



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO  
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS RODOVIÁRIAS  
COORDENAÇÃO-GERAL DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

## RELATÓRIO DE AIR

Brasília, 18 de agosto de 2023.

### 1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. Trata-se de Relatório de Análise de Impacto Regulatório - AIR, consolidado com o objetivo de avaliação prévia à edição de portaria que estabelece a política pública e os procedimentos relativos à readaptação e otimização dos contratos de concessão, no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal, a fim de elucidar os seus prováveis efeitos, a razoabilidade do seu impacto, bem como subsidiar as tomadas de decisão sobre o tema, conforme disposto no Art. 2º do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020.

1.2. O relatório analisou a resolução de problema regulatório referente à necessidade de estabelecimento de critérios e diretrizes de política pública referente à readaptação e otimização dos contratos de concessão, a luz dos objetivos esperados com a edição do referido ato normativo, a saber:

- Aprimorar a qualidade do processo decisório;
- Executar, em curto prazo, investimentos que tenham por objetivo garantir a trafegabilidade e fluidez segura da rodovia, com a melhoria da capacidade do nível de serviço;
- Buscar a modicidade tarifária.

1.3. Como resultado, escolheu-se a consolidação em uma portaria das políticas públicas atinentes aos processos de readaptação e otimização dos contratos de concessão, no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal, além de formalização dos procedimentos necessários para a admissibilidade e a avaliação da execução do termo aditivo de readequação e otimização do contrato de concessão.

1.4. Em atendimento ao Art. 6º do referido decreto, a análise foi concluída por meio deste relatório, conforme os itens explicitados em sequência.

### 2. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

2.1. O problema regulatório identificado se refere à necessidade de aprimoramento de procedimentos e diretrizes de política pública, referente à readaptação e otimização dos contratos de concessão de rodovias, geridos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a fim de torná-los viáveis do ponto de vista técnico, econômico e jurídico, propiciando a execução, em curto prazo, de investimentos que tenham por objetivo garantir a trafegabilidade e fluidez segura da rodovia, com a melhoria da capacidade do nível de serviço, buscando a modicidade tarifária.

2.2. A necessidade é oriunda, dentre outros aspectos, da constatação de que, nos últimos anos, diversos contratos de concessão apresentaram evidências de inadimplemento, nos termos do Art. 38 da Lei nº 8.987/1995, estando muitos em processo de devolução amigável, via a relíctação de que trata os Arts. 13 a 20 da Lei nº 13.448/2017. Em paralelo estes contratos se encontram em disputas com o poder concedente, por meio de processos judiciais, administrativos e arbitrais, que permanecem carecendo de decisões finais, impactando no bom andamento do contrato de concessão.

2.3. Em que pese já existir políticas de outorga que definem critérios gerais, foi identificada a oportunidade de adoção de ato normativo específico que estabeleça diretrizes objetivas aos contratos de concessão de rodovias que buscam a readaptação e otimização, evitando o comprometimento da sua sustentabilidade técnica, econômica e jurídica, e o consequente inadimplemento contratual.

2.4. Sem o estabelecimento de uma política pública e dos procedimentos necessários à readaptação e otimização dos contratos de concessão, no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal, sem prejuízo a outras ações que podem se fazer necessárias no âmbito da política pública nacional, os usuários das rodovias poderão ter impactos diários nos seus orçamentos, sem o recebimento das contrapartidas esperadas no contrato de concessão, em especial as entregas de investimentos relevantes que garantam a trafegabilidade e fluidez segura da rodovia, com a melhoria da capacidade do nível de serviço.

### **3. IDENTIFICAÇÃO DOS AGENTES ECONÔMICOS, DOS USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS E DOS DEMAIS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO;**

3.1. Os atores que podem ser afetados pelo referido problema regulatório são principalmente os usuários das rodovias concedidas, tais como motoristas de veículos particulares, caminhões, ônibus, motociclistas e outros utilizadores dos meios de transportes que se utilizam das vias para fins pessoais, trabalho, negócios, transporte de carga, turismo, serviços públicos, emergências, etc, além da própria empresa concessionária que busca a readaptação e otimização contratual.

