



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ - CPLA

DECISÃO DE IMPUGNAÇÃO AO EDITAL

PROCESSO: 50300.008736/2019-38
REFERÊNCIA: Leilão nº 08/2020-ANTAQ
OBJETO: Arrendamento da área denominada IQI12, destinada à movimentação, armazenagem e distribuição granéis líquidos de combustíveis, no Porto de Itaqui na cidade de São Luís - MA
IMPUGNANTE: EMPRESA BRASILEIRA DE TERMINAIS E ARMAZÉNS GERAIS LTDA. (EBT)

DA INTRODUÇÃO

1. Trata-se de impugnação ao Edital nº 08/2020-ANTAQ, cujo objetivo é o arrendamento da área denominada IQI12, destinada à movimentação, armazenagem e distribuição granéis líquidos de combustíveis, no Porto de Itaqui na cidade de São Luís - MA.

DAS PRELIMINARES

2. O pedido foi apresentado pela EBT, conforme previsão constante na Seção VI - Da Impugnação ao Edital do instrumento convocatório, e ressaltado, dentro do prazo editalício.

DAS ALEGAÇÕES DA IMPUGNANTE E PEDIDOS DA IMPUGNANTE

3. A petionária insurge-se contra o edital e minuta de contrato de arrendamento, resumidamente, nos seguintes pontos:

- a) ausência de resposta a temas imprescindíveis para formulação da proposta;
- b) condições operacionais dos berços e operação SHIP-TO-SHIP;
- c) investimentos a serem realizados de forma conjunta para acesso aos berços;
- d) aspectos ambientais: impactos concorrenciais decorrentes da assimetria informacional;
- e) aspectos ambientais: possibilidade de cassação da licença prévia. Impactos no prazo de implantação das operações;
- f) desrespeito ao artigo 37 da Lei n.º 8.987/95;
- g) impossibilidade de se furtar as obrigações expressamente assumidas ao tempo da contratação;
- h) desconsideração da movimentação/instalação da TEMAPE: impacto na participação prevista no mercado (menores receitas) e nas condições de operação do berço (maior restrição operacional);
- i) possibilidade de operação como base de distribuição. assimetria regulatória. violação ao princípio da isonomia entre os proponentes e a necessidade da prestação do serviço de forma geral; e
- j) assimetria contratual e impactos concorrenciais em razão do momento previsto para a reversão dos dutos à autoridade portuária.

DA ANÁLISE TÉCNICA

4. Superada a introdução, passo à análise técnica dos argumentos e requerimento formulado pela impugnante.

5. Pois bem, a impugnante repetiu alguns argumentos trazidos em sede de esclarecimento, onde esta Comissão de Licitação - CPLA respondeu todos eles de acordo com a previsão editalícia. Mas o que nos parece é que a EBT não se contentou com as justificativas e tentando fazer valer suas teses rechaçadas pelo poder público.

a) "Ausência de resposta a temas imprescindíveis para formulação da proposta";

6. A impugnante argumenta que a COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ - CPLA não respondeu todos os esclarecimentos. Mas equivocou-se a EBT, a CPLA respondeu todos os esclarecimentos de acordo com as regras editalícias, inclusive aquele alicerçada no item 4.2 no Edital^[1].

7. Mas a EBT, em um rompante de desconhecimento do setor portuário e sua legislação, trouxe para a discussão trechos da [Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993](#), utilizada para a contratação de bens e serviços pela União a terceiros, sendo utilizada subsidiariamente nos processos de licitação de arrendamento^[2].

8. Em se tratando de licitação de obra pública, pela [Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993](#), nada mais do que razoável que todo o projeto, de como será realizada a obra, deve ser apresentado e discutido pelos interessados com a Administração. Mas até para a contratação de obra, temos exceções, como a prevista, por exemplo, na [Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011](#), art. 9º, §1º^[3], onde a de elaboração de projetos básico e executivo poder ser feita pelo licitante vencedor.

