



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DE INFRA ESTRUTURA RODOVIÁRIA  
GERÊNCIA DE GESTÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DE RODOVIAS

NOTA TÉCNICA SEI Nº 2271/2019/GEREF/SUINF/DIR

**Interessado:** VIABAHIA - CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S/A

**Referência:** Processo nº 50500.973615/2018-21

**Assunto:** 8ª Revisão Ordinária, 11ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da ViaBahia Concessionária de Rodovias S.A.

## Sumário

[1. OBJETO](#)

[2. JUSTIFICATIVA](#)

[3. ANÁLISE](#)

[4. TABELA DE TARIFAS](#)

[5. CONCLUSÃO](#)

### 1. OBJETO

1. Trata-se de retificar a análise econômico-financeira acerca da 8ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da ViaBahia Concessionária de Rodovias S.A., apresentada por meio das Notas Técnicas SEI nº 363/2019/GEREF/SUINF/DIR (0084185), de 03/04/2019, e nº 986/2019/GEREF/SUINF/DIR (0242307), de 03/05/2019, em atendimento ao Despacho DMV (0804296), de 18/07/2019, elaborado em razão da publicação da Resolução nº 5.850/2019, de 16 de julho de 2019.

### 2. JUSTIFICATIVA

2. A matéria vem à apreciação desta SUINF em cumprimento ao disposto no artigo 46, inciso XIII do Regimento Interno da ANTT, conforme Resolução ANTT nº 5.810/2018.

### 3. ANÁLISE

3. Conforme o referido Despacho, a DMV solicitou manifestação da SUINF no sentido de atestar que a proposta está de acordo com os novos procedimentos estabelecidos na Resolução nº 5.850/2019, assim como a apresentação de novo Relatório à Diretoria e minuta de Deliberação contemplando todos os aspectos relevantes oriundos do novo ato normativo e das manifestações da PF/ANTT.

4. Em face disso, cumpre dizer que a proposta da 8ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária está de acordo com todos os termos da Resolução nº 5.850/2019 e com as manifestações da PF/ANTT exaradas por meio do Parecer n. 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, exceto no tocante à incidência retroativa do Desconto de Reequilíbrio apenas sobre a tarifa do Fluxo de Caixa Original (FCO).

5. Há que se ressaltar o disposto no Art 4º da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, que definiu que os Descontos e Acréscimos de Reequilíbrio terão incidência exclusiva sobre a TBP do FCO, não incidindo sobre a tarifa do Fluxo de Caixa Marginal (FCM).

*“Art. 4º O Desconto ou Acréscimo de reequilíbrio, quando previsto contratualmente, terá incidência exclusiva sobre a TBP vencedora do leilão revisada, não incidindo sobre a tarifa do FCM.”*

6. Diante da dubiedade acerca da interpretação da fórmula de cálculo tarifário constante no contrato da VIABAHIA – que não indica se o Desconto de Reequilíbrio deva incidir separadamente ou em conjunto sobre as Tarifas Básicas de Pedágio apuradas com base no Fluxo de Caixa Original - FCO e no Fluxo de Caixa Marginal – FCM – a Resolução citada veio para pacificar este ponto.

7. Ademais, há de considerar o disposto no Parecer n. 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 05/07/2019, transcrito parcialmente abaixo, que analisou a referida Resolução:

*“10. Se é verdade que a cláusula contratual não indica que o Desconto de Reequilíbrio deva incidir separadamente ou em conjunto sobre as Tarifas Básicas de Pedágio apuradas com base no Fluxo de Caixa Original - FCO e no Fluxo de Caixa Marginal - FCM, é também certo que a sua leitura deve-se dar de forma harmônica e coerente com a razão de ser daquele fator.*

*11. A Agência sempre sustentou, desde a instituição do Fator D, que ele se presta a promover o reequilíbrio de forma automática em razão do atraso ou não cumprimento de obrigação; não possui, portanto, caráter sancionador, mesmo porque a sua incidência independe de imputação de culpa do concessionário.*

