

II - PLANO DE TRABALHO DO TERMO DE EXECUÇÃO DESCENTRALIZADA Nº xx/20xx

1. DADOS CADASTRAIS DA UNIDADE DESCENTRALIZADORA

a) Unidade Descentralizadora e Responsável

Nome do órgão ou entidade descentralizadores(a): Ministério da Infraestrutura por intermédio da Secretaria Nacional de Aviação Civil

Nome da autoridade competente: Ronei Saggioro Glanzmann

Número do CPF: 030.787.576-84

Nome da Secretaria/Departamento/Unidade Responsável pelo acompanhamento da execução do objeto do TED: Secretaria Nacional de Aviação Civil/Departamento de Políticas Regulatórias/Coordenação de Serviços Aéreos

Identificação do Ato que confere poderes para assinatura: Portaria nº 522, publicada no D.O.U. de 16 de janeiro de 2019 e Portaria GM nº 046, de 11/03/2021, publicada no D.O.U de 12 de março de 2021.

b) UG SIAFI

Número e Nome da Unidade Gestora - UG que descentralizará o crédito: 110591/00001 - Ministério da Infraestrutura por intermédio da Secretaria Nacional de Aviação Civil - Fundo Nacional de Aviação Civil

Número e Nome da Unidade Gestora responsável pelo acompanhamento da execução do objeto do TED: 390082/00001 - Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC

2. DADOS CADASTRAIS DA UNIDADE DESCENTRALIZADA

a) Unidade Descentralizada e Responsável

Nome do órgão ou entidade descentralizada: Universidade Federal de Juiz de Fora

Nome da autoridade competente: Marcus Vinícius David

Número do CPF: 651.123.006-63

Nome da Secretaria/Departamento/Unidade Responsável pela execução do objeto do TED: Diretoria de Inovação

Identificação do Ato que confere poderes para assinatura: Nomeado pelo Presidente da República por meio do Decreto de 03 de abril de 2020, com publicação no Diário Oficial da União, em 06 de abril de 2020.

b) UG SIAFI

Número e Nome da Unidade Gestora - UG que receberá o crédito: 153061

Número e Nome da Unidade Gestora -UG responsável pela execução do objeto do TED: 15228

3. OBJETO:

Descentralização de recursos com o objetivo de realizar estudos acerca das alternativas do setor aéreo diante dos compromissos nacionais e internacionais de redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE) relacionados ao uso de combustíveis sustentáveis de aviação (SAF, do inglês *Sustainable Aviation Fuels*) e suas implicações, com vistas a subsidiar a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) do Ministério da Infraestrutura na proposição e avaliação de políticas e diretrizes para regulação econômica de serviços aéreos, infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, para estímulo ao desenvolvimento, à concorrência, à sustentabilidade ambiental e à prestação adequada dos serviços (inciso II, art. 19, seção II, capítulo III, do Decreto nº 10.788, de 6 de setembro de 2021).

4. DESCRIÇÃO DAS AÇÕES E METAS A SEREM DESENVOLVIDAS NO ÂMBITO DO TED:

META 1:

Descrição: Mapear o atual cenário relativo à SAF, no Brasil e no exterior, considerando as principais políticas de uso e incentivo ao seu desenvolvimento.

Ação 1.1: Levantamento dos principais atores, marcos regulatórios e políticas, nacionais e internacionais, para promoção e uso de SAF, incluindo detalhamentos a respeito do mecanismo “book & claim”.

Ação 1.2: Realização do “Workshop Global de Combustíveis Sustentáveis de Aviação”, com representatividade de diversos agentes deste setor, como detentores de tecnologias, produtores, fabricantes de aeronaves e turbinas, companhias aéreas, gestores de aeródromos, governo e academia.

Ação 1.3: Realização de visitas técnicas às unidades industriais e laboratoriais de organizações brasileiras e estrangeiras que detém o domínio de tecnologias circunscritas à cadeia de produção de SAF e análise do grau de desenvolvimento e maturidade das tecnologias (TRL) de conjuntos industriais e processos disponíveis para produção de SAF e validação tecnológica.