3.2. Também foram identificados, diversos outros atores, com poder decisório no processo, que poderiam ser afetados pelo problema regulatório identificado: Ministérios dos Transportes - MT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, INFRA S.A, além do Tribunal de Contas da União – TCU, entre outros.

3.3. Caso o problema regulatório não seja solucionado, os usuários poderão não contar, em curto prazo, com a execução de investimentos que tenham por objetivo garantir a trafegabilidade e fluidez segura da rodovia, com a melhoria da capacidade do nível de serviço, onerando os custos de logística e de produtos aos consumidores finais, bem como o desenvolvimento regional.

3.4. Permanecendo o problema regulatório, considerando o número de atores envolvidos no processo: usuários das rodovias, empresa concessionária, MT, ANTT, INFRA S.A., TCU, e a complexidade das decisões a serem tomadas, o transporte rodoviário poderá ser prejudicado em toda a sua cadeia produtiva, com consequente impacto negativo no Produto Interno Bruto - PIB e na qualidade de vida da sociedade brasileira como um todo.

3.5. Desse modo, em longo prazo, considerando o imbróglio judicial, arbitral e administrativo, com as concessionárias, caso não se estabeleça uma política pública e procedimentos relativos à readaptação e otimização dos contratos de concessão rodoviárias que permitam boas práticas de governança, gestão de riscos, integridade e transparência, o problema regulatório poderá ser ainda agravado, impactando os atores envolvidos, sobretudo, os pequenos atores que mais precisam de uma infraestrutura adequada, seja pelo seu uso direto ou pelo desenvolvimento econômico local.

### **4. IDENTIFICAÇÃO DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL**

4.1. A base legal que estabelece a competência da Pasta para propor políticas públicas é o instrumento normativo que aprova a sua estrutura regimental, qual seja, o Decreto nº 11.360, de 1º de janeiro de 2023.

4.2. Conforme o Anexo I do referido instrumento, cabe à Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR propor, implementar, monitorar e avaliar a política nacional de transporte rodoviário e as atualizações do Sistema Nacional de Viação - SNV, no que diz respeito ao setor rodoviário e estabelecer as diretrizes para a elaboração de planos de outorga e de propostas tarifárias no setor de transporte rodoviário (Art. 18 - II e VI) e, ao seu Departamento de Outorgas Rodoviárias, acompanhar e propor a política de outorgas (Art. 20 - II).

4.3. . Por se tratar de problema regulatório de impacto nos contratos de concessão atuais e futuros, cabe, ainda, à INFRA S.A., empresa que incorporou a então Empresa de Planejamento e Logística - EPL (Decreto nº 11.081, de 24 de maio de 2022), a estruturação dos novos Projetos de Parceria (Lei nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012 - Art. 2º - II), e à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a regulação e fiscalização dos contratos de concessão (Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 - Art. 24 - II), sem os quais não é possível implementar as políticas de outorga estabelecidas.

4.4. No mais, tendo em vista que o Decreto nº 11.360/2023 é instrumento específico a esta Pasta, não é vislumbrado, até o presente momento, conflitos com atribuições legais de outras instituições, no que se refere às ações necessárias à resolução do problema regulatório ora exposto.

4.5. Por fim, pelo problema regulatório ser objeto de consulta ao Tribunal de Contas da União, o disposto no Acórdão nº 1.593/2023 - Plenário, de 2 de agosto de 2023 deverá ser considerado.

## 5. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS A SEREM ALCANÇADOS

5.1. Com a intervenção adequada ao problema regulatório exposto, tem-se como objetivo o aprimoramento da qualidade do processo decisório, garantindo conformidade com os princípios éticos e as normas legais, e a defesa do interesse público, além da execução, em curto prazo, de investimentos que tenham por objetivo garantir a trafegabilidade e fluidez segura da rodovia, com a melhoria da capacidade do nível de serviço, prezando pela modicidade tarifária.

