



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

PLANO DE TRABALHO

Brasília, 22 de dezembro de 2023.

TERMO DE EXECUÇÃO DESCENTRALIZADA Nº 001/2023

1. DADOS CADASTRAIS DA UNIDADE DESCENTRALIZADORA

a) Unidade Descentralizadora e Responsável

Nome do órgão ou entidade descentralizador(a): MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS (MPOR)

Nome da autoridade competente: SILVIO SERAFIM COSTA FILHO

Número do CPF: XXX.007.204-XX

Nome da Secretaria/Departamento/Unidade Responsável pelo acompanhamento da execução do objeto do TED: SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (SAC) / MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS (MPOR)

b) UG SIAFI

Número e Nome da Unidade Gestora - UG que descentralizará o crédito: Nº 110591 – FNAC

2. DADOS CADASTRAIS DA UNIDADE DESCENTRALIZADA

a) Unidade Descentralizadora e Responsável

Nome do órgão ou entidade descentralizador(a): 54000 MINISTERIO DO TURISMO (MTUR)

Nome da autoridade competente: MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI

Número do CPF: XXX.158.810-XX

Nome da Secretaria/Departamento/Unidade Responsável pelo acompanhamento da execução do objeto do TED: SECRETARIA NACIONAL DE PLANEJAMENTO, SUSTENTABILIDADE E COMPETITIVIDADE NO TURISMO (SNPTur) / MINISTÉRIO DO TURISMO (MTUR)

b) UG SIAFI

Número e Nome da Unidade Gestora - UG que descentralizará o crédito: 540006/SNPTUR/MTUR

3. OBJETO: Desenvolver ações de incremento do fluxo de turistas internacionais e de melhoria da experiência de passageiros nos aeroportos brasileiros.

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

O TED será desenvolvido por meio de contratação da Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo (Embratur), para realizar ações visando o incremento do turismo internacional, por meio da promoção internacional.

4.1 Ação 1: Atuar pelo desenvolvimento de serviços aéreos internacionais, em alinhamento à Política Nacional de Aviação Civil, como vetor de integração com os demais países, com vistas a apoiar a atuação internacional do Ministério do Turismo.

Meta 1: Realizar ações de promoção internacional, no âmbito do desenvolvimento de serviços aéreos internacionais, com vistas a aperfeiçoar mecanismos de estímulo do turismo e da conectividade do Brasil com outros países.

Esta meta compreende as seguintes atividades:

- Elaboração de Termo de Referência
- Realização de reuniões de alinhamento com a Embratur
- Elaboração e assinatura do contrato
- Monitoramento das campanhas

Compreende ainda os seguintes produtos:

- Processo de inexigibilidade do Ministério do Turismo viabilizando contratação da Embratur
- Relatório de campanhas de promoção internacional realizadas de forma cooperada com as companhias aéreas, com relatório sistematizado com seus resultados quantitativos e qualitativos

4.2 Ação 2: Desenvolver ações de incremento do volume de turistas internacionais do Brasil.

Meta 2: Elaborar e publicar edital de seleção de propostas de companhias aéreas e aeroportos, que tenham como objetivo a implementação de estratégias para aumentar o número e frequência de voos para o Brasil, na temporada IATA W24, e possibilitar o aumento do número de assentos em aeronaves com destino ao Brasil. Meta desejada: aumento de 75 mil novos assentos em aeronaves com destino ao Brasil.

Esta meta compreende as seguintes atividades:

- Criação do edital (elaboração de documental, publicação, divulgação)
- Administração do edital (recepção de propostas, análise, realização de chamamentos)
- Efetivação das propostas por meio da celebração de instrumentos jurídicos
- Implementação das campanhas de divulgação e dos voos

Compreende ainda os seguintes produtos:

- Publicação de edital de seleção de propostas de aumento na oferta de voos para a temporada IATA Winter 24 (27/out/2024-29/mar/2025).
- Relatório intermediário para avaliação da aderência do produto edital às justificativas e motivações do TED
- Relatório final para avaliação do resultado do investimento realizado

4.3 Ação 3: Incentivar ações de melhoria da experiência receptiva dos estrangeiros nos portões de entrada do Brasil, bem como nos aeroportos de destinos turísticos.

Meta 3: Selecionar, pelo menos, dez propostas de soluções inovadoras com o objetivo de melhorar a experiência do turista internacional nos portões de entrada do Brasil.