Produtos Meta 1:

- **Produto 1.1** - Ação 1.1. Análise dos principais atores, marcos regulatórios e políticas nacionais e internacionais para promoção e uso de SAF.
Produto 1.1.1 – Relatório técnico 1;
Produto 1.1.2 – Relatório técnico 2.
- **Produto 1.2** – Ação 1.2. Relatório das discussões dos atores do workshop sobre combustíveis sustentáveis.
- **Produto 1.3** – Ação 1.3. Descrição técnica dos conjuntos industriais e processos produtivos - considerando os produtos e serviços produzidos; os catalizadores utilizados; o equilíbrio de biomassas; a capacidade produtiva; os insumos utilizados; os tipos de matérias primas e biomassas; a necessidade de capital humano; os custos de produção; a certificação dos combustíveis; a geração de resíduos; e os aspectos referentes à propriedade intelectual e royalties.
Produto 1.3.1 - Relatório técnico.
Produto 1.3.2 - Relatório técnico.
Produto 1.3.3 - Relatório técnico.

Mês	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Ação 1.1																								
Ação 1.2																								
Ação 1.3																								
Produto 1.1.1						X																		
Produto 1.1.2														X										
Produto 1.2			X																					
Produto 1.3.1						X																		
Produto 1.3.2														X										
Produto 1.3.3																								
Produto 2.4																								X

META 2:

Descrição: Analisar a tendência do desenvolvimento da indústria nacional de SAF, com a perspectiva de sua aderência aos objetivos do Programa Combustível do Futuro e às metas estabelecidas pelo Programa CORSIA da ICAO, a partir de uma avaliação do ambiente interno e externo que envolve o segmento nacional de aviação civil, elencando suas oportunidades, ameaças, forças e fraquezas (Matriz SWOT) frente ao processo de descarbonização das cadeias produtivas globais.

Ação 2.1: Identificação das unidades produtivas de matérias primas e polos de biocombustíveis no território brasileiro e a proximidade geográfica da provisão vigente de infraestrutura aeroportuária no Brasil.

Ação 2.2: Caracterização da indústria nacional de SAF por suas diversas regiões a partir do padrão de custos e de demanda estabelecidos no sistema econômico, considerando especialmente os principais serviços de abastecimento dos aeroportos.

Ação 2.3: Projeção do crescimento da demanda por SAF no Brasil, considerando mercado interno e externo realizados por companhias brasileiras, a partir do contexto das metas estabelecidas pela ICAO (2050) e de demais obrigações vigentes.

Ação 2.4: Projeção da produção de biomassas sustentáveis com potencialidades de serem utilizadas na produção de SAF, segmentadas por regiões brasileiras.

Ação 2.5: Projeção do potencial de produção nacional de SAF utilizando parâmetros tecnológicos e industriais.

Ação 2.6: Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Comercial e de Impactos Ambientais e Sociais (EVTECIAS) da indústria de SAF. O EVTECIAS deve considerar os marcos regulatórios e institucionais, internacionais e nacionais da transição energética da matriz fóssil para a renovável no segmento da aviação civil, de acordo com as disponibilidades de biomassas nas regiões do país e com a distribuição da rede brasileira de aeroportos.

Ação 2.7: Levantamento dos obstáculos e identificação das necessidades de adequações legais à implementação do mecanismo “book & claim” no Brasil (em especial na legislação tributária).

Ação 2.8: Realização de estudo de caso para identificar as adequações à infraestrutura aeroportuária necessárias para o fornecimento de SAF em escala comercial e demonstrar as implicações para os aeroportos.

Ação 2.9: Metodologia para uniformização dos critérios de sustentabilidade do RenovaBio aos aplicados ao CORSIA, com construção de uma matriz comparativa de instituições e marcos regulatórios estabelecendo as suas convergências e diferenças.

