



# *Cartilha dos* **Terminals Pesqueiros Públicos**

MINISTÉRIO DA  
PESCA E  
AQUICULTURA

GOVERNO DO  
**BRASIL**  
DO LADO DO Povo BRASILEIRO

**1<sup>a</sup> EDIÇÃO**

**Outubro 2025**

**Brasília – Distrito Federal**

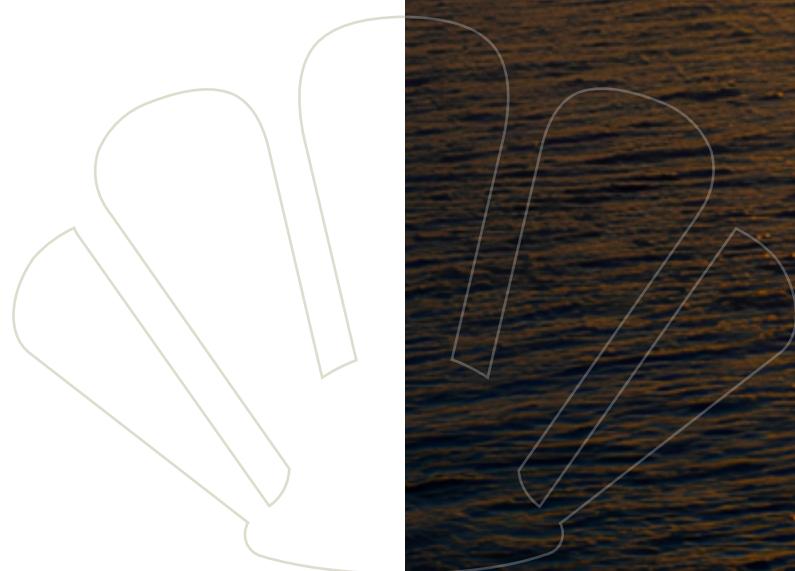
Todos os direitos reservados. É permitida a reprodução parcial ou total desta cartilha, desde que citada a fonte e não haja finalidade de venda ou uso comercial. A responsabilidade pelos direitos autorais de textos e imagens desta obra é do autor.

**FORMA DE CITAÇÃO:**

Ministério da Pesca e Aquicultura.

Cartilha dos Terminais Pesqueiros  
Públicos.

1<sup>a</sup> ed. Brasília: MPA, 2025.





**MINISTÉRIO DA PESCA  
E AQUICULTURA - MPA**

André Carlos Alves de Paula Filho • Ministro

**SECRETARIA-EXECUTIVA - SE**

Rivetla Édipo Araújo Cruz • Secretário Executivo

**COORDENAÇÃO-GERAL DE INFRAESTRUTURA  
E FOMENTO - CGIF**

Clecius Nerby Alves da Rocha  
• Coordenador-Geral

**COORDENAÇÃO DE PROJETOS DE  
INFRAESTRURA E FOMENTO**

Nádia Barroso Falcão Coimbra • Coordenadora

**EQUIPE TÉCNICA E EDITORAÇÃO**

Bruno de Souza Machado  
• Economista do Gabinete da SE

Felipe Gasparotto de Castro  
• Economista da CGIF

João Victor Falco Hurtado Rodriguez  
• Economista da CGIF

**DISTRIBUIÇÃO E INFORMAÇÕES**

Ministério da Pesca e Aquicultura

Coordenação-Geral de Infraestrutura e Fomento  
da Secretaria-Executiva

Endereço: Esplanada dos Ministérios,  
Bloco D – 2º andar, Sala

CEP: 70043-900 – Brasília - DF

Tel.: (61) 3276-4759

E-mail: [fomento.cgif@mpa.gov.br](mailto:fomento.cgif@mpa.gov.br)

# APRESENTAÇÃO

Os Terminais Pesqueiros Públicos (TPPs) são estruturas que visam fortalecer a qualidade, segurança e eficiência da cadeia produtiva do pescado no Brasil. Criados com o objetivo de apoiar a atividade pesqueira, esses terminais oferecem infraestrutura para o desembarque, beneficiamento, armazenamento e comercialização do pescado, promovendo o desenvolvimento regional e contribuindo para a segurança alimentar da população.