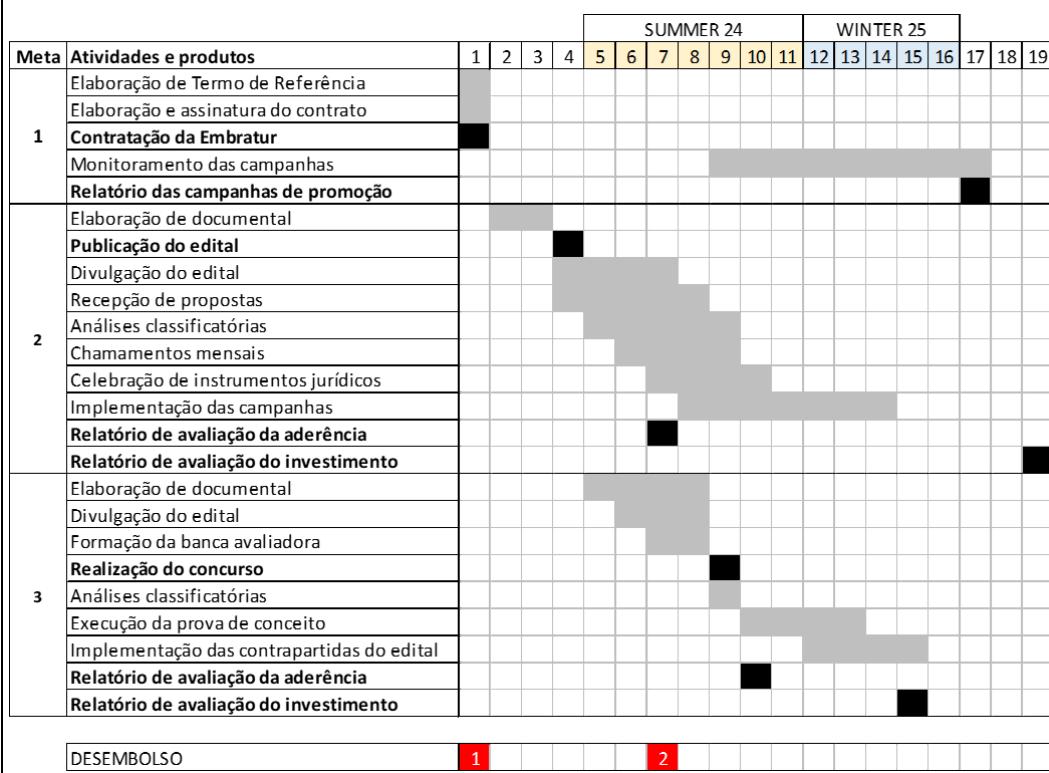
Esta meta compreende as seguintes atividades.

- Criação do edital (elaboração de documental, publicação, divulgação)
- Administração do edital (recepção de propostas, análise, realização de chamamentos)
- Formação da banca avaliadora e realização do concurso
- Efetivação das propostas por meio da celebração de instrumentos jurídicos
- Execução da prova de conceito
- Implementação das contrapartidas

Compreende ainda os seguintes produtos:

- Realizar concurso para selecionar, pelo menos, 10 propostas de soluções inovadoras com o objetivo de melhorar a experiência do turista internacional nos portões de entrada do Brasil.
- Avaliação da aderência do concurso aos gargalos de experiência do estrangeiro
- Avaliação do resultado do investimento realizado

O cronograma de atividades proposto é o seguinte:



5. JUSTIFICATIVA E MOTIVAÇÃO PARA CELEBRAÇÃO DO TED

Estabelecida pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) corresponde ao conjunto de diretrizes e estratégias que norteiam o planejamento das instituições responsáveis pelo desenvolvimento da aviação civil brasileira.