Produtos Meta 2:

- **Produto 2.1** – Informações levantadas, projeções realizadas, métricas, metodologia de cálculo, procedimento de obtenção de dados e resultados obtidos.
 - **Produto 2.1.1** – Ação 2.1 e 2.2. Relatório técnico.
 - **Produto 2.1.2** – Ação 2.1 e 2.2. Relatório técnico.
 - **Produto 2.1.3** – Ação 2.3 e 2.4. Relatório técnico.
 - **Produto 2.1.4** – Ação 2.5. Relatório técnico.
- **Produto 2.2** – Ação 2.6. Medidas necessárias para a viabilidade de toda a cadeia e quais ações previstas para o mercado.
 - **Produto 2.2.1** – Relatório técnico.
 - **Produto 2.2.2** – Relatório técnico.
 - **Produto 2.2.3** – Relatório técnico.



- **Produto 2.3** - Mapeamento das adequações à infraestrutura aeroportuária necessárias para o fornecimento de SAF em escala comercial.
 - **Produto 2.3.1** – Ação 2.7, 2.8 e 2.9. Relatório técnico.
 - **Produto 2.3.2** – Ação 2.7, 2.8 e 2.9. Relatório técnico.
 - **Produto 2.3.3** – Ação 2.7, 2.8 e 2.9. Relatório técnico.
- **Produto 2.4** – Meta 1 e Meta 2. Relatório final.

Mês	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Ação 2.1																								
Ação 2.2																								
Ação 2.3																								
Ação 2.4																								
Ação 2.5																								
Ação 2.6																								
Ação 2.7																								
Ação 2.8																								
Ação 2.9																								
Produto 2.1.1						X																		
Produto 2.1.2													X											
Produto 2.1.3																		X						
Produto 2.1.4																			X					
Produto 2.2.1						X																		
Produto 2.2.2													X											
Produto 2.2.3																								
Produto 2.3.1						X																		
Produto 2.3.2														X										
Produto 2.3.3																				X				
Produto 2.4																								X

5. JUSTIFICATIVA E MOTIVAÇÃO PARA CELEBRAÇÃO DO TED:

As Nações Unidas vêm coordenando os esforços internacionais para lidar com as mudanças climáticas e construir uma resposta apropriada no sentido de acelerar a redução das emissões globais de gases de efeito estufa (GEE), bem como promover o desenvolvimento sustentável global, de acordo com o estipulado no Acordo de Paris. O Brasil é signatário do Acordo e, conforme Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) apresentada, se comprometeu a reduzir as emissões de GEE em 37% abaixo dos níveis de 2005, até 2025, com uma contribuição indicativa subsequente de 43% de redução em relação aos níveis de 2005, em 2030.

Os transportes, devido à queima de combustíveis fósseis, estão entre os vários segmentos econômicos que mais têm impactado no processo antropogênico para o aquecimento global e a aviação civil é responsável por gerar aproximadamente 2% das emissões.

Enquanto as emissões de voos domésticos estão no escopo do Acordo de Paris, a contribuição da aviação internacional para a mudança climática ficou a cargo da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), entidade vinculada às Nações Unidas. Neste contexto, a OACI estabeleceu como objetivo aspiracional o crescimento neutro em carbono a partir de 2020 e criou o *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSIA), mecanismo de compensação simples que auxilia os Estados a cumprirem essa meta no curto prazo. Alternativamente, o cumprimento das obrigações de compensação pode se dar pelo uso de combustíveis sustentáveis. As rotas com origem ou destino no Brasil entram no esquema a partir de 2027.

Alinhado aos esforços globais de redução das emissões de GEE, o Governo Brasileiro, junto com vários outros atores do setor de aviação civil, vem desenvolvendo um marco regulatório e institucional que tem por objetivo alinhar o setor às melhores práticas de sustentabilidade, contribuindo assim com a descarbonização da matriz de transporte brasileira e internacional. Ressalta-se as iniciativas do Ministério de Minas e Energia (MME), que contribuem de maneira estrutural para o desenvolvimento da cadeia de combustíveis sustentáveis e de baixa intensidade, com vistas a maior descarbonização da matriz de transporte nacional, como o RenovaBio (2016) e o programa Combustíveis do Futuro (2021).