*12. Nessa toada, é preciso reconhecer que parece sim razoável e lógico o argumento - técnico - segundo o qual a incidência do desconto sobre ambos FCO e FCM importaria em desequilíbrio indevido do FCM, conforme defendido na Nota Técnica nº 001/2018/SUINF (em anexo).*

*13. Segundo o dispositivo contratual é incontestado que a ANTT deve promover a avaliação do desempenho da Concessão, considerando o descumprimento dos indicadores, bem como o atraso e a inexecução de obras de ampliação de capacidade, condicionadas ao volume de tráfego e de obras e serviços de caráter não obrigatório; além disso, é sabido que a consideração de eventual inexecução de novos investimentos inseridos via Fluxo de Caixa Marginal é feita dentro do próprio fluxo, da mesma forma com que os investimentos obrigatórios são dentro do Fluxo de Caixa Original, que por sua vez não fazem parte da apuração do percentual de desconto de Reequilíbrio.*

*14. Isso porque, conforme atesta a área técnica, os percentuais de desconto de reequilíbrio previstos pelo não cumprimento da cada obrigação contratual, conforme o Anexo 5 do contrato, teriam sido definidos conforme os valores de investimentos previstos no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e o contrato não preveria a alteração desses percentuais em razão da inserção de novos investimentos via Fluxo de Caixa Marginal.*

*15. Ou seja, caso verificado não atendimento dos parâmetros de desempenho de conservação e manutenção do pavimento, sinalização horizontal e vertical (obras de caráter não obrigatório) e atraso ou inexecução de obras de ampliação de capacidade*

*condicionadas ao volume de tráfego (já previstas em contrato), a concessionária fica sujeita ao desconto, que tem a função de manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, por presumir que o concessionário deixou de realizar os investimentos necessários naquele momento.*

*16. Afirma então a área técnica que os eventos capazes de fazer incidir o desconto não coincidem com aqueles tratados no fluxo de caixa marginal. Em outras palavras, o atraso no cumprimento de obrigações assumidas enquanto investimento novo não é causa de apuração de desconto; seu inadimplemento já é tratado no próprio fluxo de caixa marginal. Seguindo esse raciocínio, se os eventos acionadores do Fator D não se confundem com aqueles objeto de novos investimentos tratados no FCM, não faria sentido que o desconto incidisse sobre a tarifa desse mesmo fluxo.*

*17. Em que pese essa argumentação - bastante plausível, a nosso ver, a instrução técnica do TCU cingiu-se à interpretação literal, gramatical do dispositivo. Ocorre que a interpretação literal é, sem desmerecê-la, apenas o primeiro estágio hermenêutico, a partir do qual o intérprete há de valer-se também da interpretação lógico-sistemática na busca do sentido estrutural e proposicional da regra contratual de forma a compatibilizar seus desígnios aos demais comandos do contrato.*

*18. Parece-nos que foi isso o que a SUINF fez; avançou no processo interpretativo, reconhecendo falho se restringir à mera literalidade do dispositivo, para adotar nova forma de cálculo do desconto de reequilíbrio; nesse momento, pretende fazê-lo por meio de norma geral e abstrata, disciplinada em resolução, previamente submetida ao controle e participação popular, objeto destes autos.”*

8. Pelo exposto, resta claro que na presente revisão o cálculo tarifário será ajustado, considerando a aplicação do Desconto de Reequilíbrio apenas sobre a tarifa do FCO. Entretanto, a nova interpretação não caberá ser aplicada retroativamente, conforme exposto no Parecer n. 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 05/07/2019, que trata da análise da Resolução ANTT nº 5.850/2019, transcrito parcialmente a seguir:

*“- À luz das disposições contratuais vigentes (seja do contrato da VIABAHIA, ECO 101 e os demais da Terceira Etapa das Concessões Rodoviárias) há amparo legal ou contratual para a incidência do desconto de reequilíbrio ou Fator “D” apenas sobre uma parcela da TBP, conforme preconizado nestes autos?*