O desenvolvimento de novos serviços aéreos internacionais é de fundamental importância para o alcance dos objetivos da PNAC, com especial ênfase para:

- o objetivo 2.3 - Proteção ao Meio Ambiente, dado que o visitante internacional precisou viajar em média, no ano de 2022, uma distância +19,3% maior para alcançar o seu destino no Brasil devido à falta de ofertas diretas entre os principais mercados emissores de visitantes e os principais destinos receptores de visitantes - este incremento no trajeto representou em 2022 a emissão de +82.000 toneladas de CO₂ adicionais na atmosfera, que poderiam ter sido evitados com a existência de serviços aéreos internacionais com melhor circuitividade;

- o objetivo 2.5 - Desenvolvimento da Aviação Civil, dado que os investimentos realizados nas infraestruturas aeronáuticas e aeroportuárias brasileiras providos pelos setores público e privado nos últimos anos possibilitaram o desenvolvimento das atividades de transporte aéreo doméstico; contudo, no âmbito dos serviços aéreos internacionais, ainda permanece a forte concentração em poucos destinos, impedindo a completa realização da “prosperidade equitativa” estabelecida no objetivo;
- e o objetivo 2.6 - A Eficiência das Operações da Aviação Civil, dado que possibilitar a maior eficiência econômica com a redução dos custos de operação para os destinos brasileiros possibilita a ampliação do bem-estar social através dos benefícios gerados pela indústria do turismo, bem como potencializa a aplicação dos recursos produtivos de toda a cadeia de negócios, como companhias aéreas, meios de hospedagem, estabelecimentos de alimentação e prestadores de serviços.

Em sua Seção 3, das ações estratégicas, destacam-se as medidas possíveis com vistas a estimular a aviação civil, para cada objetivo supramencionado:

“3 - AÇÕES ESTRATÉGICAS

(...)

3.3 - A PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE

(...)

- *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.*

(...)

3.5 - O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL

(...)

- *Identificar e estudar tendências, coordenar o planejamento e elaborar diretrizes e políticas que garantam crescimento sustentável da aviação civil e o cumprimento de serviço público seguro, regular, eficiente, abrangente e pontual.*
- *Estimular a gestão eficaz e a consolidação de ambiente institucional e regulatório favorável ao desenvolvimento da aviação civil.*
- *Garantir a segurança jurídica e a redução dos riscos regulatórios, visando incentivar investimentos na aviação civil brasileira.*
- *Promover o desenvolvimento da aviação civil mediante a cooperação entre os elos do Sistema, garantindo que seus planejamentos sejam elaborados de forma integrada.*
- *Promover a expansão do transporte aéreo internacional com vistas a aumentar o fluxo de pessoas e mercadorias entre o Brasil e outros países.*
- *Promover a integração dos serviços aéreos no âmbito da América do Sul.*
- *Assegurar regulação econômica clara e bem definida, que propicie a estabilidade aos investidores públicos e privados, visando ao aumento dos investimentos e a ampliação da oferta de serviços de transporte aéreo.*

(...)

- *Incentivar o intercâmbio de informações e tecnologias entre instituições nacionais e internacionais.*
- *Incentivar a integração da aviação civil com os setores do turismo e do comércio.*

(...)

- *Estimular o desenvolvimento das ligações de baixa e média densidade de tráfego.*

(...)

- *Definir as competências e atribuições dos órgãos e entidades do setor, a fim de que as atividades sejam desenvolvidas eficientemente e sem duplicidade de esforços.*
- *Garantir a coordenação do setor, visando à integração, harmonização e interação dos órgãos e entidades ligados à aviação civil.*
- *Alocar adequadamente os recursos financeiros nos órgãos e entidades do setor, de forma a garantir que todos executem suas funções, considerando seus diferentes graus de autonomia.*

(...)

- *Promover a adequada interação entre os órgãos governamentais essenciais ao transporte aéreo, responsáveis pelas atividades de polícia federal, de vigilância sanitária, de controle aduaneiro, entre outros, buscando-se o planejamento conjunto de suas atividades.*

(...)

- *Promover a adequada provisão, ampliação e otimização da infra-estrutura aeroportuária civil, por meio do direcionamento estratégico de investimentos, visando ao desenvolvimento econômico, à integração nacional e ao atendimento de regiões de difícil acesso.*

(...)

- *Desenvolver incentivos econômicos e regulatórios de forma a gerir a demanda e otimizar o uso dos aeroportos, ordenando os serviços de transporte aéreo.*

(...)

- *Fomentar o desenvolvimento de tecnologias para uso na aviação civil, por meio de programas governamentais e do incentivo à participação privada.*

(...)

- Monitorar a relação entre a demanda de serviços aéreos e a capacidade instalada, visando planejar a ampliação ou adequação da infra-estrutura e minimizar possíveis desequilíbrios.

(...)

- Estimular o desenvolvimento de serviços aéreos em todo o território brasileiro.

