



**SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS DE TRANSPORTES FERROVIÁRIO
DE CARGAS – SUFER**

**PLANO DE OUTORGA PARA CONCESSÃO DA
EF-170
FERROGRÃO**

Trecho ferroviário compreendido entre os municípios de Sinop/MT e Itaituba/PA

BRASÍLIA, MAIO de 2020

Sumário

1. APRESENTAÇÃO	3
2. CARACTERIZAÇÃO DO TRECHO A SER LICITADO	3
3. DIRETRIZES PARA A LICITAÇÃO.....	5
3.1. TIPO DE CONCESSÃO E LEGISLAÇÃO APLICÁVEL	5
3.2. PRAZO DA CONCESSÃO	5
3.3. MODALIDADE DE LICITAÇÃO	6
4. INVESTIMENTOS PREVISTOS PARA O TRECHO A SER LICITADO.....	6
4.1. INVESTIMENTOS COM PRAZO DETERMINADO	6
4.2. INVESTIMENTOS ASSOCIADOS ÀS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS MÍNIMAS..	6
5. MODELAGEM ECONÔMICO-FINANCEIRA.....	7
5.1. INVESTIMENTOS	7
5.2. CUSTOS OPERACIONAIS	9
5.3. ESTIMATIVA DE DEMANDA	11
5.4. TAXA INTERNA DE RETORNO DO PROJETO	12
5.5. TARIFA	12
6. SERVIÇOS A SEREM PRESTADOS PELO SUBCONCESSIONÁRIO	13
7. PARÂMETROS A SEREM OBSERVADOS PELO SUBCONCESSIONÁRIO..	13
8. ESTUDOS – ANEXO.....	14

1. APRESENTAÇÃO

Trata-se do Plano de Outorga em que se dará a concessão à iniciativa privada da Ferrovia EF-170, denominada “Ferrogrão”, trecho ferroviário compreendido entre os municípios de: Sinop/MT e Miritituba, distrito do município de Itaituba/PA, projeto integrante do Programa de Parcerias de Investimentos do Governo Federal.

O empreendimento foi objeto do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 11/2014, do então Ministério dos Transportes, relativo ao Procedimento de Manifestação de Interesse – PMI para elaboração dos estudos de viabilidade técnica deste trecho ferroviário.

Os estudos foram elaborados pela Estação da Luz Participações Ltda. – EDLP, e entregues à ANTT em 2017.

Em atendimento ao disposto na Lei nº 13.448/2017, os Estudos Técnicos e os Documentos Jurídicos recepcionados pela ANTT foram submetidos ao Processo de Participação e Controle Social, por meio da Audiência Pública nº 014/2017, aprovada pela Deliberação nº 380/2017.

O Relatório Final da Audiência Pública foi emitido em julho de 2018, contendo o registro e a avaliação das contribuições recebidas. Adicionalmente, foram realizadas sessões públicas em Itaituba/PA e Novo Progresso/PA, em setembro de 2019.

As Notas Informativas Conjunta nº 2/2020/CGGF/DTFER/SNTT e nº 18/2020/CGFERP/DEAP/SFPP, do Ministério da Infraestrutura, estabeleceram as diretrizes para a realização da concessão da FERROGRÃO, definindo que o modelo de exploração da ferrovia terá caráter de exclusividade até que seja realizada a conexão da FERROGRÃO com outra malha do Subsistema Ferroviário Federal.

Em observância à Portaria MT nº 106/2013, que disciplina o conteúdo, a sistemática e a apresentação do conjunto de documentos que compõem os Planos de Outorgas referentes à exploração da infraestrutura de transporte terrestre, serão apresentadas todas as informações exigidas pela aludida Portaria.

Nesse sentido, ainda no âmbito da política pública setorial, submete-se à apreciação do Ministério da Infraestrutura, o presente Plano de Outorga.