Atualmente, o país conta com 12 TPPs ativos, cada um adaptado às características da pesca local. Essas unidades representam um elo entre os pescadores e o mercado, fomentando a economia pesqueira, gerando emprego e oferecendo diversos serviços para diferentes setores da pesca e da aquicultura.

Ao longo dos anos, esses terminais passaram por diferentes formas de gestão. Alguns seguem sob administração direta do Governo Federal, enquanto outros foram concedidos à iniciativa privada, por meio da realização de leilões que possibilitaram maiores investimentos e melhorias na operação. Também há casos de cessão de gestão a entes estaduais e municipais, com o objetivo de descentralizar e adaptar a administração às realidades locais.

Esta cartilha tem como objetivo apresentar os TPPs, explicando o que são, onde estão localizados, qual sua estrutura e como estão sendo geridos, com foco na transparência e informação ao público, prezando pelo contato direto com a sociedade e com as comunidades pesqueiras e aquícolas que dependem diretamente desses equipamentos públicos.

Ao dar visibilidade aos TPPs, busca-se valorizar esses patrimônios públicos, reforçando seu papel estratégico para o setor pesqueiro e para a promoção de um Brasil mais sustentável, produtivo e inclusivo.

# Sumário

- 4 O QUE SÃO OS TERMINAIS PESQUEIROS PÚBLICOS?**
- 6 ESTRUTURA E SERVIÇOS OFERECIDOS**
- 10 HISTÓRICO JURÍDICO-NORMATIVO DOS TERMINAIS PESQUEIROS PÚBLICOS**
  - 11 Criação e regulamentação**
  - 11 Desestatização**
- 13 OS TERMINAIS E SEUS MODELOS DE GESTÃO**
  - 15 Concessão à iniciativa privada**
  - 17 Histórico dos leilões**
  - 18 Cessão para os estados e municípios**
  - 19 Administração direta**
  - 20 Em operação plena (prestando serviços)**
  - 20 Com operações interrompidas (não prestando serviços)**
  - 21 Desconstituição do status de Terminal Pesqueiro Público**
- 24 REFERÊNCIAS E SITES**



# O que são os terminais **PESQUEIROS PÚBLICOS?**

Os Terminais Pesqueiros Públicos (TPPs) são estruturas, mantidas pelo poder público ou concedidas à iniciativa privada, voltadas ao apoio da atividade pesqueira no Brasil.

Eles oferecem infraestrutura para o desembarque, conservação, beneficiamento e comercialização do pescado, desempenhando um papel importante na organização e fortalecimento da cadeia produtiva do pescado, atuando como pontos de apoio logístico, sanitário e comercial para pescadores, cooperativas e empresas do setor.

Os TPPs contribuem diretamente para:

- **A valorização da produção local** ao oferecer infraestrutura adequada para o desembarque e processamento do pescado, além de serviços de abastecimento de embarcações com combustível subsidiado, água, gelo, energia elétrica etc. Desta forma, os TPPs agregam valor ao produto, melhorando sua qualidade e facilitando o acesso a mercados formais.
- **A geração de emprego e renda** com os terminais dinamizando as economias locais ao gerar empregos diretos e indiretos, impulsionando negócios de apoio (como transporte, refrigeração, comércio e manutenção) e estimulando o empreendedorismo e a inclusão nas comunidades pesqueiras.
- **Adequação às normas regulamentares e de rastreabilidade** ao formalizar etapas da cadeia produtiva, facilitando a fiscalização e, consequentemente, o cumprimento das exigências sanitárias, ambientais e tributárias, promovendo uma pesca mais sustentável e maior responsabilidade na gestão dos recursos pesqueiros.
- **Atendimento a diferentes perfis do público pesqueiro**, oferecendo serviços e apoio para os diferentes setores da pesca, seja de escala industrial, artesanal ou comercial, contribuindo para uma maior inclusão social no meio pesqueiro.
- **Segurança sanitária e alimentar**, com garantia de qualidade e higiene no pescado que chega à população.
- **Estruturas para coleta de dados** relacionados à atividade pesqueira, contribuindo para um conhecimento mais detalhado acerca do perfil local da pesca e de seus usuários.