9. No modelo de licitação utilizado pelo poder concedente, os estudos são meramente referenciais, cabendo ao interessado a realização de seus estudos para aquilatar sua proposta de outorga. Tal modelagem, como poderemos ver adiante, encontra amparo na Corte de Contas e traz flexibilidade para a iniciativa privada que tem as melhores condições para analisar as oportunidades e riscos do arrendamento.

10. Nesse espeque, está cristalino no Ato Justificatório - IQI12 (SEI nº 1190234), o caráter referencial dos estudos, vejamos:

"12. Uma vez instada a revisar os estudos, a EPL promoveu as revisões e alterações necessárias, de modo que o EVTEA analisado por este Ato Justificatório representa cabalmente a Política Pública voltada ao setor portuário. De outra forma, há que se destacar que os estudos que embasaram o processo licitatório são referenciais, sendo que o projeto a ser efetivamente implantado será definido pelo licitante vencedor do certame, por meio de Projeto Executivo a ser aprovado pela Autoridade Portuária, a partir do Plano Básico de Implantação – PBI, analisado preliminarmente pelo Poder Concedente, e, posteriormente, pela Autoridade Portuária, previamente ao projeto executivo e à execução das obras.

13. Nesse sendo, a responsabilidade pelo projeto efetivo caberá ao futuro licitante vencedor, quando serão exigidos o projeto executivo da obra e a respectiva ART do engenheiro responsável, em atendimento aos normativos da ANTAQ e do Sistema CREA/CONFEA. Ressalta-se que esse entendimento foi objeto de discussão com a área técnica do Tribunal de Contas da União, que entendeu e concordou com a metodologia utilizada.

14. Ainda em relação ao projeto a ser efetivamente implantando pelo licitante vencedor, ressalte-se que a Comissão de Direito Comercial Internacional das Nações Unidas (UNCITRAL) recomenda que se licite o projeto total, mantendo a tecnologia constantes nos nos (sic) estudos meramente referencial.

15. A partir desse formato os interessados tem flexibilidade suficiente para oferecer suas propostas baseadas nas tecnologias que entendem como adequadas para operação do terminal em questão. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos incentiva sua participação no certame, e os métodos a serem propostos devem ser tecnicamente capazes de gerar a movimentação exigida pelo edital."

11. Tal propriedade, como dito, já foi internalizada pelo Tribunal de Contas da União, vejamos excerto do ACÓRDÃO Nº 736/2020 – TCU – Plenário:

21. Nos atos justificatórios (peças 4 a 5), o ministério destaca que os estudos relativos aos processos licitatórios são referenciais e que o projeto a ser efetivamente implantado será definido pelo licitante vencedor do certame, por meio de projeto executivo a ser aprovado pela autoridade portuária (Codesp), a partir do Plano Básico de Implantação (PBI), analisado preliminarmente pelo Poder Concedente. Ressalta-se, outrossim, que, pela Portaria MInfra 530/2019, cabe à Antaq a avaliação e atestação da compatibilidade do projeto executivo com o EVTEA.

12. Posto isso, não cabe a suspensão ou devolução do prazo para entrega de propostas para o Leilão.

b) "condições operacionais dos berços e operação SHIP-TO-SHIP;"

13. Segundo a EBT a "limitação do elevado índice de ocupação dos berços, em especial o 108, deveria ter sido considerado um limitador da capacidade do terminal". Mas, causa espécie, que é justamente isso que os estudos indicam.

14. Ora, no documento Estudo IQI12 - Seção C - Engenharia-rev02 (SEI nº 1190199), está cristalino que o limitador para estimativa da capacidade do terminal foi o justamente o "Sistema de Embarque/Desembarque", o mesmo sugerindo pela impugnante. Vejamos o que diz o citado documento:

Após analisar as capacidades individuais de cada subsistema do processo produtivo do empreendimento, parte-se para a estimativa da capacidade compatibilizada, que é definida a partir do menor valor de capacidade dinâmica entre os subsistemas. A tabela a seguir mostra a capacidade total do empreendimento, estabelecida em 856 mil toneladas ao ano, a partir de 2025.

CÁLCULO DE MICRO-CAPACIDADE				
Arrendamento		IQI12 Terminal de Granéis Líquidos		
Unidade	Futuro		Notas	
	2018	2025		
Início do período	Ano base			
Sistema de Embarque/Desembarque				
Número de berços		2	3	
Ocupação do berço	%	60%	70%	
Alocação de tempo de berço para terminal	%	0,00%	7,05%	1
Taxa efetiva de carreg./des-carregamento	t/h	0	660	
Capacidade de desembarque anual	kt	0	856	
Capacidade de armazenagem				
Capacidade estática em m3	m3	0	78.724	
densidade	t/m3	0,00	0,85	2
Capacidade Estática em t	t	0	66.915	
Giro dos estoque / ano	#/ano	0	14	
Capacidade de armazenagem anual	kt	0	937	
Sistema de Expedição				
Expedição rodoviária				
Número de estações de expedição	unid.	0	3	
Pontos por estação	unid.	0	2	
Horas de operação por dia	hr	0	8	
Carga por caminhão	t	0	40	
Vazão por ponto	t/h	0	119	3
Tempo de conexão e manobra por caminhão	Min	0	10	
Tempo de operação por caminhão	Min	0	20	
Tempo total de expedição por caminhão	Min	0	30	
Dias de trabalho por semana	dias	0	6	
Capacidade de Expedição Rodoviária	kt	0	1.200	
Expedição ferroviária				
Número de estações de expedição	unid.	0	7	
Pontos por estação	unid.	0	2	
Carga média por vagão	t	0	68	
Vazão por ponto	t/h	0	92	4
Tempo pré-operacional	Min	0	60	
Tempo de operação	Min	0	44	
Tempopós-operacional	Min	0	30	

15. Ainda com relação aos estudos, a EBT traz o argumento que: "há expectativa de crescimento das movimentações de cargas no porto organizado de Itaquí com os novos arrendamentos e expansões anunciadas e, portanto, da disputa pelos berços, que foi igualmente desconsiderada nas projeções que fundamentam a contratação."

16. Porém, o estudo referencial levado à licitação e previamente aprovado pelo TCU, levou em consideração as demandas futuras. Vamos verificar mais um excerto do documento Estudo IQI12 - Seção C - Engenharia-rev02 (SEI nº 1190199):

"De acordo com as estimativas de demanda e de divisão de mercado expostas na Seção B - Estudos de Mercado, a capacidade projetada que será disponibilizada para o terminal IQI12 deve ser suficiente para atender a demanda prevista no horizonte de 20 anos (2040), considerando-se, em

paralelo, a implantação de terminais concorrentes na região do Complexo Portuário de Itaquí e a manutenção do percentual de operações "Ship to Ship".

17. Por fim, e o mais grave neste tópico, é que a impugnante não cita corretamente o Manual de EVTEA da ANTAQ, na rasa esperança que a CPLA não o conheça. Vejamos o que diz o Manual de EVTEA:

"97. Por fim, para o cálculo da capacidade dinâmica efetiva (comercial), deve-se aplicar o índice de utilização máxima da capacidade dinâmica nominal. Vale mencionar que estudos indicam índices de utilização eficientes na ordem de 60% a 80%, a depender das características do terminal e dos equipamentos utilizados."

18. A impugnante, de uma forma no mínimo irresponsável, só traz na sua peça, o 60% (sessenta por cento) tentando salvar os seus combalidos argumentos.

19. Com base nos argumentos aqui exposto, não cabe e suspensão do Leilão e devolução do prazo para oferecimento de propostas.

c) investimentos a serem realizados de forma conjunta para acesso aos berços;

20. Nesse tópico parece ter uma confusão da impugnante. O esclarecimento está respondido como todos os outros e a empresa só se limitou a dizer que "ausência de manifestação sobre este tema..."

21. Além disso, o esclarecimento trazido como exemplo não cita as possíveis paralisações dos berços, trazida como argumento na impugnação!

d) aspectos ambientais: impactos concorrenciais decorrentes da assimetria informacional;

22. Antes de analisar os argumentos da EBT, importante registrar como é a segregação dos riscos ambientais nas licitações de arrendamento portuário.

23. Pois bem, os passivos conhecidos são de responsabilidade da futura arrendatária. Os passivos ambientais conhecidos, de acordo com a Subcláusula 12.2.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento são os indicados: (i) nas licenças ambientais existentes e nos estudos ambientais que foram utilizados no processo de licenciamento ambiental; (ii) em relatórios e estudos públicos; (iii) e em processos administrativos públicos ou processos judiciais.

24. Para mitigar qualquer risco da arrendatária e inclusive de "assimetria de informação", o poder concedente assume os riscos dos passivos não conhecidos. Esse devem ser identificados até 360 dias da Data de Assunção na área pela nova arrendatária. Ou seja, após de quase um ano na posse da área, a nova arrendatária poderá indicar passivos que por ventura não eram conhecidos.

25. Toda essa sistemática, afasta de uma vez por todas o argumento da impugnante de uma possível "assimetria informacional" e o "princípio da isonomia dos licitantes".

26. Outrossim, sobre a avaliação da ANTAQ sobre o passivo apontado pela nova arrendatária, a minuta de contrato é muito feliz ao definir a Agência Reguladora como árbitra nesse possível litígio. A nova arrendatária, como dito acima, poderá elencar passivos não conhecidos que serão de responsabilidade do poder concedente. Para a completa lisura do processo, a ANTAQ irá avaliar os passivos apontados pela nova arrendatária para cancelar ou não a indicação da empresa.

27. Todo esse rito já consagrado em 37 (trinta e sete) leilões, todos aprovados pelo Tribunal de Contas da União, demonstram o sucesso do texto editalício e contratual ora rechaçado pela impugnante.

28. Sobre as consultas previstas no art. 14 da [Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#), uma singela consulta ao processo relativo a área que se encontra pública desde o lançamento do certame, responderia todos os questionamentos. Mas a impugnante parece transferir seu trabalho de análise da licitação à CPLA e ainda no esclarecimento colocado como exemplo, podemos verificar que a impugnante tenta também repassar a Comissão a análise da legislação ambiental.

29. Sobre o pedido de esclarecimentos dentro da impugnação, vale a pena recordar o sentido do vocábulo impugnar: refutar, contrariar, contestar, resistir, opor-se o Edital. A impugnação é o meio o qual os particulares podem, ao identificar ilegalidades no Edital, solicitar a correção dos vícios, adiamento do leilão ou até mesmo o seu cancelamento.

30. A impugnante, desvirtuando o objetivo da impugnação, traz pedidos de esclarecimentos. Nessa toada, em observação à Legislação e ao Edital, a Comissão não responderá os sete pedidos de esclarecimentos incluídos na impugnação.

31. Com base nos argumentos aqui exposto, não cabe prosperar o pedido da EBT, não havendo razão para a suspensão do Leilão e devolução do prazo para oferecimento de propostas.

e) aspectos ambientais: possibilidade de cassação da licença prévia. Impactos no prazo de implantação das operações;

32. Com relação a este item, vemos uma clara tentativa da EBT de repassar a análise de risco do licenciamento ambiental para a Comissão de Licitação. Não é obrigação da Comissão analisar os riscos da citada ação judicial para o licenciamento do terminal. Cabe a interessada essa interpretação e incluí-lo no *valuation* da área.

f) desrespeito ao artigo 37 da Lei n.º 8.987/95;

33. No tocante a esse argumento, a EBT confunde o instituto da concessão e do arrendamento portuário, que são inconfundíveis. A [Lei nº 12.815, de 2013](#), distingue os dois institutos no art. 1º, §1º, *in verbis*:

"Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

*§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante **concessão** e **arrendamento** de bem público."* (grifos meu)

34. Em adição, a [Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#) pode ser usada subsidiariamente no caso de licitação de arrendamentos portuários e essa é a inteligência traga pelo art. 66^[4] da [Lei nº 12.815, de 2013](#).

35. Por outro lado, o artigo citado pela EBT trata da retomada do serviço, o que não se adequa ao presente caso. O que estamos fazendo aqui é a licitação para o uso da área em portos organizados.

36. Com base nos argumentos aqui exposto, não cabe prosperar o pedido da EBT, não havendo razão para a suspensão do Leilão e devolução do prazo para oferecimento de propostas.

g) impossibilidade de se furtar as obrigações expressamente assumidas ao tempo da contratação;

37. Tal argumento já foi endereçado no §26.

h) desconsideração da movimentação/instalação da TEMAPE: impacto na participação prevista no mercado (menores receitas) e nas condições de operação do berço (maior restrição operacional);

38. Destaca-se que para o dimensionamento do presente terminal consideram-se as estruturas operacionais de tancagens existentes, bem como as tancagens que serão implementas por meio de novos investimentos com nível de maturidade suficiente, de acordo com cada cronograma de ampliação, conforme as seguintes premissas:

- Manutenção das capacidades instaladas nas áreas em operação no Complexo Portuário do Itaquí;

- Inclusão de novos projetos dentro do Porto Organizado no Market Share após aprovação pelo Ministério da Infraestrutura; e
- Inclusão de novos projetos fora do Porto Organizado no *Market Share* após autorização da ANP.

39. O terminal do grupo Terminais Marítimos de Pernambuco (TEMAPE) não estava autorizado pela ANP quando da realização dos estudos.

40. Com base nos argumentos aqui exposto, não cabe prosperar o pedido da EBT, não havendo razão para a suspensão do Leilão e devolução do prazo para oferecimento de propostas.

i) possibilidade de operação como base de distribuição. Assimetria regulatória. Violação ao princípio da isonomia entre os proponentes e a necessidade da prestação do serviço de forma geral; e

41. Aqui mais uma vez, há uma grave confusão da impetrante. Todos os terminais aquaviários estão sujeitos a regulação da ANP, inclusive com a incidências da Portaria nº 251/2000-ANP, coma garantia de acesso a terceiros.

42. Noutro giro, a ANTAQ é a autoridade concorrencial do setor portuário nacional, deliberando em última instância, no âmbito administrativo, sobre a regulação da movimentação e transporte aquaviário, independentemente do tipo de carga. Cabe à ANTAQ acompanhar preços em terminais privados, sendo o Poder Concedente no caso de navegação em todos os regimes permitidos e no caso das outorgas de autorização de terminais privados. A ANTAQ tem prerrogativas exclusivas que não podem ser ignoradas.

43. Além disso, diz o [Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002](#):

Art. 4º No exercício de seu poder normativo caberá à ANTAQ disciplinar, dentre outros aspectos, a outorga, a prestação, a comercialização e o uso dos serviços, bem como:

(...)

II - disciplinar o cumprimento das obrigações de continuidade da prestação dos serviços e da exploração da infra-estrutura de transportes atribuídas aos concessionários, permissionários e autorizados;

(...)

IV - definir os termos em que serão compartilhados com os usuários os ganhos econômicos do concessionário decorrentes da modernização, expansão ou racionalização da prestação dos serviços, bem como de novas receitas alternativas;

V - definir a forma pela qual serão transferidos aos usuários os ganhos econômicos que não decorram da eficiência empresarial daqueles que, sob qualquer regime, explorem atividade regulada pela ANTAQ, tais como diminuição de tributos ou encargos legais, ou novas regras sobre os serviços;

VI - estabelecer os mecanismos para acompanhamento das tarifas e dos preços, de forma a garantir sua publicidade;

(...)

X - estabelecer as condições para o compartilhamento de infra-estrutura e instalações portuárias;

44. O art. 4º do [Decreto nº 4.122, de 2002](#) é esclarecedor em termos das competências normativas da ANTAQ, especialmente quanto à regulação econômica do setor portuário e de movimentação de cargas cuja origem ou destino seja o modal aquaviário, incluindo as condições de acesso, continuidade, racionalização, publicidade de preços e compartilhamento de infraestrutura.

45. A [Lei nº 12.815, de 2013](#) é expressa ao dizer que compete somente à ANTAQ regular as condições de acesso às instalações autorizadas, ainda assim em caráter excepcional. Vejamos:

Art. 13. A Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.

O Decreto nº 8.033/2013, regulamentando a Nova Lei dos Portos, reforça tais poderes, ampliando-os para casos de "tratamento discriminatório":

Art. 3º Sem prejuízo de outras atribuições previstas na legislação específica, compete à Antaq:
(...)

V - apurar, de ofício ou mediante provocação, práticas abusivas ou tratamentos discriminatórios, ressalvadas as competências previstas na [Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011](#); ([Redação dada pelo Decreto nº 9.048, de 2017](#)).

46. Em complemento, a permissão de participação de distribuidoras não descaracteriza o arrendamento como terminal portuário, atraindo todas as regulações pertinentes, inclusive a obrigação de acesso a terceiros.

47. Com base em todos os argumentos, não se pode afirmar que a participação de distribuidoras traga problemas de assimetria regulatória, sendo afastado o argumento da requerente que sustenta seu pedido de suspensão do Leilão e devolução do prazo para oferecimento de propostas.

j) assimetria contratual e impactos concorrenciais em razão do momento previsto para a reversão dos dutos à autoridade portuária.

48. O presente argumento trata sobre os estudos. Não há nada ilegal nos estudos, não há nenhuma afronta a Legislação, trata-se de matéria discricionária do poder concedente que não cabe a impugnação do Edital. Todo o investimento foi incluído no fluxo de caixa de todas as áreas não havendo distinção e nem assimetria contratual. A impugnante ainda não trouxe nenhum fato que comprovasse possível impacto concorrencial com os outros terminais.

49. A matemática é simples ou você constrói os dutos por sua conta e risco e não há cobrança de tarifas, ou o custo dos dutos são incluídos no fluxo de caixa, ou seja, são remunerados pela União e por isso seu uso deve ser remunerado por tarifa portuária.

50. Com base nos argumentos aqui exposto, não cabe prosperar o pedido da EBT, não havendo razão para a suspensão do Leilão e devolução do prazo para oferecimento de propostas.

DA DECISÃO

51. Pelas razões e fundamentos expostos, esta Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários da Antaq - CPLA decide por CONHECER do pedido de impugnação para, no mérito, NEGAR-LHE PROVIMENTO, mantendo-se o Edital de Licitação e todo o cronograma do certame.

[1] “4.2. A CPLA não prestará esclarecimentos a pedidos:

[...] 4.2.3. que tenham por objeto informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, que não constem expressamente do Edital e Minuta do Contrato de Arrendamento;” [...]

§ 1º A contratação integrada compreende a elaboração e o desenvolvimento dos projetos básico e executivo, a execução de obras e serviços de engenharia, a montagem, a realização de testes, a pré-operação e todas as demais operações necessárias e suficientes para a entrega final do objeto.

[2] Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária o disposto nas Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 8.666, de 21 de junho de 1993.

[3] Art. 9º Nas licitações de obras e serviços de engenharia, no âmbito do RDC, poderá ser utilizada a contratação integrada, desde que técnica e economicamente justificada e cujo objeto envolva, pelo menos, uma das seguintes condições:

[4] Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária o disposto nas Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 8.666, de 21 de junho de 1993.

BRUNO DE OLIVEIRA PINHEIRO

Presidente da CPLA



Documento assinado eletronicamente por **Bruno de Oliveira Pinheiro, Presidente da CPLA**, em 05/04/2021, às 15:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **1289679** e o código CRC **BAEBA863**.

Referência: Processo nº 50300.008736/2019-38

SEI nº 1289679