2. CARACTERIZAÇÃO DO TRECHO A SER LICITADO

O trecho objeto da concessão compreende o segmento ferroviário entre os municípios de Sinop/MT e Miritituba, distrito do município de Itaituba/PA. Possui aproximadamente 933 km de extensão, sendo complementado por dois ramais: Santarenzinho, entre Itaituba/PA e Santarenzinho, distrito do município de Rurópolis/PA, com cerca de 32 km de extensão; e

Itapacurá, localizado integralmente no município de Itaituba/PA, com aproximadamente 11 km de extensão.

A **Figura 1** mapa de situação do empreendimento.



As características técnicas da ferrovia consubstanciam-se nos seguintes dados:

Elemento	Características
Extensão	Linha Principal: 933,288 km
	Ramal Santarenzinho: 32,3 km
	Ramal Itapacurá: 11,0 km
Bitola	Larga (1,60 m)
Rampas máximas	Exportação: 0,60 %

	Importação: 1,45 %
Curvas horizontais	Raio mínimo: 528,916 m
Plataforma de terraplenagem	Altura máxima corte:
	Altura máxima aterro:
Velocidades	Vprojeto = 80 km/h
Lastro	Altura mínima: 30 cm
Sublastro	Espessura mínima: 20 cm
Capacidade de suporte da via	32,5 t/eixo
Dormentes	Concreto
Trilhos	TR-68
Largura de entrevia mínima	4,50 m
AMV	inhas e Desvios Principais: 1:14
	Desvios Secundários: 1:8
Gabarito mínimo	Viadutos ferroviários: 5,5 m
	Viadutos rodoviários: 7,5 m

Tabela 1: Características técnicas da Ferrovia

3. DIRETRIZES PARA A LICITAÇÃO

A Nota Informativa Conjunta nº 2/2020/CGGF/DTFER/SNTT, estabeleceu as diretrizes para a realização da concessão da FERROGRÃO.

3.1. TIPO DE CONCESSÃO E LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

TIPO DE CONCESSÃO: concessão comum

LEGISLAÇÃO APLICÁVEL: a concessão da Ferrovia será implementada sob a formatação de concessão comum, regida pela Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; conjuntamente com a Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, e demais normas vigentes sobre a matéria.

3.2. PRAZO DA CONCESSÃO

O prazo total da concessão deverá ser de **69 (sessenta e nove) anos**, considerando os períodos de construção e operação, contados a partir da assunção do Contrato.

3.3. MODALIDADE DE LICITAÇÃO

MODALIDADE DE LICITAÇÃO: A licitação será realizada na modalidade de leilão com participação internacional.

CRITÉRIO DE JULGAMENTO: Maior valor de outorga.

4. INVESTIMENTOS PREVISTOS PARA O TRECHO A SER LICITADO

Os investimentos foram classificados da seguinte forma:

- a) Com Prazo Determinado;
- b) Voltados ao Atendimento das Especificações Técnicas Mínimas; e
- c) Custos Ambientais.

4.1. INVESTIMENTOS COM PRAZO DETERMINADO

Estão relacionados ao início da operação ferroviária e, devido a isso, são de caráter obrigatório à Subconcessionária.

Após quantificados e orçados todos os investimentos com Prazo Determinado, estes resultaram em uma estimativa na ordem de **R\$ 6.017.358.748,06** (seis bilhões, dezessete milhões, trezentos e cinquenta e oito mil, setecentos e quarenta e oito reais e seis centavos), 71,5% de todo o CAPEX de capital.

4.2. INVESTIMENTOS ASSOCIADOS ÀS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS MÍNIMAS

Consistem em investimentos indicativos, considerados necessários para o cumprimento dos parâmetros técnicos relacionados à exploração da infraestrutura e dos indicadores para a prestação do serviço de transporte ferroviário.

Após quantificados e orçados todos os investimentos para Atendimento das Especificações Técnica Mínimas, estes resultaram em uma estimativa na ordem de **R\$ 237.624.440,70** (duzentos e trinta e sete milhões, seiscentos e vinte e quatro mil, quatrocentos e quarenta reais e setenta centavos), 2,8% de todo o CAPEX.