# **Estrutura e SERVIÇOS OFERECIDOS**

Cada Terminal possui suas especificidades em relação aos serviços oferecidos e infraestrutura presente. O processo produtivo básico de operação de um Terminal Pesqueiro ideal é composto pelos seguintes processos:

- **Acostagem;**
- **Desembarque;**
- **Lavagem, seleção e pesagem;**
- **Acondicionamento para transporte;**
- **Fabricação, armazenamento e abastecimento de gelo;**
- **Abastecimento das embarcações: combustível, água potável (aguada), provisões (ranchos) e outros suprimentos;**
- **Conservação: espera em câmara fria ou armazenagem em câmara frigorífica;**
- **Comercialização;**
- **Expedição e relacionados;**
- **Congelamento;**
- **Processamento - pode incluir evisceração, filetagem e outros;**
- **Reparo das embarcações e de petrechos de pesca;**
- **Atendimento aos armadores de pesca e tripulação.**

Para a realização desses processos, são necessárias várias unidades físicas, como:

**a) Área de Acostagem:** é o local no cais onde as embarcações podem encostar para realizar alguma atividade, tal como: carga, descarga, receber provisões e suprimentos, manutenção, folga da tripulação etc.



**c) Unidade de Processamento:** onde é realizado o Beneficiamento (evisceração, filetagem etc.) e Embalagem. O pescado processado, para ser comercializado in natura, pode ser armazenado em Câmara Fria na Unidade de Comercialização, aguardando leilão ou compradores. O pescado pode ser, por fim, congelado na Unidade de Congelamento e armazenado na Unidade de Conservação em Câmara Frigorífica.

**b) Unidade de Recepção:** onde se realizam os processos de descarga, lavagem, seleção, pesagem e acondicionamento em caixas para transporte. A descarga é feita, em geral, por membros da tripulação, enquanto os processos de lavagem, seleção, pesagem e acondicionamento do pescado são realizados pelo pessoal do Terminal. A operação de pesagem é acompanhada por um tripulante. Encontra-se, também nesta unidade, a Lavagem das Caixas nas quais será colocado o pescado selecionado.



**d) Unidade de Comercialização:** onde são realizados leilões ou compra e venda direta do pescado, podendo haver uma Câmara Fria para armazenamento de excedentes ainda não comercializados.



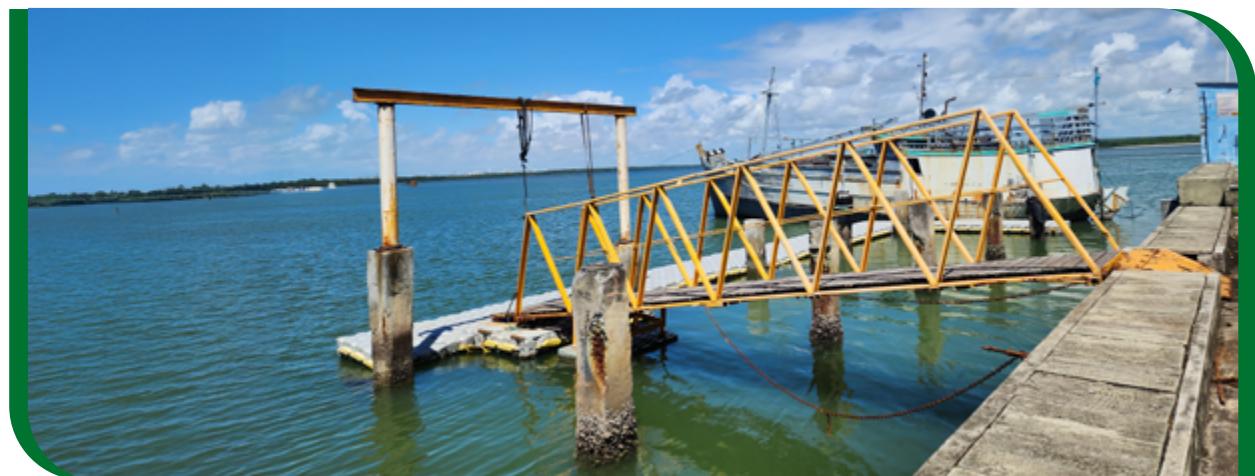
**e) Fábrica de Gelo:** responsável pela produção, armazenagem e entrega de gelo tanto para as embarcações como para encaixotamento e veículos que transportam o pescado até o seu destino.