Neste contexto, destaca-se a Política Nacional da Aviação Civil (PNAC) estabelecida pelo Decreto nº 6.780 de 18 de fevereiro de 2009, que dispõe sobre o conjunto de diretrizes e estratégias que nortearão o planejamento das instituições responsáveis pelo desenvolvimento da aviação civil brasileira, definindo objetivos e ações estratégicas o setor.

Especificamente em relação aos aspectos ambientais, o PNAC, no item 2.3, do referido decreto, estabelece como objetivo a “Proteção ao Meio Ambiente”, explicitando que:

“Minimizar os efeitos prejudiciais da aviação civil sobre o meio ambiente é dever de todos, principalmente dos órgãos, entidades e pessoas vinculados à aviação, particularmente no que diz respeito a ruídos e emissão de gases dos motores das aeronaves e impactos da infraestrutura. Estimular a adoção de mecanismos visando atenuar tais efeitos é ação que se faz necessária para a proteção do meio ambiente.”

“Esforços também devem ser evidenciados no sentido de estabelecer ou fazer cumprir acordos com órgãos nacionais e internacionais que contribuam para a conservação e a manutenção do meio ambiente.”

Quanto às “Ações Estratégica”, no item 3.3, que trata da “Proteção do Meio Ambiente”, destaca-se as seguintes “Ações Gerais”:

- Minimizar o impacto das emissões de gases de motores das aeronaves na qualidade do ar.
- Promover o envolvimento das entidades relacionadas à aviação civil na proteção do meio ambiente.

- Estimular o desenvolvimento e o uso de tecnologias que reduzam os impactos da atividade aeronáutica no meio ambiente.

São listadas como “Ações Específicas”, no mesmo item:

- Assegurar a inclusão dos aspectos ambientais no planejamento, implantação e operação dos aeródromos.
- Buscar permanentemente a redução dos impactos adversos provocados pelo ruído aeronáutico e emissões de gases de motores das aeronaves no meio ambiente.
- Incentivar o desenvolvimento de tecnologias no âmbito da aviação civil, com destaque para indústria aeronáutica, respeitando o meio ambiente.
- Estimular e apoiar a adoção de políticas relacionadas ao meio ambiente nas áreas de entorno dos aeródromos nas esferas federal, estadual e municipal, visando ao estabelecimento de condições mais adequadas para a prática das atividades aeronáuticas.”

Apesar do avanço das tecnologias das aeronaves, da maior eficiência operacional, das melhorias na gestão do tráfego aéreo e dos programas de *offset* de carbono, estudos apontam que a adoção dos combustíveis sustentáveis de aviação (SAFs) em substituição aos combustíveis fósseis, é a única maneira eficaz de garantir a operação neutra em carbono do segmento no longo prazo.

Em que pese a importância do desenvolvimento de SAF para que o setor aéreo cumpra com os compromissos ambientais assumidos, ainda não há paridade de preço em relação ao combustível fóssil. Dessa forma, torna-se imperativa a realização de estudos robustos e análises de impacto regulatório para inserção desta solução. Os combustíveis correspondem ao item mais representativo nos custos das empresas aéreas e um aumento abrupto e expressivo em seu valor pode onerar o setor de maneira prejudicial e inviabilizar a continuidade das operações.

Assim, tendo em vista as discussões avançadas para criação de um mandato obrigatório para mistura de SAF, a realização do presente estudo busca dotar a SAC de informações técnicas capazes de embasar e auxiliar o processo decisório.

Ademais, espera-se que o estudo também auxilie no planejamento relacionado à infraestrutura aeroportuária e ao melhor aproveitamento logístico para disponibilidade de SAF em aeroportos estratégicos.