Os investimentos voltados para frota representam um montante de **R\$ 2.133.409.729,33** (dois bilhões, cento e trinta e três milhões, quatrocentos e nove mil, setecentos e vinte e nove reais e trinta e três centavos), 25,3% de todo o CAPEX.

4.3. INVESTIMENTOS COM CUSTOS AMBIENTAIS

Consistem em plantio compensatório, compensação ambiental e obtenção de Licença de Operação.

Após quantificados e orçados todos os investimentos para Procedimentos Ambientais, estes resultaram em uma estimativa na ordem de **R\$ 31.191.900,78** (trinta e um milhões, cento e noventa e um mil, novecentos reais e setenta e oito centavos), 0,4% de todo o CAPEX.

4.4 TOTAL DOS INVESTIMENTOS

Após quantificados e orçados todos os investimentos de capital, que inclui aqueles com Prazo Determinado, para Atendimento das Especificações Técnicas Mínimas e para Procedimentos Ambientais, estes resultaram em uma estimativa na ordem de **R\$ 8.419.584.818,87** (oito bilhões, quatrocentos e dezenove milhões, quinhentos e oitenta e quatro mil, oitocentos e dezoito reais e oitenta e sete centavos), considerando o acréscimo do BDI e o desconto do REIDI, na data base de outubro de 2018.

Estão estimados ainda, investimentos em *sustaining* na ordem de **R\$ 13.155.302.488,40** (treze bilhões, cento e cinquenta e cinco milhões, trezentos e dois mil quatrocentos e oitenta e oito reais e quarenta centavos).

Juntos, os investimentos de capital e *sustaining* totalizam **R\$ 21.574.887.307,31** (vinte e um bilhões, quinhentos e setenta e quatro milhões, oitocentos e oitenta e sete mil, trezentos e sete reais e trinta centavos).

5. MODELAGEM ECONÔMICO-FINANCEIRA

O resultado da modelagem Econômico-Financeira resultou em um valor de Outorga de R\$ 18,46 milhões a preços de outubro de 2018, que será pago da seguinte forma:

- a) 5% (cinco por cento): pagamento que deverá ser efetuado pela proponente vencedora em até 45 (quarenta e cinco) dias do Ato de Homologação do leilão, como condição para a celebração do Contrato de concessão, e
- b) 90% (noventa e cinco por cento): 240 parcelas trimestrais, durante o prazo previsto para a operação da concessão (60 anos). Não será exigido o pagamento de outorga durante a etapa prevista para a construção da ferrovia. As parcelas serão reajustadas anualmente pela variação do IPCA.

5.1. INVESTIMENTOS

Os principais investimentos a serem feitos pela concessionária estão concentrados nos dez anos iniciais, conforme pormenorizadas no Caderno de Engenharia.

Foi elaborada uma projeção de desembolso do investimento previsto em projeto, que seguiu as premissas de prazo para a execução da obra e aquisição dos equipamentos.

Os planos de desembolsos em Investimentos de Capital podem ser observados na tabela resumo abaixo:

Tabela 2: Resumo dos Investimentos de Capital previstos no CAPEX

RESUMO CAPEX - FERROGRÃO			
DESCRIÇÃO		TOTAL PÓS-AUDIÊNCIA PRÉ-ANÁLISE (R\$)	TOTAL PÓS-AUDIÊNCIA PÓS-ANÁLISE (R\$)
Data-base		out/18	out/18
I	Prazo Determinado	R\$ 8.649.490.608,17	R\$ 6.017.358.748,06
I.1	Custos Indiretos de Implantação da Ferrovia	R\$ 894.752.720,82	R\$ 616.627.172,49
I.2	Custos Diretos de Implantação da Ferrovia	R\$ 6.771.651.312,37	R\$ 5.304.021.233,84
I.3	Sistemas Ferroviários	R\$ 983.086.574,98	R\$ 52.287.970,33
I.4	Ressarcimentos	R\$ -	R\$ 44.422.371,41
II	Atendimento de Especificações Técnicas	R\$ 1.861.693.841,15	R\$ 237.624.440,70
II.1	Equipamentos e Material Rodante para Manutenção e Atendimento de Acidentes	R\$ 959.249.140,44	R\$ 162.612.979,18
II.2	Instalações Fixas	R\$ 902.444.700,71	R\$ 75.011.461,52
III	Frota	R\$ 5.546.738.566,77	R\$ 2.133.409.729,33
III.1	Aquisição para Atendimento da Demanda	R\$ 3.273.868.503,00	R\$ 1.402.241.204,63