*24. Sim. Como dito acima, a interpretação dada pela SUINF aos dispositivos contratuais parece-nos sim condizente com a lógica com que foi instituído o desconto de reequilíbrio.*

*- Por outro lado, tratando-se de nova interpretação, poderá ser aplicada retroativamente ou apenas para os eventos ocorridos após a publicação da norma que abrigará a interpretação inovadora?*

*25. Não é possível imprimir efeito retroativo a nova interpretação, nos termos do inciso XIII do § único do art. 2º da Lei nº 9.784/1999. A Agência haverá de dar ao dispositivo a interpretação - agora normatizada na resolução a ser editada - a partir da sua entrada em vigor. Estando vigente a resolução, os atrasos/inadimplementos atribuíveis ao concessionário, mesmo ocorridos anteriormente, deverão compor o índice de desconto no próximo momento em que a área técnica tiver de apurá-los.”*

9. Desse modo, cabe retificação do reequilíbrio tarifário considerado nos itens **5.2.10 - Desconto de Reequilíbrio sobre os Fluxos de Caixa Marginais (FCMs) e 5.2.11 - Correção dos percentuais de Desconto de Reequilíbrio**, da Nota Técnica SEI nº 363/2019/GEREF/SUINF/DIR (0084185).

10. Não sendo possível imprimir retroatividade à nova interpretação da incidência do Desconto de Reequilíbrio, cabe desconsiderar os impactos apresentados no item 5.2.10 e complementar os impactos apresentados no item 5.2.11 - tendo em vista os percentuais de Desconto de Reequilíbrio apresentados no Quadro 19 daquela Nota Técnica.

11. A diferença de receita de pedágio auferida e devida foi obtida a partir da multiplicação do tráfego real, de cada ano concessão, pelas tarifas não arredondadas, considerando na tarifa praticada a incidência dos Descontos de Reequilíbrio aplicados e na tarifa devida a incidência dos Descontos de Reequilíbrios que deveriam ter sido aplicados, tarifas estas do FCO, do FCM1, do FCM2, do FCM3 e do FCM4.

12. Os diferenças de receita calculadas estão mostrados no quadro a seguir:

**Quadro 1: Diferença de Receita devido a correção dos percentuais dos Descontos de Reequilíbrio aplicados**

Ano concessão	FCO (R\$ a PI)	FCM1 (R\$ a PI)	FCM2 (R\$ a PI)	FCM3 (R\$ a PI)	FCM4 (R\$ a PI)
Ano 3	268.003,82	15.678,26	-	-	-
Ano 4	3.058.716,13	172.175,43	-	-	-
Ano 5	-1.661.711,22	-31.385,53	-422,60	-	-
Ano 6	6.479.698,91	294.895,00	70.297,39	-	-
Ano 7	-1.775.257,46	-128.681,53	-21.058,20	-31.997,30	-
Ano 8	-217.024,75	-11.952,82	-2.220,00	-2.353,68	17.305,23
Ano 9	1.746.139,02	2.211,13	389,73	396,18	2.646,19

13. Os valores das diferenças de receita foram lançados nos respectivos fluxos de caixa, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP mostrados no quadro a seguir:

**Quadro 2: Impactos devido a correção do Desconto de Reequilíbrio**

Fluxo de Caixa	FCO	FCM1	FCM2	FCM3	FCM4
Varição percentual	-0,39585%	-0,02501%	-0,00310%	0,00234%	-0,00128%

14. Importante ressaltar que os demais itens apresentados nas Notas Técnicas citadas permanecem sem alteração.

15. Com a alteração apresentada, tem-se novos valores para as Tarifas Básicas de Pedágio da Concessionária, conforme os parágrafos seguintes.

16. O efeito da 8ª Revisão Ordinária altera a TBP resultante da 7ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária de R\$ 2,77557 para R\$ 2,77413, correspondendo a um decréscimo percentual de -0,05% (cinco centésimos por cento negativo).