5.2. Os objetivos estão alinhados aos objetivos estratégicos da Pasta, tais como: "concluir empreendimentos iniciados e avançar em obras emblemáticas", "aperfeiçoar continuamente o modelo de concessão rodoviária, considerando a expectativa dos usuários e da iniciativa privada", "priorizar a manutenção, restauração, sinalização e operação das rodovias federais", "atualizar normas, regulamentações e padrões construtivos das rodovias federais", entre outras, estratégias governamentais estas que se encontram no Caderno das Estratégias Governamentais da Política Nacional de Transportes – PNT (<https://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/caderno-das-estrategias-governamentais-versao-1-0-pdf>).

5.3. Por se tratar de objetivos relacionados a políticas públicas, escolheu-se como objetivo específico o estabelecimento de um ato normativo específico para este fim e, conforme as atribuições setoriais definidas pelo Decreto nº 11.360/2023, para o seu atingimento tem-se como objetivo a definição de conceitos e procedimentos relacionados às atribuições dos diversos níveis hierárquicos dessa Pasta, bem como às atribuições da INFRA S.A. e ANTT, e da empresa concessionária de rodovia.

## 6. DESCRIÇÃO DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS AO ENFRENTAMENTO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO

- 6.1. Como alternativas ao enfrentamento do problema regulatório identificado, destacam-se:
- a) Não estabelecer política pública e procedimentos relativos à readaptação e otimização dos contratos de concessão, no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal.
  - b) Estabelecer somente as premissas da política pública para a readaptação e otimização dos contratos de concessão, sem tratar dos procedimentos específicos necessários para tal fim.
  - c) Estabelecer a política pública e os procedimentos relativos à readaptação e otimização dos contratos de concessão, no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal.

6.2. Todas as opções poderiam buscar atingir os objetivos estratégicos da Pasta, embora variem na sua adequabilidade, risco e possibilidades de ocorrência de impactos diversos em suas adoções.

## 7. EXPOSIÇÃO DOS POSSÍVEIS IMPACTOS DAS ALTERNATIVAS IDENTIFICADAS

7.1. Como principais possíveis impactos das alternativas identificadas, destacam-se, respectivamente às alternativas apresentadas no item anterior:

- a) Prejuízo à exequibilidade, celeridade e padronização de um termo aditivo ao contrato, referente à readaptação e otimização contratual, uma vez que, diante da complexidade das decisões que permeiam o tema, e das experiências regulatórias até então enfrentadas, a empresa concessionária pleiteante poderá não conseguir demonstrar a vantajosidade de celebração do termo aditivo, ou não fornecer as garantias necessárias para a execução dos investimentos previstos, e ter o seu pleito negado, em razão de lacuna de política pública e de procedimentos atinentes ao tema.
- b) Prejuízo à exequibilidade de um termo aditivo ao contrato, referente à readaptação e otimização contratual, e ao aprimoramento dos procedimentos específicos ao tema, podendo comprometer o estabelecimento de boas práticas de governança, gestão de riscos, integridade e transparência, tendo em vista o grande número de atores envolvidos no processo, além da complexidade das decisões que permeiam a implementação da política pública.
- c) Exequibilidade, transparência e padronização das políticas a serem materializadas ao novo termo aditivo ao contrato, referente à readaptação e otimização contratual, através de uma maior formalização das diretrizes necessárias quanto à análise da vantajosidade do mesmo, bem como da viabilidade contratual do ponto de vista técnico, econômico e jurídico, propiciando, por meio do aprimoramento dos procedimentos específicos ao tema, a execução, em curto prazo, de investimentos que tenham por objetivo garantir a trafegabilidade e fluidez segura da rodovia, com a melhoria da capacidade do nível de serviço, primando pela modicidade tarifária.