O abastecimento das embarcações é normalmente feito em área de acostamento diferente daquela do desembarque e compreende o abastecimento das embarcações com gelo, água, combustível, provisões etc.

A área destinada à manutenção das embarcações deve compreender pequenos reparos (manutenções

corretivas e pequenas manutenções preventivas), normalmente feitos pela própria tripulação da embarcação. Para tal, o Terminal pode disponibilizar um trecho de cais para acostagem, abastecimento de energia elétrica e uma área de retrocais para reparo de petrechos de pesca e outros itens do complemento da embarcação.

Os barcos de pesca da frota artesanal e das operações de pequena escala deverão dispor de um cais flutuante. Por meio dele, seus proprietários terão sua frota atendida, não apenas com os itens básicos do abastecimento da embarcação, mas também com a assistência e orientação técnicas da equipe do terminal.



Além desses serviços, o TPP pode prestar atendimento aos armadores de pesca, por meio da disponibilização de instalações no Terminal (salas, depósitos etc.), ou pela oferta de serviços de suprimento às embarcações.

O atendimento às tripulações é realizado por meio da prestação de serviços, tais como: postos bancários, instalações para alimentação e descanso dos tripulantes.

# **Histórico Jurídico- Normativo dos TERMINAIS PESQUEIROS PÚBLICO**



## 1. Criação e regulamentação

A criação e regulamentação dos Terminais Pesqueiros Públicos no Brasil tem respaldo em diversos atos normativos ao longo das décadas, refletindo a evolução da política pública para a pesca e aquicultura.

Com o Código da Pesca de 1938, Decreto-Lei nº 794/1938, foi prevista a criação de entrepostos de pesca pelo Governo Federal nas principais cidades litorâneas e ribeirinhas, permitindo que sua construção e consequente exploração fossem delegadas aos governos estaduais.

O Código de pesca foi revogado pelo Decreto-Lei nº 221/1967, sendo que a criação e estimulação de postos e entrepostos de pesca ficaria a cargo do Poder Público, com a consequente regulamentação deste decreto vindo na forma da edição do decreto nº 5.231/2004, que possibilitou que a administração dos TPPs ficasse a cargo da então Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca ou de pessoa jurídica de direito público ou privado, mediante contrato precedido de licitação pública.

Posteriormente, o Decreto-lei nº 221/1967 foi tacitamente revogado em grande parte, pela Lei nº 11.959/2009, a qual fixou, em seu artigo 25, inciso I, que a infraestrutura destinada à exploração de recursos pesqueiros, o que inclui os TPPs, poderá ser objeto de concessão em favor de particular.

Finalmente, ficou previsto no artigo 29, inciso IX, alínea "f", do Decreto nº 9.667/2019, que aprovou a Estrutura Regimental do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, que competirá à Secretaria de Aquicultura e Pesca a administração direta ou indireta dos Terminais.

## 2. Desestatização

Em 28/02/2007 foi publicado o Acórdão nº 230/2007-Plenário, pelo Tribunal de Contas da União, o qual definiu que o modelo de administração indireta mais adequado para o caso dos TPPs seria o da concessão de serviço público.

