. A velocidade e falta de planejamento urbano e infraestrutura para acompanhar tal crescimento resultou em mazelas comuns nas grandes metrópoles urbanas, como o surgimento de invasões, assentamentos informais, déficit habitacional e carência de serviços e áreas de lazer, entre outros.

Consequentemente, a população dos bairros periféricos se vê obrigada a deslocar-se ao Plano Piloto. Um significativo déficit na oferta de transportes públicos de massa faz com que o uso de veículos automotivos particulares ainda seja a alternativa mais comum em grande parte dos casos e na maioria das vezes. Nestas condições, o Distrito Federal convive hoje com problemáticas como mobilidade pendular e o consequente congestionamento de veículos, que invariavelmente atingem a população do Distrito Federal como um todo.

O processo de degradação do meio ambiente também é um das graves consequências do processo de expansão urbana descontrolado. O meio urbano não pode crescer linearmente e indefinidamente sobre o seu entorno natural sem colocar em risco os recursos naturais essenciais à sua própria existência e sustentabilidade. Portanto, as regulamentações e zoneamentos vigentes devem permitir e incentivar um processo de revitalização, renovação e qualificação do espaço urbano que levem em consideração o seu entorno natural.

O desenvolvimento sustentável e duradouro da região exigirá uma reformulação da visão de cidade, das novas ocupações e dos padrões de urbanidade atuais. É necessário que se promova a descentralização dos serviços, de forma a reduzir longos deslocamentos ou inclusive incentivar o deslocamento de veículos no sentido Plano Piloto-Entorno, contrário ao que acontece atualmente.

O planejamento e a reestruturação das novas ocupações urbanas devem focar na sua autossuficiência e sustentabilidade, devendo ofertar, além de moradia, postos de trabalho, equipamentos de lazer e todos os serviços básicos para o cotidiano da população, permitindo ao cidadão residir, trabalhar e se divertir numa mesma região, sem a necessidade de grandes deslocamentos.

É sob essa perspectiva que se propõe o projeto de desenvolvimento, implantação, operação e manutenção da via Transbrasília e seu complexo urbanístico. A via Transbrasília surge com o enterramento de linhas de alta tensão na região, que produzirão ao longo dos aproximados 26km de extensão um grande potencial construtivo para a cidade. O objetivo será o de integrar núcleos urbanos consolidados no sudoeste da capital, como Guará, Park Way, Águas Claras, Taguatinga e Samambaia, trazendo para seus habitantes uma melhoria do seu espaço urbano com oferta de empregos, comércio e serviços, bem como atividades de lazer e recreação.

2 OBJETIVOS

O presente Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) visa estabelecer diretrizes para a estruturação um modelo de técnico, econômico-financeiro e jurídico para o desenvolvimento, implantação, operação e manutenção da via Transbrasília e seu complexo urbanístico.

3 DESCRIÇÃO DO PROJETO

O projeto da Via Transbrasília será implementado a partir do enterramento do conjunto de linhas aéreas de alta tensão que cortam a região sudoeste do Distrito Federal, desde a subestação Brasília Geral, localizada as margens da Via EPIA, passando pela subestação Brasília Sul, localizada no Subcentros Leste da Samambaia, até a subestação Samambaia. Ao longo da área liberada pelo enterramento destas linhas, deverá ser desenvolvido e implantado de um eixo de integração e requalificação urbana com extensão total de cerca de 26 km, que atravessa esta região densamente habitada, envolvendo diretamente as cidades de Brasília, Guará I e II, Águas Claras, Park Way, Taguatinga e Samambaia e indiretamente todo o aglomerado urbano do quadrante sudoeste do Distrito Federal. O mapa esquemático disponível no **item 7 Mapa Esquemático da Via Transbrasília** representa o traçado conceitual e a área de abrangência do projeto.

Trata-se, portanto, de um projeto de desenvolvimento urbano, cujo objetivo central é contribuir para o desenvolvimento econômico e social do Distrito Federal, criando condições para a indução de um processo de crescimento local e regional.

As diretrizes gerais para o desenvolvimento da Via Transbrasília e seu complexo urbanístico são:

- Gerar lotes cujos usos e ocupações deverão promover a diversidade de atividades.
- Ampliar a densidade demográfica e construtiva ao longo de toda sua extensão, principalmente nas proximidades das áreas servidas por infraestrutura de transporte de massa.
- Criar polos multifuncionais com atividades que contribuam de maneira efetiva para a geração de emprego e renda.
- Melhorar a relação de custo e benefício dos investimentos públicos e privados em infraestrutura urbana, já existentes ou a serem implantados na região.

- Adequar os espaços à circulação de pedestres, ciclistas e aos usuários com necessidades especiais.
- Criar faixas verdes, com grande vegetação ao longo de toda a via e em especial nos trechos de circulação de pedestres e ciclistas.
- Propor espaços para atividades de lazer, esporte, permanência das pessoas e educação ambiental, dentre outros.
- Criar praças e largos em locais urbanisticamente importantes.
- Facilitar o deslocamento das pessoas até os sistemas de transporte.
- Possibilitar a geração de demanda para o surgimento de novas estações do Metrô e em consequência a geração de novos polos de dinamização urbana.
- Possibilitar a integração do metrô com outros sistemas de transporte coletivo na região.
- Contribuir para melhorar a identidade simbólica e a noção de agrado visual dos usuários por meio da percepção morfológica dos lugares.
- Promover a convergência das pessoas para os locais com maior potencial de centralidade.
- Melhorar as condições de orientação das pessoas no lugar.

3.1 Escopo das intervenções, obras e investimentos

Para fins deste PMI, as intervenções, obras e investimentos a serem considerados compreendem a descrição abaixo. Não há impedimento para que os participantes desse PMI apresentem estudos, propostas, levantamentos, dados e elementos relacionados a outras intervenções, obras e investimentos, desde que sejam conexos ao objeto do projeto Via Transbrasília e seu complexo urbanístico.

Todas as intervenções, obras e investimentos deverão seguir a legislação, normas e regulamentações aplicáveis em cada caso.

3.1.1 Enterramento das linhas aéreas de alta tensão

Envolve todas as intervenções, obras e investimentos necessários para a execução do enterramento da rede de transmissão de energia que atualmente atravessa a região.

Nesse sentido, deverão ser feitas consultas aos atuais proprietários das respectivas linhas aéreas de alta tensão para construção, de maneira conjunta com o Governo do Distrito Federal, de uma solução técnica para a referida intervenção.

Toda a elaboração do projeto e execução das obras deverá constituir parte dos investimentos obrigatórios do futuro concessionário.

3.1.2 Sistema viário

Envolve todo o planejamento e execução do sistema viário que permitirá a ligação do eixo sudoeste do Plano Piloto, no setor Policial Sul, Setor Policial Sul, junto à DF-001 (EPCT), ao Núcleo Urbano de Samamba. O sistema viário inclui, portanto, a Via Transbrasília, em si, assim como todas as vias secundárias, acessos, conexões com outras vias, interseções viárias e obras de arte especiais apontadas como necessárias para garantir segurança, conforto e fluidez ao tráfego de veículos.

A todo complexo viário a ser implantado, deverá seguir as características de uma via urbana, e não de um coredor de circulação expressa como tantas outras vias arteriais do Distrito federal. Neste sentido o complexo viário a ser implantado tem por prioridade a melhoria da qualidade urbana de cada uma das cidades por onde passa.

As diretrizes específicas e serem observadas para a implantação do complexo viário são:

- A Via Transbrasília deverá ser planejada em via dupla, com três faixas de rolamento em cada sentido em toda a sua extensão, adaptando-se as características de cada localidade.

- As interseções com as principais vias existentes deverão ser organizadas através de desníveis, na forma de viadutos ou trincheiras. Nas demais vias secundárias as interseções poderão ser também planejadas na forma de viadutos, ou semaforizadas, de acordo com os resultados obtidos após a realização dos estudos de tráfego.
- Para as demais travessias, como córregos e a linha do metrô, serão feitas através de pontes e/ou viadutos.
- As vias em sentido duplo deverão ter um amplo canteiro central, com um generoso espaço verde, porém de largura variada. Nas travessias o canteiro central poderá ter uma dimensão menor.
- Quando possível, dos dois lados da via serão previstas calçadas e ciclovias separadas entre si por faixas de mobiliário urbano, iluminação pública e faixas de vegetação.
- Nos pontos em que for necessário, deverão ser previstas áreas para a implantação de baias e de pontos de ônibus.
- Deverá ser prevista uma ampla rede de vias secundárias e interseções, operações de melhoria e ampliação da rede viária hoje existente nas imediações da área de intervenção. Tudo com o propósito de melhorar a conectividade e facilitar o fluxo no sentido ansversal da futura via, tanto ao sul no sentido EPNB, como ao norte no sentido EPTG.

3.1.3 Desenho urbano

Envolve todo o planejamento, desenvolvimento e execução do espaço público urbano que circundará a Via Transbrasília. Ao longo da via deverão ser propostos espaços destinados a praças, locais para exercícios físicos, além de áreas destinadas à implantação de passeios públicos com bastante arborização.

Nesse sentido, há que se buscar a integração das proposições de uso e ocupação do solo ao longo da Via Transbrasília com a estrutura urbana existente, buscando harmonizá-la à morfologia dos setores adjacentes e das cidades que são cruzadas pelo eixo.

Todo o desenho urbano deverá ter com princípios:

- Promover um ambiente urbano sustentável, com parâmetros urbanísticos e ambientais específicos para as novas edificações da região, tais como: Afastamento e recuo adequados, economia de água e reaproveitamento de águas pluviais e servidas, economia e/ou geração local de energias limpas, uso de aquecimento solar, uso de telhados verdes e/ou reflexivos do aquecimento solar, maximização da ventilação e iluminação natural, uso de materiais com certificação ambiental e facilitação de acesso e uso de bicicletas.
- Criar novas centralidades para o desenvolvimento de atividades, cujos reflexos contribuam para a qualificação das áreas como um todo.
- Favorecer e induzir a mescla de funções, reforçando a diversidade da área, com instalação de habitações, serviços, empresas de pequeno porte, entre outras, de modo que as funções e atividades se complementem e se suportem mutuamente.
- Recuperar e valorizar o conceito de rua, através da ideia de implantação de uma Avenida Urbana, relacionado à urbanidade e à diversidade. Entendendo-se por rua a concepção de espaços públicos coletivos de vivência, interação e passagem de pedestres, além de circulação de veículos.
- Prever uma sistemática de interação viária com o tecido urbano imediato.

- Criar espaços específicos com prioridade aos pedestres, dotando-os de tratamento urbanístico e paisagístico adequado, atendendo às normas de acessibilidade universal.
- Estabelecer parcelamentos com dimensões variadas com o objetivo de atender a empreendimentos de diferentes portes.
- Adotar para as calçadas, sempre que possível, as instruções do Manual da Calçada Inteligente.
- Prever locais para carga e descarga de mercadorias e sempre que possível, vagas para estacionamento de veículos em área pública.
- Avaliar de maneira especial os Impactos Ambientais, tanto negativo como positivo do empreendimento.
- A nova tipologia a ser proposta deverá ser definida tendo por base as características e potencialidades do núcleo urbano já existente.

Além disso, todo o mobiliário urbano (bancos, mesas, lixeiras, placas, totens, etc) deverão ser planejados de maneira a guardar uma identidade entre si e com todo o projeto Via Transbrasília.

- Deverão ser propostos projetos de mobiliário urbano básico para quiosques, lixeiras e bancos, seguindo os parâmetros da ergonomia no desenho;
- Deverão ser utilizados elementos executados com materiais resistentes às intempéries e a eventuais atos de vandalismo;
- Deverão ser propostos elementos verticais de comunicação visual, totens de indicação e endereços, em conformidade com as inovações do projeto;
- Deverão ser planejados mobiliários como a função de servir de estacionamento para bicicletas ao longo da via e principalmente nas proximidades das áreas de maior movimentação.