## **8. COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO**

8.1. Em relação aos benefícios de cada alternativa, embora cada metodologia utilizada possa, devido aos mais variados motivos, ser mais ou menos adequada ao atingimento do seu objetivo, todas elas visam garantir a adaptação e otimização dos contratos de concessão.

8.2. Em relação aos custos de adoção de cada alternativa, embora não seja facilmente quantificável em termos de valores financeiros ou monetários o quanto cada alternativa poderia impactar a mais ou a menos a seus atores em relação a cada alternativa, observa-se, caso não seja verificada a adequabilidade de cada modelo proposto, que as alternativas "a" e "b", nesta ordem, podem gerar um maior impacto negativo na exequibilidade do termo aditivo ao contrato, enquanto a alternativa "c" busca ser a mais equilibrada, segura, transparente.

8.3. Em relação à efetividade, eficiência e coerência de cada alternativa para resolver o problema regulatório, a alternativa "c" seguida da "b" aparenta ser a mais adequada na resolução do problema regulatório identificado, permitindo o aprimoramento da qualidade do processo.

8.4. Assim, em que pese nenhuma alternativa ser imune a todos os riscos contratuais que porventura possam surgir, até o presente momento, verifica-se, s.m.j., que a alternativa "c" seria a mais adequada, uma vez que propõe um maior detalhamento dos procedimentos necessários à readaptação e otimização dos contratos de concessão de rodovias.

## **9. MAPEAMENTO DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL QUANTO ÀS MEDIDAS ADOTADAS PARA A RESOLUÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO IDENTIFICADO**

9.1. Como se trata de um tema comum aos demais países do globo, há experiências internacionais que podem ser consideradas para a escolha da melhor alternativa para ser adotada no Brasil.

9.2. Entretanto, não há modelo global único que se mostra cabalmente mais exitoso, uma vez que o modelo depende das circunstâncias e objetivos específicos de cada país.

9.3. Na Argentina, percebe-se um grande crescimento das concessões viárias por meio de PPP, havendo poucas concessões rodoviárias com risco exclusivo do setor privado. Talvez devido à crise

econômico-financeira que vem passando o país, haja uma maior participação pública no risco do empreendimento. As PPPs possuem estrutura contratual complexa, com a constituição do fidei-comisso, mas, por outro lado, confere mais segurança, sobretudo aos financiadores do programa. Entretanto, verificou-se, por meio de notícias recentes, que há um atraso nas obras devido à demora na liberação de recursos por bancos financiadores, sendo a dificuldade de financiamento um dos entraves ao programa.

9.4. O Chile já adota diversos mecanismos que propiciam o incentivo à execução de investimentos com ganhos de prazo e performance de execução, como por exemplo: Receita Mínima Garantida (RMG), Mecanismo de Distribuição de Receitas (MDR), Mecanismo de Cobertura Cambial (MCC), entre outros. No caso do Chile, há ainda experiências exitosas em decorrência do modelo de concorrência para inclusão de obras nos contratos de concessão, encerramentos contratuais, e inovações contratuais em concessões recentes.

9.5. Na Espanha, atualmente, algumas concessões, sobretudo as mais recentes, encontram-se com grande dificuldade financeira, em virtude da incapacidade de cumprir com os compromissos assumidos para a obtenção de financiamentos, bem como pelo desequilíbrio do contrato provocado por fatores não previstos, como maiores custos com desapropriação e demanda real inferior à demanda prevista.

9.6. Na França, a lei de 6 de agosto de 2015, de crescimento da atividade econômica e igualdade de oportunidades (conhecida como lei “Macron”), criou uma autoridade reguladora independente setorial, a ARAF. Ao mesmo tempo, introduziu nos contratos um sistema que limita os lucros excedentes das concessionárias, e cláusula que permite ao Estado recuperar a vantagem financeira gerada por atrasos na execução das novas obras em relação ao cronograma de investimentos contratuais. Por fim, foram introduzidos mecanismos de incentivo ao desempenho, incluindo uma série de indicadores, alguns dos quais foram associados a penalizações.