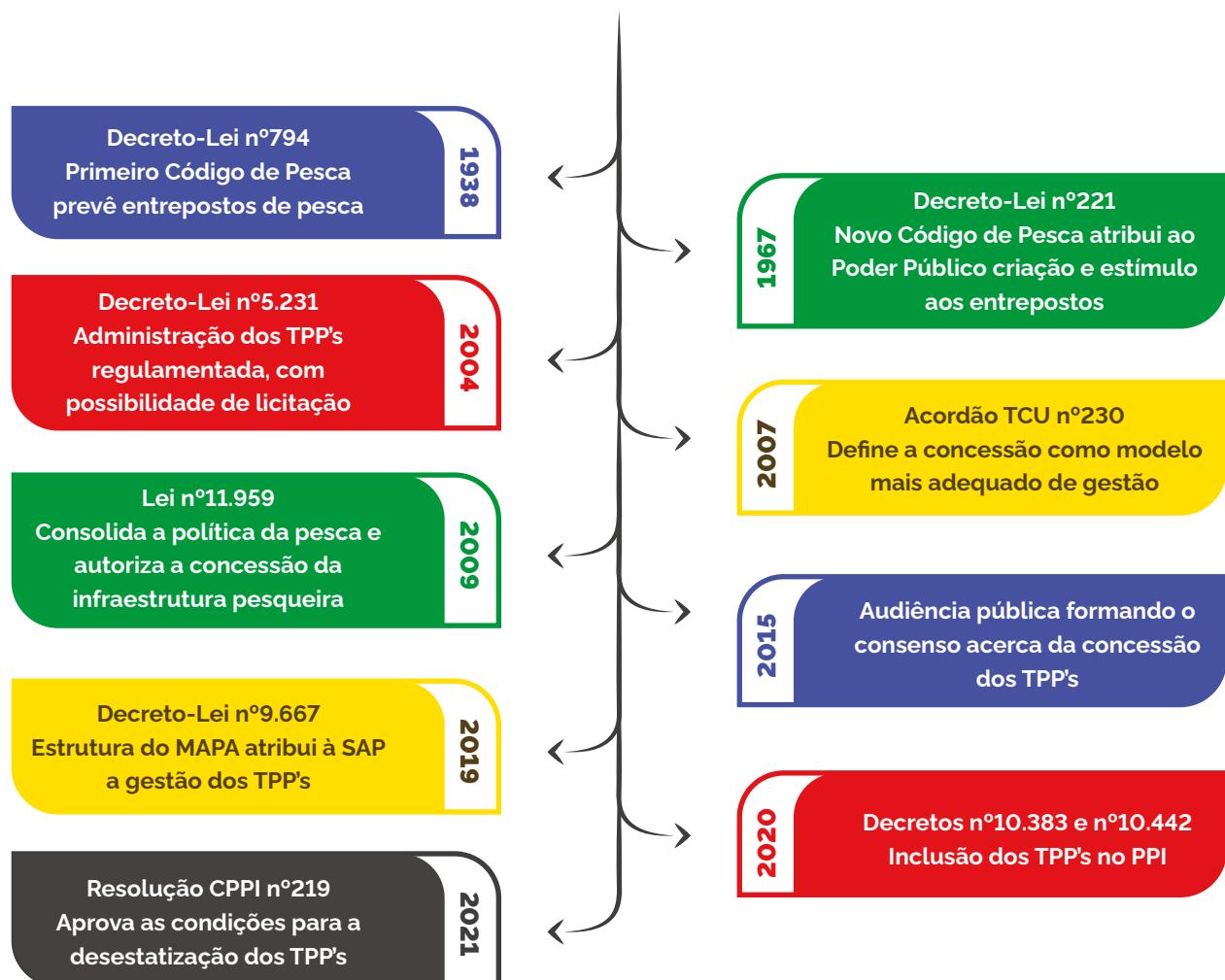
O consenso sobre este modelo foi formado com base nos estudos sobre o tema apresentados na "Primeira Audiência Pública", realizada em 18/05/2015, com vistas a debater as novas regras de funcionamento dos TPPs. Em documento expositivo apresentado naquela oportunidade, as áreas técnicas do Ministério discorreram sobre a política a ser seguida para o funcionamento dos citados terminais, tendo sido ressaltada a opção por adotar o modelo de administração descentralizada fundamentado em sua concessão aos agentes privados neles interessados.

Esta concessão se daria através do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, criado pela Lei nº 13.334/2016, que possui a finalidade de ampliar e fortalecer a interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da estruturação e desenvolvimento de projetos para celebração de contratos de parceria público-privada, de concessão e de outras medidas de desestatização.

Assim, em 28/05/2020 e 27/07/2020 foram publicados, respectivamente, os Decretos nº 10.383 e nº 10.442, versando sobre a qualificação, no âmbito do programa de Parcerias e Investimentos da Presidência da República - PPI, para fins de desestatização os Terminais Pesqueiros Públicos de Belém, Cabedelo, Manaus, Natal, Aracaju, Vitória, Santos e Cananéia.

Em 16/12/2021 foi publicada a resolução CPPI nº 219, aprovando a modalidade operacional e as condições mínimas aplicáveis à desestatização de Terminais Pesqueiros Públicos, definindo as regras básicas do processo.

## Histórico Jurídico-Normativo dos TPP's





# Os terminais e seus MODELOS DE GESTÃO

Atualmente, a Rede de Terminais Pesqueiros Públicos implementada pela União conta com 10 Terminais ativos, 2 desconstituídos e 2 em processo de prestação de contas, distribuídos nas regiões Sudeste, Nordeste e Norte do país.



## 1. Concessão à iniciativa privada

A concessão de um Terminal Pesqueiro Público (TPP) é um modelo de parceria em que o poder público transfere à iniciativa privada a responsabilidade pela administração, operação, manutenção e modernização do terminal, por um período determinado, mediante contrato.

Esse processo ocorre por meio de licitação pública, e tem como objetivo principal garantir a eficiência operacional do terminal, ampliar investimentos, melhorar os serviços oferecidos aos pescadores e fomentar o desenvolvimento da cadeia produtiva do pescado.

Apesar da gestão ser transferida ao concessionário, o TPP continua sendo um bem público. O contrato de concessão estabelece obrigações claras, como garantir o acesso dos usuários, manter padrões sanitários e ambientais, realizar investimentos em infraestrutura e seguir critérios de qualidade no atendimento.

A concessão busca unir o interesse público à capacidade de gestão e investimento do setor privado, assegurando que o terminal funcione de forma mais eficiente, moderna e sustentável.

Atualmente, estão concedidos os Terminais de:

Cabeledo (PB)



Vitória (ES)



Manaus (AM)



Natal (RN)



## 1.1 Histórico dos leilões

Os Terminais Pesqueiros Públicos foram qualificados no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (PPI/PR) através do Decreto nº 10.383, que qualificou o projeto do Terminal de Cabedelo (PB), e por meio do Decreto nº 10.442, que qualificou os Terminais de Natal (RN), Aracaju (SE), Vitória (ES), Santos (SP) e Cananéia (SP).

Estes também foram incluídos, juntos ao de Belém (PA) e Manaus (AM), no Decreto nº 10.741, que dispõe sobre a inclusão de Terminais Pesqueiros Públicos no Programa Nacional de Desestatização (PND).

Na Resolução CPPI nº 219, que aprova a modalidade operacional e as condições mínimas aplicáveis à desestatização de Terminais Pesqueiros Públicos, o texto da resolução prenunciava que a modalidade de licitação a ser realizada seria a de leilão, a serem realizados em sessões públicas, por meio de apresentação de propostas econômicas em envelopes fechados.

Desta forma, foi tornado público, por meio do edital de concorrência nº 01/2020 o edital para concessão para exploração do Terminal Pesqueiro Público de Cabedelo (PB), com vistas a sua revitalização, modernização, operação, manutenção e gestão. A empresa Rotamar Terminal Pesqueiro SPE LTDA foi a vencedora do certame.