- Incentivar o desenvolvimento e a expansão dos serviços aéreos prestados em ligações de baixa e média densidade de tráfego, a fim de aumentar o número de cidades e municípios atendidos pelo transporte aéreo.

(...)

- Estimular o uso do modal aéreo para transporte de passageiros, carga e mala postal.

(...)

- Estimular a concorrência no setor de aviação civil.

- Incentivar o desenvolvimento dos serviços aéreos internacionais como vetor de integração com os demais países.

- Aperfeiçoar mecanismos de negociação buscando evitar restrições à oferta nos serviços aéreos internacionais e estimular o comércio, o turismo e a conectividade do Brasil com os demais países.

(...)

3.6 - A EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES DA AVIAÇÃO CIVIL

- Melhorar a eficiência das operações da aviação civil, inclusive mediante programas de cooperação técnica.

(...)

- Promover o crescimento do setor por meio da regulação eficiente do mercado, de estímulos a investimentos privados e do incentivo à concorrência, visando coibir práticas anticoncorrenciais e assegurar a prestação adequada de serviços, a modicidade dos preços e a garantia dos direitos dos usuários.

(...)

- Estimular a competição nos serviços, de forma a possibilitar o acesso a maior parcela da população.
- Estimular a expansão dos serviços, para atender ao maior número de localidades.

(...)

- Assegurar a múltipla designação de empresas nos serviços internacionais.
- Buscar a redução das barreiras à entrada de novas empresas no setor.

(...)

- Acompanhar o comportamento do mercado de transporte aéreo visando à adoção de medidas para atender a demanda com base na eficiência econômica, buscando o incremento da oferta e a ampliação da capacidade da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária civis.

Sublinhando isso, ressalta-se que o Plano Nacional de Turismo, instituído pelo art. 6º da Lei Geral do Turismo (Lei nº11.771, de 17 de setembro de 2008) tem o intuito de promover, entre outros a boa imagem do produto turístico brasileiro no mercado nacional e internacional e a vinda de turistas estrangeiros e a movimentação de turistas no mercado interno.

Ressalta-se, também, que entre as competências do Ministério do Turismo está a promoção e divulgação do turismo nacional no Brasil e no exterior, conforme dispõe o art. 48, inciso II, da Lei nº 14.600, de 19 de julho de 2023.

Neste contexto, cumpre informar que o turismo internacional é um produto de exportação do Brasil que não é aproveitado em sua plenitude. Na comparação numérica, enquanto em outros países o número de visitantes e a participação no PIB do turismo têm valores muito mais significativos, como nos 7 milhões de visitantes internacionais de Cancun/MX e os 16% de participação no PIB de Portugal em 2022. Embora no Brasil o Turismo corresponda a apenas 7,8% do produto interno bruto, esta uma indústria de tamanho similar ao setor de Óleo e Gás (11%) com potencialidades imensuráveis.

No que tange a promoção, pesquisa da Fundação Getúlio Vargas permitiu avaliar empiricamente o seu impacto, concluindo que os investimentos em promoção turística internacional poderiam gerar efeitos multiplicadores à economia brasileira na ordem de 20x . Em outras palavras, este dado significa que a cada R\$1,00 investido na promoção internacional do turismo, R\$20,00 retornam para a economia brasileira.

Nesse contexto, conforme dados do ForwardKeys, entre os dias 01 de janeiro e 31 de dezembro de 2022, cerca de 70% dos visitantes internacionais utilizaram meios de transporte aéreo, o que enfatiza o papel do trabalho de promoção internacional do turismo brasileiro no exterior como vetor para o desenvolvimento da Aviação Civil. A ampliação da oferta de voos e o aumento do número de cidades que recebem voos internacionais estão diretamente contidas na Política Nacional de Aviação Civil, pois fomentar a conectividade e melhorar a eficiência da rede corrobora os esforços de promoção de novos produtos, destinos e serviços turísticos brasileiros.

Quantitativamente, os estados de São Paulo e do Rio de Janeiro concentram, na atualidade, 85% do total de assentos oferecidos em voos internacionais, conforme tabela abaixo. Isso evidencia que estes voos estão concentrados nas maiores cidades do país, onde há predominância do tráfego emissivo, na maioria das vezes.