9.7. Nos Estados Unidos, foi publicada em 1998, a Lei de Financiamento e Inovação da Infraestrutura de Transporte (Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act –TIFIA), que encorajou o financiamento privado em grandes projetos, acima de cem milhões de dólares, oferecendo empréstimos diretos que garantiam até 33% do projeto.9.8. Assim, são muitas as boas práticas internacionais para solucionar o problema regulatório. De modo geral, todas elas podem ser consideradas à solução que se pretende adotar no Brasil.

## **10. CONSIDERAÇÕES REFERENTES ÀS INFORMAÇÕES E ÀS MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS EM EVENTUAIS PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL OU DE OUTROS PROCESSOS DE RECEBIMENTO DE SUBSÍDIOS DE INTERESSADOS NA MATÉRIA EM ANÁLISE**

10.1. Sobre o tema, a participação social é sempre realizada mediante o recebimento de sugestões, reclamações e elogios por meio das solicitações de Ouvidoria, que são utilizados como feedback ao estabelecimento de novas políticas de outorga. Ademais, sempre que finalizada uma primeira versão do Projeto de Parceria, há participação social mediante Audiência Pública realizada pela ANTT. Outros subsídios se referem ao Boletim Anual dos Indicadores do PROCROFE, que destaca os principais números afetos a informações sobre segurança viária, sustentabilidade, qualidade do pavimento, etc.

10.2. Dentre as contribuições mais relevantes, se destaca, para fins de exemplo, a solicitação de maior justiça tarifária, uma vez que pequenas cidades próximas às praças de pedágio podem acabar por pagar mais tarifas, tanto por conta de sua proximidade ao domicílio dos usuários, quanto pela quantidade de viagens necessárias à utilização da via, enquanto usuários de outras cidades que, localizadas entre praças, podem não estar pagando valores de tarifa. Outras reclamações comuns são relativas à necessidade de maior exequibilidade contratual, traduzida das solicitações de manter a via em condições mais adequadas, além de realizar os investimentos necessários à segurança e fluidez da via em tempo hábil às suas necessidades de fluidez e níveis de serviço.

## **11. IDENTIFICAÇÃO E DEFINIÇÃO DOS EFEITOS E RISCOS DECORRENTES DA EDIÇÃO, DA ALTERAÇÃO OU DA REVOGAÇÃO DO ATO NORMATIVO**

11.1. Como efeitos e riscos, verifica-se que a edição do ato normativo busca mitigar o risco quanto à inexequibilidade do termo aditivo ao contrato, referente à readaptação e otimização contratual,

bem como o não atingimento da viabilidade técnica, econômica e jurídica do contrato.

11.2. Busca-se, como efeito, a garantia de execução, em curto prazo, de investimentos que tenham por objetivo garantir a trafegabilidade e fluidez segura da rodovia, com a melhoria da capacidade do nível de serviço, além do alinhamento da modicidade tarifária à exequibilidade do contrato.

11.3. As fontes dos riscos podem também ser oriundas, dentre outros aspectos, da falta de diretrizes de política pública mais objetivas que podem nortear os projetos de parceria aos objetivos desejados.

11.4. Comparando-se as diferenças entre as alternativas apresentadas, os riscos associados à primeira opção, por se tratar da não edição de nenhum normativo, quando comparado as demais alternativas, podem ser os mais diversos possíveis, tendo em vista as especificidades encontradas em cada contrato de concessão pleiteante da readaptação e otimização.

11.5. A segunda alternativa busca identificar nas políticas públicas gerais aquelas atinentes à readaptação e otimização dos contratos de concessão de rodovias, entretanto, apesar de já ser um norteador, permanece o risco quanto à exequibilidade contratual e ao estabelecimento de boas práticas de governança, gestão de riscos, integridade e transparência, tendo em vista o grande número de atores envolvidos no processo.