Assim sendo, o Edital de Leilão SAP/MAPA nº 1/2022 foi publicado no dia 13/01/2022 e teve o leilão realizado em 11/03/2022, na sede da B3 S.A. - Brasil, Bolsa, Balcão, para a concessão de sete Terminais Pesqueiros Públicos (TPPs), sendo os de Belém (PA), Manaus (AM) e Vitória (ES) concedidos. A empresa Amazon Peixes LTDA foi a vencedora do leilão do TPP de Manaus (AM). A empresa Exfishes Terminal Pesqueiro SPE LTDA foi a vencedora do Terminal de Vitória (ES). Os demais foram considerados desertos, não tendo licitante vencedor. Assim sendo, para os terminais desertos, foi feita uma atualização dos estudos visando uma mudança de estratégia para a realização de novo leilão.

O edital da 3ª rodada do leilão foi publicado no Diário Oficial da União em 25/03/2024, visando a concessão para exploração dos Terminais de Natal (RN), Aracaju (SE), Santos (SP), e Cananéia (SP). A sessão pública do leilão, que incluiu a abertura das propostas comerciais, foi realizada em 25/06/2024, em que nenhum dos 4 TPPs foi concedido.

A 4<sup>a</sup> rodada de concessão dos Terminais Pesqueiros Públicos foi realizada no dia 04/07/2025 objetivando conceder os Terminais de:

Natal (RN)

Aracaju (SE)

Santos (SP)

Cananéia (SP)

A empresa Turc Operações Marítimas LTDA foi a vencedora do certame para a concessão do Terminal Pesqueiro Público de Natal (RN).

## 2. Cessão para os estados e municípios

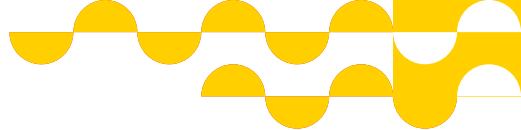
A cessão de um Terminal Pesqueiro Público (TPP) para um estado é um instrumento jurídico-administrativo pelo qual a União, detentora da infraestrutura, transfere a gestão, operação e manutenção do terminal para o governo estadual ou municipal, mantendo a propriedade federal do bem, com o objetivo de descentralizar a gestão e torná-la mais eficiente e adaptada as realidades locais do Terminal.

O Decreto nº 5.231, de 06/10/2004, é o marco normativo que dispõe sobre os princípios a serem observados pela administração pública federal na criação, organização e exploração de Terminais Pesqueiros Públicos. Em seu art. 3º, define que os TPPs são "(...) parte fundamental da infraestrutura aquícola e pesqueira do País e funcionarão como entrepostos de pesca nas áreas litorâneas ou ribeirinhas, de acordo com a necessidade e o interesse público". Em seu art. 7º, assinala que "a administração do Terminal Pesqueiro Público será realizada pela Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca da Presidência da República, diretamente ou mediante contrato de arrendamento ou de permissão de uso celebrado com pessoa jurídica de direito público ou privado constituída e capacitada para este fim, respeitado o procedimento licitatório".

A Portaria SAP/MAPA nº 411/2021 de 08/10/21 estabeleceu os procedimentos administrativos, fiscalizatórios e de gestão e contratos, para cessões de uso dos Terminais Pesqueiros Públicos - TPP, aos estados e municípios.

Atualmente, estão cedidos os Terminais de:

a) Niterói (RJ)



b) Santana (AP)



Em processo de prestação de contas para cessão:

a) Salvador-BA

b) Ilhéus-BA

### 3. Administração direta

No regime de administração direta, a gestão do Terminal Pesqueiro Público (TPP) é exercida diretamente pela União, por meio do Ministério da Pesca e Aquicultura (MPA).

Nesse modelo, o próprio governo federal é responsável por todas as atividades operacionais e administrativas do terminal, incluindo:

- Manutenção da infraestrutura (cais, galpões, câmaras frias, fábrica de gelo etc.);
- Operação dos serviços de desembarque, beneficiamento, conservação e comercialização do pescado;
- Gestão de pessoal (quando houver servidores públicos ou contratos de apoio);
- Compra de insumos e contratação de serviços de apoio (como fornecimento de gelo, combustível e energia);
- Controle sanitário e ambiental, em articulação com órgãos de fiscalização;
- Relacionamento com pescadores e demais usuários.