Destacamos a capacidade técnica e também a compatibilidade de custos declaradas em anexo à este Plano de Trabalho segundo as minutas padronizadas para atendimento ao disposto no art. 25 do Decreto nº 10.426, de 16 de julho de 2020.

Assim com destacado nas Reuniões do subcomitê ProBioQAV, que compõe o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), por meio da Resolução CNPE no 07, de 20 de abril de 2021, que institui o Programa Combustível do Futuro e criou o Comitê Técnico Combustível do Futuro (CT-CF), a Zona da Mata Mineira, em especial a UFJF, apresenta um conjunto de ações pioneiras em relação à pesquisa, produção e atratividade de ações relacionadas ao pilares e premissas capazes de contribuir para a sistematização e elaboração das premissas de políticas públicas para as alternativas do setor aéreo diante dos compromissos nacionais e internacionais de redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE) relacionados ao uso de combustíveis sustentáveis de aviação (SAF, do inglês *Sustainable Aviation Fuels*) (<https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/secretarias/petroleo-gas-natural-e-biocombustiveis/combustivel-do-futuro/subcomites-1/probioqav/atas-das-reunioes>).

As ações relacionadas a Combustíveis Sustentáveis para aviação (SAF) estão dentro do contexto do Parque Tecnológico de Juiz de Fora e Região que é composto por 3 espaços físicos: 1) Edificação no Campus da UFJF com cerca de 6.000 m² de área construída; 2) Terreno às margens da BR040 no Km790 com 1.000.000 m² provido de licenciamento ambiental incluindo atividades industriais e o 3) CIEPTEC–UFJF com 42.000m² e com 17.000m² de área construída provido de licenciamento ambiental incluindo a licença para produção de combustíveis sustentáveis. Diante das considerações apresentadas acima, a Universidade

Federal de Juiz de Fora, juntamente com a Prefeitura de Juiz de Fora e com um Grupo de Trabalho formado por parceiros e signatários da PBioZM vêm fomentando a implantação de uma plataforma de pesquisa, desenvolvimento e inovação de novos biocombustíveis no Centro de Energias Renováveis da Universidade Federal de Juiz de Fora (CIEPTEC-UFJF). (<https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/23-05-2020/universidade-federal-de-juiz-de-fora-tera-centro-integrado-na-zona-norte.html>).

A equipe que vem atuar no presente projeto integra a Plataforma Mineira de Bioquerosene e Renováveis e a Plataforma de Bioquerosene e Renováveis da Zona da Mata (PBioZM), criada em 05 de junho de 2018, se apresenta como uma cadeia produtiva regional, sustentável, altamente integrada “da pesquisa ao motor na asa do avião”, que adota conceitos de produção descentralizada, de dados de inteligência agroclimática, de economia circular e de baixa produção de carbono fóssil, estruturando-se a partir de uma usina de biorrefinaria piloto multi-matéria-prima e multi processos e rotas químicas cujo objetivo geral é produzir combustíveis sustentáveis para aviação civil, normatizado pela ASTM/ANP, em condições compatíveis de mercado e disponíveis de maneira regular para o uso dos aeroportos regionais. (<http://www.ufjf.br/critt/files/2019/09/PLATAFORMA-BIOQUEROSENE-ZONA-DA-MATA-VERS%C3%83O-FINAL-07-05-2018-1-1.pdf>).