11.6. Já a terceira alternativa, que estabelece, além da política pública, os procedimentos relativos à readaptação e otimização dos contratos de concessão, busca mitigar os riscos apontados anteriormente, e aprimorar os procedimentos específicos ao tema, bem como a execução, em curto prazo, de investimentos que tenham por objetivo garantir a trafegabilidade e fluidez segura da rodovia, com a melhoria da capacidade do nível de serviço, primando pela modicidade tarifária

## **12. DESCRIÇÃO DA ESTRATÉGIA PARA IMPLEMENTAÇÃO DA ALTERNATIVA SUGERIDA**

12.1. Para implementação da alternativa escolhida, sugeriu-se a publicação de portaria específica em diário oficial, a ser realizada após análise e proposição dos setores técnicos e jurídicos responsáveis.

12.2. Durante o período de transição, à adoção das diretrizes expostas na portaria poderá ser avaliada, caso a caso, em relação aos Projetos de Parceria que já se encontram em avançado estado de desenvolvimento do processo de readaptação e otimização, tendo em vista a possibilidade de impactos negativos gerados pela ausência de tempestividade que uma diretriz específica pode trazer a estes.

12.3. Pelo tema se tratar de política pública, o procedimento de prévia anuência, por essa Pasta, em relação à admissibilidade para início da análise, deverá ser mantido e discriminado pela referida portaria, para verificação da efetiva implementação das diretrizes definidas.

12.4. Como forma de monitoramento e avaliação dos resultados da solução escolhida, continuarão sendo consideradas o acompanhamento e a fiscalização da ANTT, além das contribuições sociais levantadas em Audiência Pública, bem como a avaliação das solicitações, reclamações e elogios das demandas de Ouvidoria e analisado o Boletim Anual dos Indicadores do PROCROFE, os quais avaliam a qualidade da via, a segurança viária, a satisfação do usuário, a tarifa de pedágio, velocidade média, índice de sustentabilidade e etc.

12.5. Por fim, conforme previsto no Art. 14 do Decreto 10.411/2020, define-se o prazo máximo obrigatório de 2 (dois) meses, a partir da assinatura deste relatório, para revisão do normativo, tendo em vista a necessidade e urgência de sua implantação aos processos de readaptação e otimização dos contratos de concessão.

## **13. CONCLUSÃO**

13.1. Mediante ao exposto, conclui-se, s.m.j., que a Análise de Impacto Regulatório - AIR realizada é, até o momento, suficiente para a tomada de decisão posterior.

À consideração superior,

**ANDERSON SANTOS BELLAS**  
Coordenador Geral de Concessões Rodoviárias

De acordo. Destine o presente ao Gabinete da SNTR, para avaliação.

**FERNANDA DE GODOY PENTEADO**  
Diretora do Departamento de Outorgas Rodoviárias

De acordo. Encaminhe-se para a Secretaria Executiva para fins de análise, aprovação e publicação da Portaria.

**VIVIANE ESSE**  
Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário



Documento assinado eletronicamente por **Anderson Santos Bellas, Coordenador-Geral de Concessões Rodoviárias**, em 23/08/2023, às 16:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Fernanda de Godoy Penteado, Diretora do Departamento de Outorgas Rodoviárias**, em 23/08/2023, às 16:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Viviane Esse, Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário**, em 23/08/2023, às 22:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site  
[https://super.transportes.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&lang=pt\\_BR&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0),  
informando o código verificador **7458646** e o código CRC **90B7F4AF**.



Referência: Processo nº 50000.024229/2023-11



SEI nº 7458646

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívico Administrativa  
Brasília/DF, CEP 70044-902  
Telefone: 61 2029-7693 - [www.infraestrutura.gov.br](http://www.infraestrutura.gov.br)