Tabela 1: Oferta de assentos internacionais por cidade brasileira

Cidade-UF	Assentos Totais	%
-----------	-----------------	---

São Paulo – SP	709.811	66%
Rio de Janeiro – RJ	162.728	15%
Campinas – SP	46.553	4%
Brasília – DF	31.850	3%
Porto Alegre – RS	29.769	3%
Belo Horizonte – MG	17.395	2%
Fortaleza – CE	14.384	1%
Recife – PE	13.472	1%
Florianópolis – SC	11.939	1%
Salvador – BA	8.769	1%
Belém – PA	8.609	1%
Manaus – AM	8.149	1%
Natal – RN	5.859	1%
Curitiba – PR	4.871	0%
Foz do Iguaçu – PR	2.728	0%
Maceió – AL	824	0%

Outrossim, a oferta de meios de hospedagem no Brasil, que se pode considerar como representativa do interesse de uma determinada localidade para a demanda turística, possui uma característica muito mais pulverizada do que a atual oferta de assentos, apontando a determinada desproporcionalidade na distribuição dos assentos internacionais. A coluna “Razão Assentos Internacionais / Unidades Habitacionais” é apresentada como uma métrica comparativa entre os municípios - o valor desta coluna cresce de acordo com o quanto maior for a oferta de assentos em relação à disponibilidade de meios de hospedagem.

Tabela 2: Oferta de unidades em meios de hospedagem por cidade brasileira

Cidade-UF	Unidades Habitacionais	%	Razão Assentos Internacionais / Unidades Habitacionais
São Paulo – SP	39.867	6,4%	17,8
Rio de Janeiro – RJ	31.573	5,4%	5,2
Campinas – SP	5.067	0,9%	9,2
Brasília – DF	11.810	2,2%	2,7
Porto Alegre – RS	7.297	1,4%	4,1
Belo Horizonte – MG	11.746	2,3%	1,5
Fortaleza – CE	8.729	1,7%	1,6
Recife – PE	5.966	1,2%	2,3
Florianópolis – SC	7.194	1,5%	1,7
Salvador – BA	8.673	1,8%	1,0
Belém – PA	2.671	0,6%	3,2
Manaus – AM	4.567	1,0%	1,8
Natal – RN	6.730	1,5%	0,9
Curitiba – PR	8.962	2,0%	0,5
Foz do Iguaçu – PR	10.100	2,3%	0,3
Maceió – AL	8.910	2,1%	0,1

Desta forma, sendo a oferta de serviços aéreos premissa fundamental para o desenvolvimento e competitividade do turismo no cenário internacional, a baixa conectividade aérea de determinadas regiões brasileiras e a baixa razão entre assentos internacionais por unidades habitacionais evidenciam oportunidades para o desenvolvimento estratégico do setor de aviação civil.

Nessa esteira, a redução nos custos, emissões e tempo de viagem oferecidas por novas rotas diretas ou com conexões mais eficientes, serão fatores chave para a melhoria da competitividade. As tabelas 2 e 3 evidenciam tais ineficiências.

Tabela 3: Exemplo de ineficiência da conectividade entre Lisboa e Fortaleza

Origem	Conexão	Destino	Distância total (kms)	Distância extra (%)
Lisboa		Fortaleza	5.607	0%
Lisboa	São Paulo	Fortaleza	10.276	83%
Lisboa	Rio de Janeiro	Fortaleza	9.885	76%

Tabela 4: Exemplo de ineficiência da conectividade entre Nova Iorque e Manaus

Origem	Conexão	Destino	Distância total (kms)	Distância extra (%)
Nova Iorque		Manaus	5.049	0%

Nova Iorque	Miami	Manaus	5.630	12%
Nova Iorque	São Paulo	Manaus	10.353	105%
Nova Iorque	Rio de Janeiro	Manaus	10.566	109%

Sob a luz que precede, resta evidente que o desenvolvimento do setor da aviação civil está intrinsecamente conectado ao trabalho de promoção internacional do turismo brasileiro. Dessa forma, a execução estratégica, tática e operacional de iniciativas alinhadas às políticas públicas brasileiras faz-se imprescindível para o incremento do turismo por meio do desenvolvimento das conexões aéreas, oferta de assentos, melhora do produto até os destinos, e potencialmente a redução do preço das passagens.

6. SUBDESCENTRALIZAÇÃO

A Unidade Descentralizadora autoriza a subdescentralização para outro órgão ou entidade da administração pública federal?

- () 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.
 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.