Esse regime exige uma estrutura administrativa pública ativa, com recursos humanos, logísticos e financeiros suficientes para manter o terminal em funcionamento regular.

Atualmente, os Terminais administrados diretamente incluem:

### **3.1 Em operação plena (prestando serviços)**

Santos

Cananeia



### **3.2 Com operações interrompidas (não prestando serviços)**

Aracaju

Belém



## 4. Desconstituição do status de Terminal Pesqueiro Público

A desconstituição de um Terminal Pesqueiro Público (TPP) é o ato administrativo formal por meio do qual a União encerra a condição jurídica de determinado terminal como um bem público integrante da infraestrutura pesqueira federal.

Em outras palavras, trata-se da retirada oficial do status de "Terminal Pesqueiro Público", reconhecendo que aquela estrutura não será mais utilizada, mantida ou operada pela administração pública federal para fins de apoio à pesca.

Esse procedimento pode ocorrer por diversos motivos, entre eles:

- Inatividade prolongada ou inviabilidade operacional do terminal;
- Degradação irreversível da estrutura física;
- Mudança no planejamento de política pública para o setor pesqueiro;
- Transferência definitiva do ativo para outro ente federativo ou finalidade distinta, mediante processo legal;
- A falta de proximidade do Terminal Pesqueiro Público de um espelho d'água.
- A desconstituição deve seguir critérios técnicos e jurídicos, com base em estudos de viabilidade, avaliações patrimoniais e pareceres legais, podendo envolver:
- Revogação do ato normativo que criou ou reconheceu o terminal como TPP;
- Baixa patrimonial junto aos sistemas de bens públicos da União;
- Encaminhamento do imóvel e dos bens para outro uso público ou alienação conforme a legislação vigente.

Importante destacar que a desconstituição não se confunde com concessão ou cessão: nesses modelos, o TPP continua existindo como equipamento público, apenas sob outra forma de gestão. Já a desconstituição representa o fim do TPP como ativo público federal do setor pesqueiro.

O Terminal de Camocim (CE) foi desconstituído. O Terminal de Porto Velho (RO) está atualmente em processo de desconstituição.

# NOTAS





BRASIL. Decreto-Lei nº 794, de 19 de outubro de 1938. Regula a defesa e proteção da produção pesqueira. **Diário Oficial da União**: seção 1, Rio de Janeiro, 21 out. 1938.

BRASIL. Decreto-Lei nº 221, de 28 de fevereiro de 1967. Dispõe sobre a proteção e estímulos à pesca. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 28 fev. 1967.

BRASIL. Decreto nº 5.231, de 6 de outubro de 2004. Dispõe sobre a gestão dos terminais pesqueiros públicos. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 7 out. 2004.

BRASIL. Lei nº 11.959, de 29 de junho de 2009. Dispõe sobre a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável da Aquicultura e da Pesca. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 30 jun. 2009.

BRASIL. Decreto nº 9.667, de 2 de janeiro de 2019. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 3 jan. 2019.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Acórdão nº 230/2007 – Plenário. Relator: Ministro Marcos Bemquerer Costa. Sessão de 7 fev. 2007. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 15 fev. 2007.

BRASIL. Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016. Institui o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 14 set. 2016.

BRASIL. Decreto nº 10.383, de 28 de maio de 2020. Dispõe sobre a qualificação de empreendimentos públicos federais do setor de transportes no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 29 maio 2020.

BRASIL. Decreto nº 10.442, de 28 de julho de 2020. Dispõe sobre a qualificação de empreendimentos públicos federais do setor de transportes no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 29 jul. 2020.

BRASIL. Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos. Resolução CPPI nº 219, de 16 de dezembro de 2021. Dispõe sobre a qualificação de empreendimentos no âmbito do PPI. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 17 dez. 2021.





MINISTÉRIO DA  
PESCA E  
AQUICULTURA

GOVERNO DO  
**BRASIL**  
DO LADO DO POVO BRASILEIRO