RESUMO CAPEX - FERROGRÃO			
DESCRIÇÃO		TOTAL PÓS-AUDIÊNCIA PRÉ-ANÁLISE (R\$)	TOTAL PÓS-AUDIÊNCIA PÓS-ANÁLISE (R\$)
Data-base		out/18	out/18
III.1.1	Locomotivas	R\$ 1.230.111.127,70	R\$ 320.014.155,22
III.1.2	Vagões	R\$ 2.043.757.375,30	R\$ 1.082.227.049,41
III.2	Reposição de Ativos	R\$ 2.272.870.063,77	R\$ 283.441.108,91
III.2.1	Locomotivas	R\$ 1.250.785.264,30	R\$ 283.441.108,91
		R\$ 1.022.084.799,47	R\$ -
III.3	Arrendamento para Atendimento da Demanda	R\$ -	R\$ 447.727.415,79
III.3.1	Locomotivas	R\$ -	R\$ 157.962.688,59
III.3.2	Vagões	R\$ -	R\$ 289.764.727,20
IV	Ambiental	R\$ 507.829.773,87	R\$ 31.191.900,78
IV.1	Custos Ambientais	R\$ 507.829.773,87	R\$ 31.191.900,78
Total		R\$ 16.565.752.789,96	R\$ 8.419.584.818,87

Fonte ANTT (2019)

O Anexo do Caderno de Modelagem Econômico-Financeira apresenta as Planilhas de CAPEX detalhando cada um dos investimentos considerados.

5.2. CUSTOS OPERACIONAIS

A partir da classificação dos custos operacionais em fixos, variáveis e despesas, a metodologia adotada foi a de se apurar esses encargos em função da produção de transporte dos diferentes regimes de operação.

Todos os custos foram apurados unitariamente, em R\$/1.000TKU. Foram segregados os custos do transporte realizado pela concessionária na sua própria malha, daqueles em que ela incorre quando realiza o transporte na malha de terceiros.

Da mesma forma que houve a previsão de receita oriunda da prestação de serviços acessórios ao transporte ferroviário de carga, houve, também a previsão de custos associados a esses serviços, bem como para a receita alternativa.

Custos e Despesas com Transporte na Malha Própria

- **Custos Fixos**

Custos fixos são aqueles que se mantêm estáveis, mesmo quando alterado o volume de produção.

Foi empregado o mesmo valor definido para os estudos econômicos da prorrogação antecipada da concessionária Rumo Malha Paulista S/A, atualizado até outubro de 2018.

Adicionalmente, estão previstos outros custos fixos, não diretamente vinculados à operação: Recurso para Desenvolvimento Tecnológico (RDT), Recurso para a Preservação da Memória Ferroviária, Verba de Fiscalização, Garantia de Execução (Performance Bond).

- a) RDT**

Base de Cálculo: Valor Presente Líquido das Receitas Estimadas da Concessionária.

Despesa: corresponde a 0,2% da Base de Cálculo, distribuído em anualidades pelo prazo estimado para a operação da ferrovia (Ano 10 ao Ano 69), calculado pela função PGTO, a partir da taxa de desconto do fluxo de caixa do projeto.

- b) Recurso para a Preservação da Memória Ferroviária**

Base de Cálculo: Valor Presente Líquido das Receitas Estimadas da Concessionária.

Despesa: corresponde a 0,1% da Base de Cálculo, distribuído em anualidades pelo prazo estimado para a operação da ferrovia (Ano 10 ao Ano 69), calculado pela função PGTO, a partir da taxa de desconto do fluxo de caixa do projeto.

- c) Verba de Fiscalização**

Base de Cálculo: Custo fixo por quilômetro, correspondente a R\$ 0,0042/km milhões.

Despesa: Corresponde a R\$ 4,1 milhões anuais, em função da extensão da malha da Concessionária. Exigidos a partir do ano estimado para o início da operação (Ano 10).

d) Garantia de Execução

Base de Cálculo: Percentual do valor total do CAPEX de Capital estimado.

Despesa: O percentual incidente sobre a Base de Cálculo é de 5% para os 9 (nove) primeiros anos, em decorrência de investimentos com prazo determinado em contrato, e de 1,5% para os demais anos. Prêmio: 0,5% sobre a Base de Cálculo.

• Custos Variáveis e Despesas

Foram adotados os valores empregados nos estudos para a prorrogação antecipada do contrato de concessão da Rumo Malha Paulista S/A, atualizados até a data de outubro de 2018.

Custos e Despesas com Transporte na Malha de Terceiros

Para apurar o custo que a Concessionária incorre ao transitar na malha de terceiros é necessário conhecer a TKU produzida por ela em cada uma das concessionárias visitadas em regime de direito de passagem, conforme pode ser visto na Tabela inserta no item 5.2 do Caderno de Modelagem Econômico-Financeira.

Custos e Despesas com Direito de Passagem

Para os custos e despesas com direito de passagem também foi empregada a Rumo Malha Paulista S/A como referência, à semelhança do que ocorreu para os custos e despesas da produção gerada pela concessionária em sua própria malha.

Adicionalmente, devem ser acrescidos aos custos e despesas com direito de passagem, a tarifa de direito de passagem cobrada pela concessionária visitada:

TARIFA DE DIREITO DE PASSAGEM (Trackage)

Direito de Passagem na RMN	R\$/1.000 TKU	28,62
Direito de Passagem na FERROGRÃO 2	R\$/1.000 TKU	28,90
Direito de Passagem na FICO	R\$/1.000 TKU	28,90

Foi definido como padrão, que a concessionária pagará à FERROGRÃO 2 e à FICO, quando visitante na modalidade de direito de passagem, o mesmo valor que a subconcessionária Rumo Malha Central S/A cobra de seus visitantes, conforme estudos econômicos para a subconcessão da Ferrovia Norte-Sul Tramo Central, atualizados a outubro de 2018. Adotou-se essa metodologia pela similaridade das características de via.

O valor de tarifa que a Rumo Malha Norte (RMN) cobrará da concessionária é o valor constante dos estudos da prorrogação antecipada da Rumo Malha Paulista S/A, atualizado a outubro de

2018. A Rumo Malha Paulista S/A foi escolhida por ser empresa do mesmo grupo econômico da Rumo Malha Norte S/A.

Custos com o Serviço Acessório

O custo acessório é calculado como um percentual da receita acessória projetada. O percentual adotado foi de 5,1%. Este percentual foi apurado considerando a média para o período de 2013 a 2016, do quociente entre o Custo Acessório e Receita Acessória, informado à ANTT pelas concessionárias Rumo Malha Paulista S/A, MRS Logística S/A, Rumo Malha TARIFA DE DIREITO DE PASSAGEM (Trackage) Direito de Passagem na RMN R\$/1.000 TKU 28,62 Direito de Passagem na FERROGRÃO 2 R\$/1.000 TKU 28,90 Direito de Passagem na FICO R\$/1.000 TKU 28,90 Página 46 de 85 Norte S/A e Ferrovia Norte-Sul S/A em seus balancetes. O critério de seleção das concessionárias levou em consideração as concessionárias de bitola larga em operação.

Custos com as Receitas Alternativas

Adotou-se que 15% dos recursos percebidos a título de receitas alternativas seriam apropriados pela concessionária. Esse percentual tem por referência o mesmo valor estabelecido em rodovias, nos termos da Resolução ANTT nº 2.552/2008.