Para execução dos recursos provenientes deste TED o Ministério do Turismo deverá contratar a Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo (Embratur), serviço social autônomo, na forma de pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, de interesse coletivo e de utilidade pública, com tem por objetivo planejar, formular e implementar ações de promoção comercial de produtos, serviços e destinos turísticos brasileiros no exterior, em cooperação com a administração pública federal, conforme dispõe a [Lei nº14.002, de 22 de maio de 2020](#).

8. CUSTOS INDIRETOS (ART. 8, §2º)

A Unidade Descentralizadora autoriza a realização de despesas com custos operacionais necessários à consecução do objeto do TED?

- () Sim
 Não

O pagamento será destinado aos seguintes custos indiretos, até o limite de 20% do valor global pactuado:

9. CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO

METAS	DESCRIÇÃO	Unidade de Medida	Qtd.	Valor Unitário	Valor Total	Início	Fim
META 1	Contratar a Embratur para realizar ações de promoção internacional, no âmbito do desenvolvimento de serviços aéreos internacionais, com vistas a aperfeiçoar mecanismos de estímulo do turismo e da conectividade do Brasil com outros países.						
PRODUTO 1	Processo de inexigibilidade do Ministério do Turismo viabilizando contratação da Embratur	Relatório	1			Dez/2023	Dez/2023
PRODUTO 2	Relatório de campanhas de promoção internacional realizadas de forma cooperada com as companhias aéreas, com relatório sistematizado com seus resultados quantitativos e qualitativos	Relatório	1			Ago/2024	Abr/2025
META 2	Elaborar e publicar edital de seleção de propostas de companhias aéreas e aeroportos, que tenham por objetivo a implementação de estratégias para aumentar o número e frequência de voos para o Brasil, na temporada IATA W24, e possibilitar o aumento da ocupação de, pelo menos, 75 mil novos assentos em aeronaves com destino ao Brasil.						
PRODUTO 1	Publicação de edital de seleção de propostas de aumento na oferta de voos para a temporada IATA Winter 24 (27/out/2024-29/mar/2025)	Edital	1			Fev/2024	Mar/2024
PRODUTO 2	Avaliação da aderência do edital às justificativas e motivações do TED	Relatório	1			Mai/2024	Jun/2024
PRODUTO 3	Avaliação do resultado do investimento realizado	Relatório	1			Mai/2025	Jun/2025
META 3	Incentivar ações de melhoria da experiência receptiva dos estrangeiros nos portões de entrada do Brasil, bem como nos aeroportos de destinos turísticos.						

PRODUTO 1	Realizar concurso para selecionar, pelo menos, 10 propostas de soluções inovadoras com o objetivo de melhorar a experiência do turista internacional nos portões de entrada do Brasil.	Edital	1			Ago/ 2024	Ago/ 2024
PRODUTO 2	Avaliação da aderência do concurso aos gargalos de experiência do estrangeiro	Relatório	1			Set/ 2024	Set/ 2024
PRODUTO 3	Avaliação do resultado do investimento realizado	Relatório	1			Fev/ 2025	Fev/ 2025

10. CRONOGRAMA DE DESEMBOLSO

MÊS/ANO	VALOR
Até 10 dias após assinatura do TED	R\$ 4.700.000
Até 90 dias após entrega do Produto 1 da Meta 2 (editais)	R\$ 300.000

11. PLANO DE APLICAÇÃO CONSOLIDADO – PAD

CÓDIGO DA NATUREZA DA DESPESA	CUSTO INDIRETO	VALOR PREVISTO
3.3.90.39	Não	5.000.000,00

12. PROPOSIÇÃO

Brasília, na data da assinatura eletrônica <i>(assinatura eletrônica)</i> SILVIO SERAFIM COSTA FILHO Ministro de Estado de Portos e Aeroportos
--

13. APROVAÇÃO

Brasília, na data da assinatura eletrônica <i>(assinatura eletrônica)</i> MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI Secretário Nacional de Planejamento, Sustentabilidade e Competitividade no Turismo Ministério do Turismo



Documento assinado eletronicamente por **Milton Sérgio Silveira Zuanazzi, Usuário Externo**, em 23/12/2023, às 12:09, 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 **Silvio Serafim Costa Filho, Ministro de Estado de Portos e Aeroportos**, em 23/12/2023, às 13:27, 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, informando o código verificador **7895122** e o código CRC **775720DC**.



Referência: Processo nº 50020.006346/2023-56

SEI nº 7895122

Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: