



## PARECER SEI N° 15468/2021/ME

Brasília, 05 de outubro de 2021

**Assunto:** Audiência Pública nº 12/2021, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), que submete à consulta pública os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Campinas (SP)

Processo SEI nº 10099.100764/2021-49

### 1 SUMÁRIO EXECUTIVO

1. A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a matéria disposta na Consulta Pública Anac nº 012/2021, Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), relativa aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos ao processo de relicitação da concessão com ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Campinas (SP).

2. Da análise da documentação disponibilizada pela Anac na consulta pública (Anexo CP12\_2021 - ANAC (SEI nº 18684808)) sob avaliação, conclui-se haver oportunidade de aperfeiçoamento, com enfoque nos aspectos regulatórios e concorrenciais, por meio das seguintes contribuições:

I - ampliação da publicidade do debate acerca de mudanças nas condições de exploração do ativo concedido, de maneira que as consultas que tenham por objeto alterações das condições de concessão previstas em contrato (a exemplo de regimes de regulação tarifária tarifas) e das propostas apoiadas sejam abertas à participação popular. (Recomendação 01);

II - verificação prévia da disponibilidade orçamentária para cumprimento da regra contratual proposta de condicionar o início de eficácia da concessão ao pagamento da indenização devida pela União à concessionária anterior, de maneira a minimizar incertezas que possam impactar o fluxo de caixa da concessionária e retardar o início da nova concessão. (Recomendação 02);

III - adoção de metodologia de valoração de ativos a mercado para definir o valor da indenização devida a concessionária anterior (Recomendação 03);

IV - especificação mais objetiva e exigência de contratação de apólices específicas com base em eventos fortuitos ou de força maior, evitando assim a insegurança jurídica decorrente de interpretação diversa das cláusulas contratuais. (Recomendação 04);

V - avaliação da possibilidade/factibilidade de adoção de alternativas de tarifação híbridas, que considerem componentes de valores fixos para a remuneração das parcelas fixas dos custos incorridos na armazenagem, acrescidos de componentes variáveis (ad valorem) para

remuneração apenas dos custos variáveis associados à atividade de armazenagem. (Recomendação 05)

3. Ressalta-se que o prazo para manifestação é 11 de outubro de 2021, e o presente parecer está em conformidade com as atribuições da Secretaria relativas à promoção da concorrência e outros incentivos à eficiência econômica constantes na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011<sup>[1]</sup>, e no Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019<sup>[2]</sup>.

## **2 ANÁLISE**

### **2.1 DA PROPOSTA DE RELICITAÇÃO**

4. A consulta pública em análise trata de procedimento para relicitação do Contrato de Concessão nº 003/ANAC/2012 – SBKP, relativo ao Aeroporto de Internacional de Viracopos – SBKP, em cumprimento aos termos do Decreto n.º 10.427, de 16 de julho de 2020.

5. Em breve histórico, a concessionária atual, Aeroportos Brasil Viracopos S.A (ABV), com base nos requisitos estabelecidos na Lei nº 13.448/2017 e Decreto nº 9.957/2019, encaminhou à Anac documentação com objetivo de aderir, de forma irrevogável e irretratável, ao processo de relicitação.

6. Posteriormente o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – CPPI, publicou a Resolução nº 123, de 10 de junho de 2020, na qual opinou pela qualificação do empreendimento, para fins de relicitação.

7. Dando continuidade ao processo, foram estabelecidas cláusulas pela Anac e ABV do termo aditivo ao contrato original, que irá reger as relações contratuais entre o poder concedente e atual concessionária até a transferência do ativo para nova concessionária. O referido aditivo foi assinado em 15/10/2020.

8. Foram elaborados e aprovados Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), além da documentação jurídica (contrato, edital e anexos), que darão suporte à nova contratação, seguindo os modelos adotados no processo do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN), também em processo de relicitação.

9. Cabe frisar a realização de ajustes às diretrizes governamentais e características operacionais de Viracopos, conforme citado na documentação disponibilizada, entre as quais se destacam a proposta de utilização do regime de regulação por teto tarifário, relativa às tarifas de armazenagem e capatazia para os terminais de cargas do aeroporto.

10. De acordo com o Item 6.9 da minuta do edital, o prazo de vigência do contrato de concessão será de 30 (trinta) anos, admitida a possibilidade de prorrogação por até 5 (cinco) anos.

11. Foi estipulado que o proponente deverá apresentar proposta econômica com valor de contribuição inicial mínimo de R\$ 3.451.754.552,90, uma garantia mínima da proposta de R\$ 134.259.818,99, prestada em dinheiro, títulos da dívida pública federal, seguro-garantia ou fiança bancária, conforme instruções do Anexo 1 - Manual de Procedimentos do Leilão. Além destas, caberá à adjudicatária comprovar o pagamento de R\$ 12.626.174,30 à empresa encarregada pela realização do EVTEA.

12. Segundo minuta de edital, as propostas serão ordenadas, para participação da etapa de viva voz, por meio do critério de maior valor de contribuição inicial.

13. Em caso de apresentação de propostas com valores idênticos, será realizado sorteio como critério de desempate para ordenar as propostas que participarão da etapa de viva voz. Etapa essa que será realizada entre as proponentes com as três maiores ofertas ou aquelas com valor de oferta igual ou superior a 90% do maior valor ofertado.

### **2.2 DA MINUTA DE CONTRATO**

14. Com base na minuta de contrato disponibilizada, o objeto da relicitação é a concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária do Complexo Aeroportuário de Campinas. Não está incluída no objeto a prestação dos serviços destinados a apoiar e garantir segurança da navegação aérea do tráfego do aeroporto, incumbência que é de responsabilidade exclusiva do

Poder Público.

15. A modelagem proposta prevê a implementação nas seguintes fases:

- Fase I-A – fase de transferência das operações do Aeroporto da Concessionária Anterior para a nova Concessionária;
- Fase I-B – fase de ampliação e adequação do Aeroporto pela Concessionária para atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária e recomposição total do nível de serviço estabelecido no PEA (Plano de Exploração Aeroportuária);
- Fase II – fase em que a Concessionária deverá cumprir integralmente as obrigações estabelecidas no PEA, incluindo ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos, de acordo com as Especificações Mínimas da Infraestrutura Aeroportuária e o nível de serviço requerido.

16. Um ponto observado na minuta de contrato diz respeito à contribuição variável devida pela nova concessionária com base na receita bruta. Inicialmente, conforme comentado no item 11, será paga a contribuição inicial correspondente a 90% do valor presente líquido do fluxo de caixa de projeto tal montante será usado principalmente para o pagamento da indenização da concessionária anterior.

17. Adicionalmente ao valor fixo citado caberá o pagamento dos 10% restante em forma de contribuição variável, com base na receita bruta auferida pela concessionária entrante. Tal medida adotada na relicitação busca mitigar riscos verificados em concessões anteriores, nas quais era devida uma parcela variável elevada para uma previsão de demanda não compatível. Os valores serão calculados a partir do quinto ano-calendário completo da concessão, conforme tabela apresentada abaixo.

Período	Alíquota
Da data de eficácia do contrato até o quarto ano-calendário completo	Zero
Quinto ano	2,60%
Sexto ano	5,20%
Sétimo ano	7,80%
Oitavo ano	10,40%
Até o final da concessão	13,00%

Tabela 01 – alíquota aplicada sobre a receita bruta para cálculo da contribuição variável, item 2.14 da minuta de contrato.

### 2.3 DOS ASPECTOS CONCORRENCIAIS (CHECKLIST DA OCDE)

18. Para avaliação dos aspectos concorrenciais da documentação do processo de relicitação do aeroporto de Viracopos-SP, será adotada a metodologia de análise dos impactos concorrenciais desenvolvida pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)<sup>[3]</sup>. A referida metodologia consiste em conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência. Dessa maneira, o impacto pode ocorrer por meio de quatro efeitos anticompetitivos:

#### 1º efeito - limitação no número ou variedade de fornecedores, provável no caso de apolítica proposta:

- i) conceder direitos exclusivos a um único fornecedor de bens ou de serviços;
- ii) estabelecer regimes de licenças, permissões ou autorizações como requisitos de funcionamento;
- iii) limitar a alguns tipos de fornecedores a capacidade para a prestação de bens ou serviços;
- iv) aumentar significativamente os custos de entrada ou saída no mercado; e,

v) criar uma barreira geográfica à aptidão das empresas para fornecerem bens ou serviços, mão-de-obra ou realizarem investimentos.

**2º efeito - limitação da concorrência entre empresas, provável no caso de a política proposta:**

- i) limitar a capacidade dos vendedores de fixar os preços de bens ou serviços;
- ii) limitar a liberdade dos fornecedores de fazerem publicidade ou marketing dos seus bens ou serviços;
- iii) fixar padrões de qualidade do produto que beneficiem apenas alguns fornecedores ou que excedam o nível escolhido por determinados consumidores bem informados; e,
- iv) aumentar significativamente o custo de produção para apenas alguns fornecedores (especialmente dando tratamento diferente aos operadores históricos e aos concorrentes novos).

**3º efeito - diminuir o incentivo para as empresas competirem, prováveis no caso de a política proposta:**

- i) estabelecer um regime de autorregulamentação ou de corregulamentação;
- ii) exigir ou estimular a publicação de dados sobre níveis de produção, preços, vendas ou custos das empresas; e,
- iii) isentar um determinado setor industrial ou grupo de fornecedores da aplicação da legislação geral da concorrência;

**4º efeito – Limitação das opções dos clientes e da informação disponível, provável no caso de a política proposta:**

- i) limitar a capacidade dos consumidores para escolherem o fornecedor;
- ii) reduzir a mobilidade dos clientes entre fornecedores de bens ou serviços por meio do aumento dos custos, explícitos ou implícitos, da mudança de fornecedores; e
- iii) alterar substancialmente a informação necessária aos consumidores para poderem comprar com eficiência.

19. Considerando os critérios estabelecidos pela OCDE, verifica-se a possibilidade de aperfeiçoamento da minuta de contrato nos pontos que tratam da realização de consultas restritas às partes interessadas para alterações das condições de concessão. Tal situação pode gerar dúvidas aos futuros interessados, por conta da possibilidade de judicialização, limitando assim o número de concorrentes.

20. Em que pese o entendimento da Anac de que se trata de definição comum no setor (consulta às partes interessadas), esta Seae entende que seria desejável, sob a ótica concorrencial, haver uma uniformização do contrato, de maneira que todas as consultas que tenham por objeto alterações das condições de concessão e das propostas apoiadas sejam abertas à participação popular, cabendo à Anac avaliar a pertinência das contribuições apresentadas. (Recomendação 01).

21. Busca-se dessa forma evitar futuros questionamentos judiciais por deixar de fora do debate usuários e até mesmo o órgão de defesa da concorrência.

**2.4 AVALIAÇÃO DE ONEROSIDADE REGULATÓRIA**

22. Como referência para avaliar a onerosidade regulatória utiliza-se a Instrução Normativa Seae nº

111, de 5 de novembro de 2020<sup>[4]</sup>, que prevê a análise de cinco itens, com foco na redução da onerosidade regulatória: (i) obrigações regulatórias; (ii) requerimentos técnicos; (iii) restrições e proibições; (iv) licenciamento; e (v) complexidade normativa.

23. Da análise da documentação disponibilizada para o processo de relicitação, foram verificados aspectos passíveis de aperfeiçoamento, de forma a diminuir a onerosidade regulatória (complexidade regulatória) no futuro contrato de concessão.

24. Ressalta-se que esta Seae já se manifestou de maneira análoga no processo do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante/RN, no curso da Audiência Pública Anac nº 002/2021.

25. Dessa forma, merecem destaque:

- a. Possibilidade do início de eficácia do contrato apenas após a União arcar com o pagamento da diferença entre a indenização devida à concessionária anterior, no caso em que a referida indenização é superior a contribuição inicial a ser paga pela nova concessionária;
- b. Valoração dos ativos da concessão anterior, em caso de indenização, com base em valores contábeis, conforme Resolução ANAC nº 533 de 2019. Esta Seae tem posicionamento no qual entende ser mais adequado a adoção de metodologia com base no valor de mercado. Diminuindo assim a assimetria de informação dos agentes públicos.
- c. Alocação objetiva de risco do poder concedente nos casos de caso fortuito e força maior excetuadas as hipóteses que a cobertura possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da ocorrência ou quando houver apólices vigente que cubram o evento;

26. Abaixo segue o padrão pró-concorrência do aspecto de onerosidade regulatória explicitado na Instrução Normativa SEAE nº 111/2020 e cuja leitura indica divergência com as propostas da relicitação.

***Complexidade normativa:** A regulação deve ser clara, objetiva, previsível e isonômica, a fim de garantir simetria de informação regulatória entre os agentes econômicos do setor; a regulação deve ser consolidada, harmonizada e íntegra, a fim de garantir ampla acessibilidade a potenciais novos entrantes, incluindo de origem estrangeira.*

27. Da análise da minuta de contrato, Item 2.8 c/c 2.11, verifica-se que entre as condições de eficácia do termo contratual está o pagamento da contribuição inicial a concessionária anterior como forma de indenização. Contudo no Item 2.11 são apresentadas ressalvas aplicadas quando o valor da contribuição inicial for menor que o valor devido a título de indenização.

28. Nessa condição particular, o valor restante deverá satisfeito pela União Federal, de acordo com os prazos e procedimentos orçamentários vigentes.

29. Conforme apresentado no Item 11 do presente parecer, os interessados em participar do leilão devem assumir alguns compromissos. Dessa forma, o fato de se vincular a eficácia do contrato ao pagamento pela União Federal, no caso da indenização devida à concessionária anterior superar o valor da contribuição inicial, poderá causar desequilíbrio ao novo concessionário pelo potencial atraso do início do contrato.

30. Como recomendação de melhoria, a Seae sugere que a Anac verifique previamente a disponibilidade orçamentária para cumprimento da regra contratual proposta de condicionar o início de eficácia da concessão ao pagamento da indenização devida pela União à concessionária anterior, de maneira a minimizar incertezas que possam impactar o fluxo de caixa da concessionária e retardar o início da nova concessão, com possíveis reflexos sobre as propostas no leilão. (Recomendação 02)

31. Outro ponto que merece atenção diz respeito ao cálculo do valor de indenização devida adotando-se os critérios de valoração de ativos da concessão anterior com base em valores contábeis, Resolução Anac nº 533 de 2019, itens 13.23 e 13.36 da minuta de contrato.

32. Seae tem posicionamento pela adoção do valor de mercado dos bens, PARECER SEI Nº

65/2019/COGTS/SAC/SEAE/SEPEC-ME (3602431) da Audiência Pública nº 11/2019, da própria Anac.

33. De acordo com parecer, um dos principais problemas da adoção de valores contábeis está relacionada à falta de dados dos preços que pudessem ser utilizados. Tal fato impossibilita à Anac verificar se os valores investidos e contabilizados estariam aderentes a valores de mercado.

34. Nesse sentido, a concessionária poderia ser incentivada a investir além do necessário pelo fato de ter a garantia de ser ressarcida pelos valores contabilizados, além da existência de assimetria de informação à qual o agente público se submete no processo.

35. Por fim, como forma de minimizar futuros questionamentos ao valor da indenização sugere-se que seja observado o disposto no art. 11 do Decreto nº 9.957/2019, em especial o §3º abaixo transcrito, *in verbis*:

Art. 11. Serão descontados do valor calculado pela agência reguladora competente, a título de indenização pelos bens reversíveis não amortizados ou depreciados vinculados ao contrato de parceria, de que trata o [inciso VII do § 1º do art. 17 da Lei nº 13.448, de 2017](#):  
§ 3º O cálculo da indenização de que trata o caput será certificado por empresa de auditoria independente de que trata o parágrafo único do art. 7º

36. Assim, recomenda-se que a valoração de ativos a mercado seja o melhor método para definir o valor da indenização, conforme apresentado nos itens 33, 34, 35 do presente parecer, pois reduz a assimetria de informação para os agentes desse setor.(Recomendação 03)

37. Outro ponto que merece atenção diz respeito à possibilidade da interpretação do Item 5.2.8 da minuta do contrato acarretar a transferência do risco do poder concedente para concessionária em situação de caso fortuito ou de força maior (Eventos Fortuitos ou de Força Maior).

38. O referido item faz parte da alocação de risco do Poder Concedente, contudo apresenta exceção nos casos que a cobertura possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da ocorrência ou quando houver apólices vigente que cubram o evento.