5.3. ESTIMATIVA DE DEMANDA

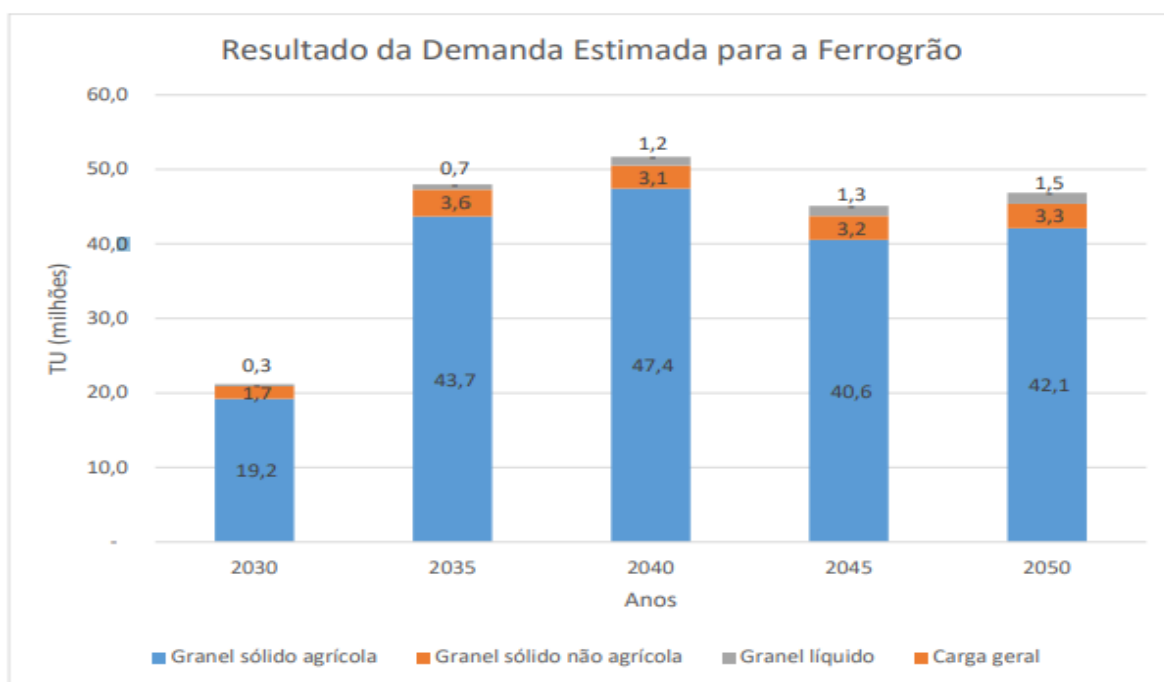


Figura 1: Resultado da Demanda Estimada para a Ferrogrão (Milhões de Toneladas Úteis)

5.4. TAXA INTERNA DE RETORNO DO PROJETO

A metodologia empregada na avaliação econômica do projeto foi a de Fluxo de Caixa Descontado (FCD) a preços constantes, que basicamente determina o valor presente do Fluxo de Caixa de projeto desalavancado, descontado ao Custo Médio Ponderado de Capital (Weighted Average Cost of Capital – WACC).

A taxa de desconto adotada, obtida a partir da metodologia WACC, é 11,04%.

O principal objetivo da elaboração do fluxo de caixa de projeto é determinar o valor da outorga pelo qual o resultado do VPL seja igual a zero, o que significa dizer que a Taxa Interna de Retorno (TIR) do projeto deve se igualar ao WACC.

5.5. TARIFA

As tarifas para o transporte ferroviário de cargas foram estimadas a partir da mediana dos valores de frete ferroviário praticados pelo mercado para o mesmo grupo de mercadorias.

Os dados foram obtidos junto ao SAFF, abrangendo o período de janeiro a outubro de 2018.

As tarifas resultantes são as apresentadas abaixo:

Mercadoria	Tarifa (R\$/TKU mil)
Soja em Grão	87,26
Milho em Grão	72,97
Açúcar	82,68
Diesel	106,89
Etanol	74,60
Gasolina	114,38
Fertilizantes	50,10
Farelo de Soja	103,29

Tabela 3: Tarifas resultantes para transporte ferroviário

Receita de Direito de Passagem

A tarifa para o direito de passagem, válida para todas as ferrovias que visitam a Subconcessionária, foi calculada visando garantir a cobertura dos custos incorridos pela Subconcessionária quando visitada por direito de passagem.

A concessionária empregada como referência foi a Ferrovia Norte-Sul Tramo Central, concedida à Rumo Malha Central S/A em 2019. Portanto, o valor a ser cobrado na Ferrogrão para o direito de passagem é o valor definido para a Rumo Malha Central S/A, trazido a valores de outubro de 2018 pelo IPCA.

6. SERVIÇOS A SEREM PRESTADOS PELO CONCESSIONÁRIO

Prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas associado à exploração da infraestrutura da malha ferroviária situada entre os municípios de Sinop/MT e Miritituba, distrito do município de Itaituba/PA.

7. PARÂMETROS A SEREM OBSERVADOS PELO CONCESSIONÁRIO

As Especificações Mínimas para a prestação do serviço de transporte ferroviário, incluem os seguintes Indicadores:

- Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG);
- Velocidade Média Percurso (VMP); e
- Idade Máxima de Frota de Locomotivas (IMFL).

A concessionária deve realizar as intervenções necessárias à expansão da capacidade da **Ferrovía**, de forma a manter o Indicador de Saturação da Ferrovía (**ISF**) sempre abaixo de 90% (noventa por cento).

Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG)

Etapa do Contrato de Concessão	IAFG - Índice de Acidentes Ferroviários Graves
Data de assinatura deste Contrato até o 14º ano	< ou igual a 1,87
15º ano ao 19º ano	< ou igual a 1,83
20º ano ao 24º ano	< ou igual a 1,79
25º ano ao 29º ano	< ou igual a 1,76
30º ano ao 34º ano	< ou igual a 1,72
35º ano ao 39º ano	< ou igual a 1,69
40º ano ao 44º ano	< ou igual a 1,65
45º ano ao 49º ano	< ou igual a 1,62
50º ano ao 54º ano	< ou igual a 1,59
55º ano ao 59º ano	< ou igual a 1,55
60º ano ao 64º ano	< ou igual a 1,52
65º ano ao 69º ano	< ou igual a 1,49

Parâmetros do índice de Velocidade Média de Percurso (IVMP)

Etapa do Contrato de Concessão	IVMP (km/h)
Data de assinatura deste Contrato até o 14º ano	> ou igual a 45,3
15º ano ao 19º ano	> ou igual a 46,2
20º ano ao 24º ano	> ou igual a 47,2
25º ano ao 29º ano	> ou igual a 48,1
30º ano ao 34º ano	> ou igual a 49,1
35º ano ao 39º ano	> ou igual a 50,1
40º ano ao 44º ano	> ou igual a 51,1
45º ano ao 49º ano	> ou igual a 52,1
50º ano ao 54º ano	> ou igual a 53,1
55º ano ao 59º ano	> ou igual a 54,2
60º ano ao 64º ano	> ou igual a 55,3
65º ano ao 69º ano	> ou igual a 56,4

A concessionária deve ter **IMFL inferior a 40 (quarenta) anos** durante todo o prazo do Contrato de concessão.

8. ESTUDOS – ANEXO

- Estudos técnicos

- I. Caderno de Estudos de Demanda (SEI - 3187867);
- II. Caderno de Estudos Operacionais (SEI - 3226847);
- III. Caderno de Estudos de Engenharia (SEI - 3194465);
- IV. Caderno de Modelagem Econômico-financeira (SEI - 3226134);

- Documentos jurídicos

- V. Minuta de Edital (SEI - 3462755);
- VI. Minuta Contrato (SEI - 3461755).