O seletivo grupo de pesquisadores que atuam no projeto estão sob a coordenação da UFJF pelo Prof. Fabrício Campos. As ações serão executadas por um corpo técnico da UFJF, UFMG e UFRN, com experiência e conhecimento em Química, processos de novas tecnologias e insumos biorenováveis, representado pelo Prof. Adilson David da Silva da UFJF e em Economia dos Transportes, Políticas setoriais e tributárias, representada pelo Prof. Admir Antonio Betarelli Junior, bem como dos pesquisadores, Profa. Vanya Marcia Duarte Pasa da UFMG, especialista em Processos produtivos, catalizadores, equilíbrio de biomassas, capacidade de insumos, tipos de matérias primas e biomassas; Profa. Amanda Duarte Gondim da UFRN, especialista em Tecnologias industriais, custos de produção, certificação dos combustíveis, geração de resíduos e os aspectos referentes à propriedade intelectual e royalties; Dra. Alice Lopes Macedo especialista em normas ASTMs; Profa.. Lais Forti Thomaz especialista em Metodologias para uniformização dos critérios de sustentabilidade do RenovaBio.

6. SUBDESCENTRALIZAÇÃO

A Unidade Descentralizadora autoriza a sub descentralização para outro órgão ou entidade da administração pública federal

- (X) Sim
() Não

7. FORMAS POSSÍVEIS DE EXECUÇÃO DOS CRÉDITOS ORÇAMENTÁRIOS:

A forma de execução dos créditos orçamentários descentralizados poderá ser:

- () Direta, por meio da utilização capacidade organizacional da Unidade Descentralizada.
() Contratação de particulares, observadas as normas para contratos da administração pública.
(X) Descentralizada, por meio da celebração de convênios, acordos, ajustes ou outros instrumentos congêneres, com entes federativos, entidades privadas sem fins lucrativos, organismos internacionais ou fundações de apoio regidas pela Lei nº 8.958, de 20 de dezembro de 1994.

8. CUSTOS INDIRETOS (ART. 8, §2º):



O pagamento será destinado aos seguintes custos indiretos, até o limite de 20% do valor global pactuado: De acordo com o Decreto nº 10.426, de 16 de julho de 2020, artigo 2º, inciso VI item E, é permitido aos instrumentos de TED a inclusão de custos indiretos relativos às Despesas Operacionais e Administrativas. Dessa forma, será destinado à Fundação de Apoio e Desenvolvimento ao Ensino, Pesquisa e Extensão - FADEPE, a inclusão do ressarcimento no valor de R\$103.701,20 (cento e três mil, setecentos e um reais e vinte centavos). Tal valor considera as atividades prestadas pela fundação, no âmbito do projeto assim como na portaria FADEPE 05/2021 de 09/11/2021.

De acordo com a Resolução Nº 18.2021, De 28 De Abril De 2021 Do Conselho Superior Da UFJF é previsto ressarcimento pelo uso da infraestrutura da universidade resultando no valor de R\$103.701,20 (cento e três mil, setecentos e um reais e vinte centavos).

9. CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO

METAS	DESCRIPÇÃO	Natureza Despesa	Unidade Medida	Quant.	Valor Unitário (R\$)	Valor Total (R\$)	Início	Fim
1-2	Coordenação*	33.50.20	Mês	24	4.500,00	108.000,00	1	24
1-2	Bolsa Professor 1*	33.50.20	Mês	18	4.000,00	72.000,00	2	19
1-2	Bolsa Professor 2*	33.50.20	Mês	18	4.000,00	72.000,00	3	20
1-2	Bolsa Professor 3*	33.50.20	Mês	18	4.000,00	72.000,00	3	20
1-2	Bolsa Professor 4*	33.50.20	Mês	18	4.000,00	72.000,00	3	20
2	Bolsa Professor 5*	33.50.20	Mês	20	3.000,00	60.000,00	2	21
2	Bolsa Professor 6*	33.50.20	Mês	20	3.000,00	60.000,00	4	23
2	Bolsa Professor 7*	33.50.20	Mês	14	3.000,00	42.000,00	4	17
2	Bolsa Professor 8*	33.50.20	Mês	14	2.400,00	33.600,00	10	23
2	Bolsa Professor 9*	33.50.20	Mês	14	2.400,00	33.600,00	10	23
1	BDCTI Nível III- 1**	33.50.20	Mês	18	2.200,00	39.600,00	10	23
1	BDCTI Nível III- 2**	33.50.20	Mês	18	2.200,00	39.600,00	10	23
2	BDCTI Nível III- 3**	33.50.20	Mês	18	2.200,00	39.600,00	7	24
1	BDCTI Nível IV- 1**	33.50.20	Mês	18	3.200,00	57.600,00	5	22
1	Passagens Internacionais - aéreas e terrestres***	33.50.33	Unidade	18	4.500,00	81.000,00	1	24
1	Passagens Internas no exterior - aéreas e terrestres***	33.50.33	Unidade	24	475,00	11.400,00	1	24
1-2	Passagens Nacionais - aéreas e terrestres****	33.50.33	Unidade	12	1.550,00	18.600,00	1	24
1	Diárias Internacionais***	33.50.14	Unidade	60,00	1924,00	115.440,00	1	24
1-2	Diárias Nacionais****	33.50.14	Unidade	40,00	224,30	8.972,00	1	24
1-2	Outros Serviços de Terceiros - Pessoa Jurídica – DOA *****	33.50.39	Unidade	1	103.701,20	103.701,20	1	24
1-2	Ressarcimento custos-utilização dependências*****	33.90.93	Unidade	1	103.701,20	103.701,20	1	24
Total						R\$1.244.414,40	1	24