39. Tendo em vista que a proposta apresentada pela empresa tem em seu bojo a possibilidade de responder por eventos não cobertos por seguros, recomenda-se que a Anac especifique de forma mais objetiva e exija a contratação de apólices específicas com base em eventos fortuitos ou de força maior, evitando, assim, a insegurança jurídica decorrente de interpretação diversa das cláusulas contratuais. (Recomendação 04)

## 2.5 OUTRAS CONTRIBUIÇÕES DE APERFEIÇOAMENTO

40. Relativamente aos limites propostos para o regime de tarifação da armazenagem de cargas, que consideram o sistema "ad valorem", considerando haver custos fixos e custos variáveis envolvidos no processo de armazenagem de cargas de elevado valor agregado, recomenda-se à Anac avaliar a possibilidade/factibilidade de adoção de alternativas de tarifação híbridas, que considerem componentes de valores fixos para a remuneração das parcelas fixas dos custos incorridos na armazenagem, acrescidos de componentes variáveis (ad valorem) para remuneração apenas dos custos variáveis associados à atividade de armazenagem. (Recomendação 05)

## 3 CONCLUSÃO

41. Este parecer apresentou considerações sobre a Consulta Pública Anac nº 012/2021, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), relativa aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos ao processo de relicitação da concessão com ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Campinas (SP).

42. Da análise da proposta da modelagem de relicitação apresentada, com base na documentação disponibilizada pela Anac na consulta pública, conclui-se haver oportunidade e aperfeiçoamento, com enfoque nos aspectos regulatórios e concorrenciais, por meio das seguintes contribuições:

I - ampliação da publicidade do debate acerca de mudanças nas condições de exploração do ativo concedido, de maneira que as consultas que tenham por objeto alterações das condições de concessão previstas em contrato (a exemplo de regimes de regulação tarifária tarifas) e das propostas apoiadas sejam abertas à participação popular. (Recomendação 01);

II - verificação prévia da disponibilidade orçamentária para cumprimento da regra contratual proposta de condicionar o início de eficácia da concessão ao pagamento da indenização devida pela União à concessionária anterior, de maneira a minimizar incertezas que possam impactar o fluxo de caixa da concessionária e retardar o início da nova concessão. (Recomendação 02);

III - adoção de metodologia de valoração de ativos a mercado para definir o valor da indenização devido a concessionária anterior (Recomendação 03);

IV - especificação mais objetiva e exigência de contratação de apólices específicas com base em eventos fortuitos ou de força maior, evitando assim a insegurança jurídica decorrente de interpretação diversa das cláusulas contratuais. (Recomendação 04);

V - avaliação da possibilidade/factibilidade de adoção de alternativas de tarifação híbridas, que considerem componentes de valores fixos para a remuneração das parcelas fixas dos custos incorridos na armazenagem, acrescidos de componentes variáveis (ad valorem) para remuneração apenas dos custos variáveis associados à atividade de armazenagem. (Recomendação 05)

43. A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (Seae) na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019. Trata-se de posicionamento com base nas informações disponíveis até a presente data.

À consideração superior.

Documento assinado eletronicamente

**GIOVANNI BAIER NUNES**

Analista de Infraestrutura

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

**FÁBIO COELHO BARBOSA**

Coordenador

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

**MAURICIO MARINS MACHADO**

Coordenador-Geral

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

**ANDREY VILAS BOAS DE FREITAS**

Subsecretário de Advocacia da Concorrência

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ALEXANDRE MESSA PEIXOTO DA SILVA

Secretário-Adjunto de Advocacia da Concorrência e Competitividade

[1] Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011. Estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência; dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica; altera a Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990, o Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 8.884, de 11 de junho de 1994, e a Lei nº 9.781, de 19 de janeiro de 1999; e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/\\_Ato2011-2014/2011/Lei/L12529.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12529.htm)

[2] Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério da Economia, remaneja cargos em comissão e funções de confiança, transforma cargos em comissão e funções de confiança e substitui cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS por Funções Comissionadas do Poder Executivo - FCPE. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2019/decreto/D9745.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/D9745.htm)

[3] Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (2017). Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 3.0. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>

[4] Instrução Normativa nº 111, de 05 de novembro de 2020. Estabelece os quesitos de referência para análises referentes a melhoria regulatória relacionada à diminuição dos custos de negócios. Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia. Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade – SEAE. Publicada no DOU em 06/11/2020. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-seae-n-111-de-5-de-novembro-de-2020-286706982>.



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Messa Peixoto da Silva, Secretário(a) Adjunto(a)**, em 07/10/2021, às 18:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Andrey Vilas Boas de Freitas, Subsecretário de Advocacia da Concorrência**, em 07/10/2021, às 21:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Maurício Marins Machado, Coordenador(a)-Geral**, em 08/10/2021, às 09:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Giovanni Baier Nunes, Analista de Infraestrutura**, em 08/10/2021, às 09:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Coelho Barbosa, Coordenador(a)**, em 08/10/2021, às 09:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.economia.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **19083511** e o código CRC **452CB230**.