3.1.4 Ciclovias e passeios

- Implantar ciclovias ao longo de todo o eixo interligando com a malha cicloviária já existente e prevista;
- Implantar ciclovias paralelas às calçadas e de forma a não gerar conflito com os pedestres;
- Garantir o caminhar livre, seguro e confortável a todos os pedestres nas calçadas;
- Planejar calçadas amplas destinadas exclusivamente a circulação de pedestres, com superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição;
- Garantir mobiliário urbano adequado e acessível além de ampla arborização, sinalização de trânsito e rampas de acesso nas calçadas e ciclovias;
- Garantir que as travessias de pedestres estejam de acordo com as normas de acessibilidade;
- Assegurar a segurança em todos os cruzamentos viários, com a devida sinalização horizontal e vertical voltada para os veículos, pedestres e ciclistas;
- Proteger as esquinas com guarda-corpos, conforme diretrizes de mobiliário urbano, com o objetivo de direcionar o fluxo de pessoas para as faixas de pedestres.

3.1.5 Parques, áreas verdes e paisagismo

A Via Transbrasília, como via de integração urbana em sua concepção, deverá servir à integração das áreas verdes que atravessa, formando uma espécie de corredor verde ou ecológico pelo traçado onde passa. Nesse

sentido deverá ser proposto planejamento para recuperar e integrar os seguintes Parques Ecológicos e Parques Vivenciais:

- Parque Ecológico e Vivencial do Riacho Fundo
- Parque Ecológico e de Uso Múltiplo Gatumé
- Parque Três Meninas
- Parque Ecológico Saburo Onoyama
- Parque Boca da Mata
- Parque Areal
- Parque Ecológico Águas Claras
- Parque Ecológico Ezechias Heringer
- Parque das Aves

As diretrizes para a implantação de um Parque Linear conectando áreas verdes e parques já existentes são:

- Adotar no tratamento paisagístico a escala do pedestre, no sentido de favorecer o convívio social e a permanência dos usuários nos espaços públicos coletivos;
- Estabelecer critérios para a escolha das espécies levando em conta o meio ambiente local, resistência a parasitas, raízes que não comprometam as calçadas e as redes de infraestruturas urbanas e criando condições para a facilidade de manutenção;
- Utilizar simultaneamente espécies de folhagem persistente e de folhagem caducas, criando assim um dinamismo nas diferentes estações ao longo do ano;
- Prever infraestruturas capazes de acomodar diferentes atividades: Lugares para sentar, playgrounds para crianças, áreas de ginástica, locais propícios para pequenas apresentações cênicas e musicais, propiciando locais onde as pessoas possam se encontrar.

3.1.6 Desenvolvimento imobiliário

O projeto da Via Tranbrasília e do complexo urbanístico que surge ao longo da extensão desse eixo deverá considerar também todo o desenvolvimento imobiliário referente à instalação de empreendimentos comerciais, residenciais, institucionais e empresarias, de portes diversos. Para as intervenções, obras e investimentos relacionados ao Desenvolvimento Imobiliário deverá ser considerada uma sociedade com a Terracap – Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal.

3.1.7 Infraestrutura de apoio

Sendo um pilar fundamental, o desenvolvimento das infraestruturas de apoio tem um papel decisivo na determinação do sucesso na área do projeto. Nesse sentido, deverão ser planejadas as intervenções, obras e investimentos considerando:

- Drenagem de água pluvial
- Abastecimento de água
- Sistema de esgoto
- Provisão de energia
- Iluminação pública

O referido planejamento deverá seguir as seguintes orientações estratégicas:

- Otimizar o uso e a eficiência da infraestrutura existente;
- Prover o melhor padrão e qualidade de infraestrutura e de serviços públicos;

- Dar suporte a um ambiente de vida de alta qualidade, sustentável e limpo.

3.2 Escopo dos serviços envolvidos

O referido projeto de implantação da Via Transbrasília e de seu complexo urbanístico deverá considerar os seguintes serviços:

- Manutenção das linhas de alta tensão subterrâneas;
- Limpeza em geral de toda área do projeto;
- Manutenção de vias, ciclovias e calçadas;
- Manutenção de mobiliário urbano;
- Manutenção relacionada a parques, áreas verdes e paisagismo.

4 DIRETRIZES PARA APRESENTAÇÃO DOS ESTUDOS

Os interessados em participar deste PMI deverão apresentar projeto preliminar para realização de estudos de modelagem técnica, econômico-financeira e jurídica referente ao desenvolvimento, implantação, operação e manutenção da Via Transbrasília e seu complexo urbanístico, demonstrando sempre a fonte das informações.

As informações, bem como toda a correspondência e documentos relativos a este PMI, deverão ser redigidos em língua portuguesa, sendo toda a documentação compreendida e interpretada de acordo com o referido idioma.

Admite-se o acréscimo de itens para além abaixo listados desde que sejam respeitados os formatos contidos no item abaixo, e desde que isso se constitua um instrumento para ampliação do espectro de abordagem ou aprofundamento técnico.

Os participantes deverão observar e apresentar os seguintes itens:

4.1 Diagnóstico e estudos prévios

A. Estudos de Benchmark: Deverá ser realizado um levantamento prévio de soluções técnicas existentes em projetos similares no Brasil e no mundo, descrevendo-se casos de sucesso em projetos similares considerando o item **3 Descrição do Projeto**.

B. Estudo e análise das condições atuais: Deverão ser realizados estudos que analisem as condições atuais da área de influência do projeto, considerando:
   - Situação fundiária da área na qual se desenvolverá o projeto, levantando situação da propriedade e indicando eventual necessidade de desapropriação;
   - Situação ambiental da área de influência do projeto;
   - Legislação distrital e federal afetas ao projeto;
   - Infraestrutura física existente na área de influência do projeto levando em conta sistema viário, sistema de abastecimento de água e saneamento, sistema de iluminação e eletrificação, edificações existentes, sistema de transporte público e ciclovias;
   - Situação social, econômica e demográfica que analise a situação da população que habita atualmente a área de abrangência do projeto, bem como as atividades econômicas que ali se desenvolvem.

C. Estudos de tráfego: Deverão ser realizados estudos de tráfego para apoiar o planejamento e desenvolvimento do sistema viário da Via Transbrasília.

D. Projeções de demanda e evolução demográfica para a região: Deverão ser realizados projeções de demanda por usos do solo e de evolução populacional para a área de abrangência do projeto.

4.2 Modelo de técnico

Após o estudos prévios e diagnósticos deverão ser propostas as soluções técnicas para o projeto de desenvolvimento, implantação, operação e manutenção da Via Transbrasília e seu complexo urbanístico, levando-se em consideração o item **3 Descrição do Projeto.** Nesse sentido, considera-se, minimamente, como produtos:

A. Projeto de enterramento das linhas de alta aéreas de alta tensão, inclusive com as diversas soluções técnicas necessárias, para as diferentes tensões existentes relativos e sua respectiva manutenção após o enterramento.

B. Projeto do sistema viário, conforme diretrizes do item **3.1.2 Sistema Viário**, incluindo planejamento necessário para sua manutenção. Nesse caso, deve se prever forte interação com o sistema de transporte coletivo, incorporando planejamentos e estratégias já elaboradas pelos órgãos públicos competentes e propondo conexões e sinergias de modo a garantir eficiência na circulação da população. O projeto deverá ser orientado também pelos estudos de tráfego (item 4.1 C).

C. Proposição de desenho urbano para a área de abrangência do projeto, conforme diretrizes do item **3.1.3 Desenho Urbano**. Nesse caso, faz-se necessário definir a exata poligonal que será fruto da intervenção. Além disso, deve-se desenvolver, na proposta de desenho urbano, uma estratégia de uso do solo e de forma e volumetria das construções que sejam orientados para a melhor inserção econômica da área no contexto do Distrito Federal.

D. Projeto do sistema de ciclovias e passeios, conforme diretrizes do item **3.1.3 Ciclovias e passeios**, incluindo planejamento necessário para sua manutenção.

E. Projeto de intervenção paisagística visando recuperação e integração dos parques e áreas verdes na área de abrangência do projeto, para criação de parque linear conforme diretrizes do item **3.1.5 Parques, áreas verdes e paisagismo**, incluindo planejamento necessário para sua manutenção.

F. Projeto de desenvolvimento imobiliário para os terrenos que se tornam exploráveis a partir do enterramento da rede de alta tensão, indicando e caracterizando empreendimentos que serão desenvolvidos ao longo da Via Transbrasília.

G. Projeto de infraestrutura de apoio, conforme diretrizes do item **3.1.7 Infraestruturas de apoio**. Os projetos deverão ser orientados também pelas projeções de demanda por usos do solo e evolução populacional (item 4.1 D).

H. Detalhamento de modelo operacional proposto, a partir das diretrizes que compõem o **item 3 Descrição do Projeto**.
   i. Estruturação de Plano de Operação e Manutenção para o projeto, prevendo todas as intervenções necessárias para que as condições da Via Transbrasília e seu complexo urbanístico mantenham-se adequadas por toda a vigência da parceria.

I. Quadro de Indicadores de Desempenho. Desenvolver o conjunto de indicadores para acompanhamento das atividades do operador privado, conforme descritos a seguir:

i. Os índices serão graduados em níveis de qualidade (por exemplo, muito bom, bom, ruim, muito ruim), e mensurados separadamente, de modo a caracterizar de maneira mais fiel possível a qualidade da prestação dos serviços concessionados;
ii. Deverá estar explícito para cada indicador seu objetivo, sua forma de medição, unidade de medida, periodicidade de cálculo/aferição, fonte de coleta de dados, forma de apresentação da nota e ainda observações necessárias para dirimir dúvidas ou dupla interpretação;
iii. Os indicadores de desempenho deverão ser estruturados de modo a formar um sistema de indução de comportamento, alinhando o interesse econômico do futuro operador com o interesse público;
iv. Cada indicador deverá ser elaborado de forma a permitir aferição independente dos demais;
v. Os indicadores de desempenho deverão estabelecer um padrão operacional de excelência para os serviços concessionados respeitando o princípio da eficiência administrativa;

4.3 Modelo econômico-financeiro

A. Projeção detalhada de investimentos necessários para o projeto da Via Transbrasília e seu complexo urbanístico, seguindo o **item 3 Descrição do Projeto** e o **item 4.2 Modelo Técnico**.

B. Estudos de Receitas, incluindo:
   i. Descrição e projeção detalhada das receitas de durante o período da parceria.
   ii. Levantamento de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados que possam favorecer o modelo de negócio indicado.

C. Projeções de custos e despesas, incluindo:
   i. Calcular e projetar os custos variáveis e fixos da operação do modelo proposto para cada unidade funcional (OPEX);
   ii. Despesas e os tributos pagos pela contratada.

D. Modelo Econômico-Financeiro:
   i. Cálculo e projeção das receitas, despesas e custos anuais da contratada;
   ii. Projeção detalhada do custo de capital necessário para o financiamento do investimento (CAPEX);
   iii. Estimativa de investimentos fixos;
   iv. Quantificação da necessidade de capital de giro;
   v. Inclusão de investimentos pré-operacionais;
   vi. Cálculo e detalhamento da depreciação relativa aos investimentos que obrigatoriamente deverão ser depreciados integralmente durante o período de projeto;
   vii. Estimativa de faturamento, elaboração de demonstrações de resultado;
   viii. Elaboração do fluxo de caixa detalhado do projeto;
   ix. Resumo das composições de capital da concessionaria.
   x. Definição do tempo de contrato.

E. Matriz de Riscos e Quantificação de riscos transferidos ao concessionário:
   i. Identificação, caracterização, impactos, custos e mitigação dos riscos relacionados com o projeto;
   ii. Identificação, detalhamento e sugestão de compartilhamento dos principais riscos associados ao projeto;
   iii. Análise das implicações jurídicas associadas à repartição de riscos contemplada na matriz elaborada, por meio da identificação

do mecanismo contratual do qual a referida alocação poderia ser efetivada.

F. Estudos de Ganhos de Eficiência: Estudos apresentando os ganhos de eficiência derivados do tipo de contratação escolhida, incluindo:
   i. Construção de um comparador do setor público, incluindo os riscos transferíveis, que reflita os benefícios líquidos, ou custos líquidos, do desenvolvimento do projeto por meio da execução direta Governo;
   ii. Análise do custo beneficio (Value for Money);
   iii. Construção de um fator de comparação privado que permita a comparação com o setor público;
   iv. Descrição e análise de fatores qualitativos que não tenham sido valorados na elaboração dos comparadores;
   v. Comparação das alternativas de modelagem jurídico-institucional, indicando justificadamente aquela que apresenta o melhor custo/benefício social e econômico.

G. Cálculos de contraprestação pública. Elaboração de fórmulas paramétricas para cálculo da contraprestação pública, considerando:
   i. A forma com que os indicadores de desempenho interferirão na remuneração;
   ii. O prazo de duração do contrato;
   iii. O regime tributário aplicável aos investimentos e receita do concessionário;
   iv. A matriz de riscos;
   v. Indicação de critérios para atualização monetária do contrato, desenvolvimento de cenários com diferentes critérios de definição da remuneração do concessionário, prevendo os investimentos necessários, a expansão dos serviços, as estimativas de custos, as receitas acessórias, os ganhos de eficiência, etc.

H. Estudo de impacto orçamentário-financeiro para o cumprimento das obrigações assumidas pela Governo do Distrito Federal com a parceria, abrangendo todo o período de vigência da mesma, baseado em estimativas; estudo da capacidade do Poder Público em fazer frente às eventuais obrigações financeiras oriundas do projeto, com a respectiva identificação de fontes de receitas e disponíveis para a contraprestação e sua adequação ao valor proposto.

I. Critérios de remuneração e mecanismos de pagamento da parceria – definição dos critérios de remuneração e seus mecanismos de pagamento desenvolvidos para o projeto de parceria que deve trazer:
   i. A obtenção de melhores resultados para o Governo do Distrito Federal;
   ii. O assegurado retorno sobre o investimento;
   iii. A mitigação dos riscos de demanda associados ao projeto;
   iv. O incentivo à eficiência operacional e comercial do concessionário;
   v. O aumento da competição no leilão.
J. Solução comercial: Deverá ser agregada ao estudo de viabilidade econômica uma solução comercial também viável, ou seja, aliar uma proposta financeira com uma econômica**.**

4.4 Modelo jurídico

Deverão ser elaboradas as minutas dos documentos negociais para o modelo de negócio. Alguns dos documentos negociais possíveis estão elencados abaixo, podendo ocorrer a indicação por outros no decorrer dos trabalhos:

A. Minuta de edital de licitação para concessão dos serviços à iniciativa privada;
B. Minuta do contrato de concessão;

C. Termo de Referência para a minuta do edital e os respectivos anexos técnicos;
D. Termo de Referência para matriz de riscos do projeto.

5 PRAZOS E CRONOGRAMA

A. Definição do prazo de entrega do projeto preliminar
B. Definição de prazo para análise e resultado do Chamamento
C. Definição de prazo para esclarecimentos

6 FORMATO DE APRESENTAÇÃO DOS ESTUDOS

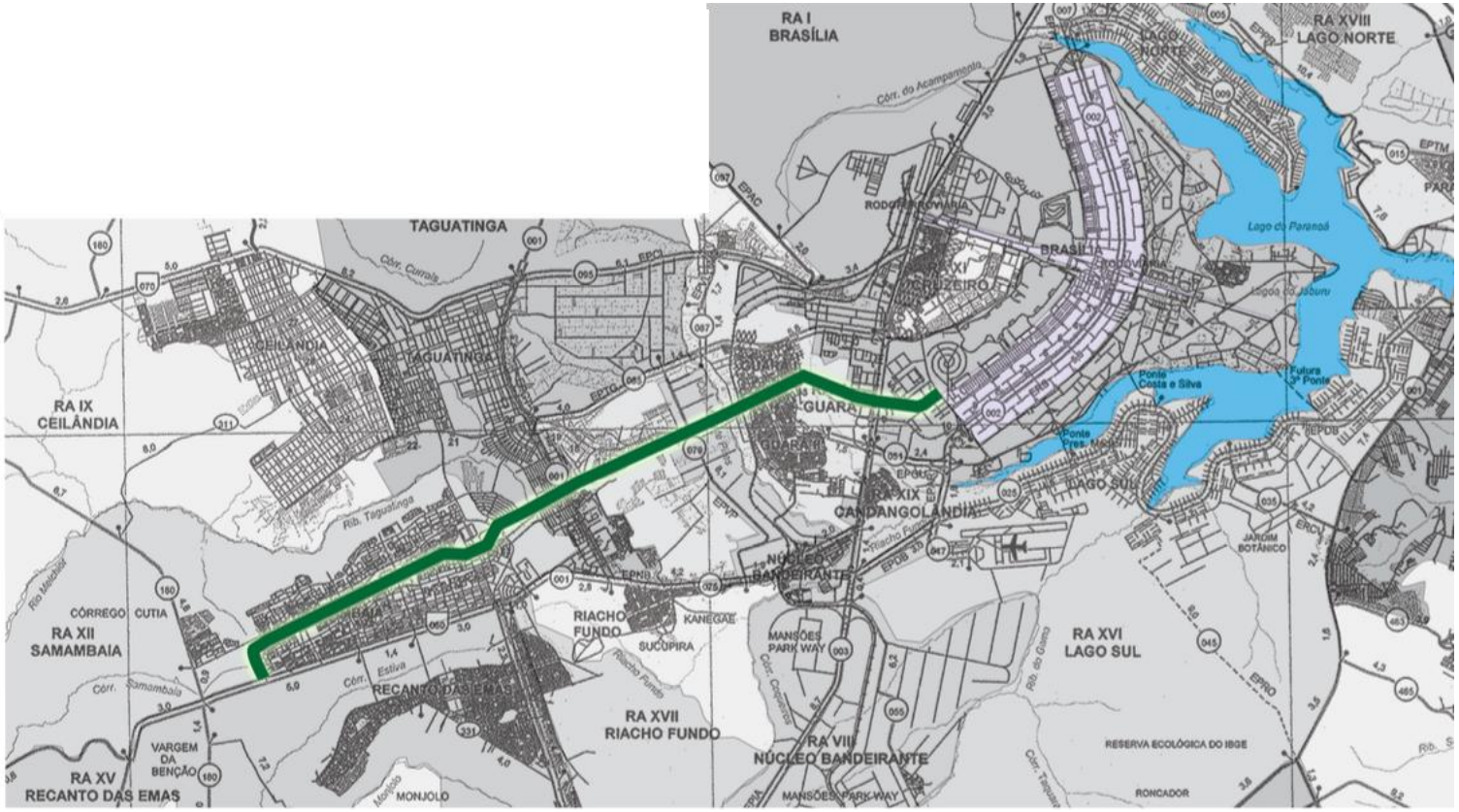
O material deverá ser disponibilizado, em duas vias impressas e em meio digital nos formatos: .xls .doc .pdf .jpg, ou outro formato, desde que seja aberto e permita edição. O material deve apresentar conteúdo e linguagem compatíveis com sua destinação, em língua portuguesa, devidamente digitado e formatado, contendo a relação de obras consultadas (referências bibliográficas) de acordo com as recomendações normativas da ABNT.

Quadros e tabelas deverão conter a fonte dos dados apresentados. No caso de tabelas e planilhas numéricas, essas deverão também ser sempre apresentadas em formato Excel ou programa similar de planilhas eletrônicas, com a memória de cálculo devidamente registrada.

Mapas e plantas deverão ser devidamente georreferenciados e apresentados em formato editável: dgn, .dwg, .shapefile, .kml, ou similar.

Em todas as páginas dos documentos impressos deverá constar a rubrica do responsável pelo produto. A formatação deverá seguir as seguintes recomendações: fonte Arial, tamanho 12, espaçamento entre linhas 1,5, margens superior e esquerda de 2,5 cm e margens direita e inferior de 2 cm.

7 MAPA ESQUEMATICO DA VIA TRANSBRASILIA



ANEXO V

QUADRO DE ANALISE DOS REQUERIMENTOS

Item Edital	Critério	Não atendeu	Atendeu Parcialmente	Atendeu Satisfatoriamente	Superou as expectativas
5.2 i	Documentos de Habilitação				
5.2 ii	Projeto preliminar				
5.2 iii	Plano de trabalho				
5.2 iv	Equipe técnica				
5.2 v	Planilha de custos financeiros				
5.2 vi	Cadastro Técnico				
5.2 vii	Termo de Cessão de Propriedade e Direitos Autorais				
REQUERENTE apta a receber o TERMO DE AUTORIZAÇÃO:		Não:		Sim:	

Observações:

Brasília, [DIA] de [MÊS] de [ANO].

_____

Secretario de Estado de Fazenda