(*) Base legal no § 1º do artigo 9º da Lei de Inovação (Lei nº 10.973/2004) e no Anexo 1 da Resolução nº 18.2021 de 28 de Abril de 2021 do Conselho de superior da UFJF.

(**) Base legal no § 1º do artigo 9º da Lei de Inovação (Lei nº 10.973/2004) e no Anexo 1 da Resolução nº 18.2021 de 28 de Abril de 2021 do Conselho de superior da UFJF. Valores de acordo com tabela FAPEMIG - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais

(***) Estão previstas 2 viagens internacionais para até 3 pesquisadores por até 10 dias

(****) Estão previstas até 4 viagens nacionais para até 3 pesquisadores por até 4 dias

(*****) Despesa indireta - Despesas operacionais e Administrativas da FADEPE - PORTARIA Nº 05/2021-DE FADEPE

(******) Despesa indireta UFJF - Ressarcimento Outros Serviços de Terceiros - Pessoa Jurídica. Resolução nº 18.2021 de 28 de Abril de 2021 do Conselho de superior da UFJF.

10. CRONOGRAMA DE DESEMBOLSO

Nº da Parcela	Mês da Liberação	Meta Física	Valor
1	1	Até 10 dias após Assinatura	R\$ 229.123,00
2	4	Relatório Gerencial 1	R\$ 245.583,00
3	7	Relatório Gerencial 2	R\$ 95.880,00
4	10	Relatório Gerencial 3	R\$ 217.160,00
5	13	Relatório Gerencial 4	R\$ 216.303,00
6	17	Relatório Gerencial 5	R\$ 170.160,00
7	22	Relatório Gerencial 6	R\$ 70.205,40

Observação: Os relatórios Gerenciais serão entregues até o mês de liberação de cada parcela descrevendo as atividades do projeto.

11. PLANO DE APLICAÇÃO CONSOLIDADO – PAD

CÓDIGO DA NATUREZA DA DESPESA	CUSTO INDIRETO	VALOR PREVISTO (R\$)
33.50.20 - Auxílio Financeiro a pesquisadores	NÃO	801.600,00
33.50.33 - Passagens e Despesas com Locomoção	NÃO	111.000,00
33.50.14 - Diárias	NÃO	124.412,00
33.50.39 - Ressarcimentos e Despesas Administrativas	SIM	103.701,20
33.90.39 - Outros Serviços de Terceiros - Pessoa Jurídica	SIM	103.701,20

Local: Brasília-DF

Data de Assinatura: 14 de março de 2022.

(assinado eletronicamente)

Ronei Saggioro Glanzmann

Secretaria Nacional de Aviação Civil

Observação: Autoridade competente para assinar o TED.