17. O efeito da 11ª Revisão Extraordinária altera a TBP resultante da 8ª Revisão Ordinária de R\$ 2,77413 para R\$ 2,47875, correspondendo a um decréscimo percentual de -10,64% (dez inteiros e sessenta e quatro centésimos por cento negativo).

18. O efeito da 8ª Revisão Ordinária e da 11ª Revisão Extraordinária altera a TBP vigente no equilíbrio econômico-financeiro de R\$ 2,77557 para R\$ 2,47875, correspondendo a um decréscimo percentual de -10,69% (dez inteiros e sessenta e nove centésimos por cento negativo).

19. Conforme o item 5.4 da Nota Técnica SEI nº 363/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 03/04/2019, o percentual de Desconto de Reequilíbrio calculado para a 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária foi de 9,61%, aplicado sobre o valor da TBP correspondente ao Fluxo de Caixa Original (FCO), nos termos da Resolução ANTT nº 5.850/2019.

20. Além disso, de acordo com o item 5.5 da Nota Técnica SEI Nº 363/2019/GEREF/SUINF/DIR, para o reajuste tarifário calculou-se o Índice de Reajuste

Tarifário (IRT) definitivo de 2,03133, obtido a partir do número-índice do IPCA de outubro/2018, de 5.103,69, e do número-índice do IPCA de outubro/2005, de 2.512,49.

21. A variação do IRT foi positiva de 4,56% (quatro inteiros e cinquenta e seis centésimos por cento) em relação ao IRT definitivo de 2017, de 1,94279, que corresponde ao percentual de reajuste a ser concedido na tarifa com vigência no período de 07 de dezembro de 2018 a 06 de dezembro de 2019.

22. O efeito da 8ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio e do reajuste altera os valores das tarifas de pedágio da seguinte forma:

- Praças P1 e P2:

De R\$ 2,88842 para R\$ 2,63745, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -8,69% (oito inteiros e sessenta e nove centésimos por cento negativo), e de R\$ 2,90 para R\$ 2,60, após a aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -10,34% (dez inteiros e trinta e quatro centésimos por cento negativo).

- Praças P3, P4, P5, P6 e P7:

De R\$ 5,06740 para R\$ 4,62711, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -8,69% (oito inteiros e sessenta e nove centésimos por cento negativos), e de R\$ 5,10 para R\$ 4,60, após a aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -9,80% (nove inteiros e oitenta centésimos por cento negativos).

23. Pelo exposto, temos que as alterações apresentadas nesta Nota Técnica não implicou alteração na tarifa arredondada informada por meio da Nota Técnica nº 986/2019/GEREF/SUINF/DIR (0242307), de 03/05/2019.

#### 4. TABELA DE TARIFAS

24. A seguir são apresentadas as tabelas de tarifas, por categoria de veículo, com os valores a serem praticados, nas praças P1, P2, P3, P4, P5, P6 e P7:

**Tabela 1: Quadro de tarifas nas Praças P1 e P2**

<b>Categoria de Veículo</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Nº de Eixos</b>	<b>Multiplicador da Tarifa</b>	<b>Valores a serem Praticados</b>
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	1	2,60
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão com rodagem dupla	2	2	5,20
3	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3	7,80
4	Caminhão com reboque e caminhão-	4	4	10,40

<b>Categoria de Veículo</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Nº de Eixos</b>	<b>Multiplicador da Tarifa</b>	<b>Valores a serem Praticados</b>
	trator com semi-reboque			
5	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	5	5	13,00
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	6	15,60
7	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	7	7	18,20
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	8	8	20,80
9	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	9	9	23,40
10	Automóvel com semi-reboque, caminhonete com semi-reboque	3	1,5	3,90
11	Automóvel com reboque, caminhonete com reboque	4	2	5,20
12	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	1,30

**Tabela 2: Quadro de tarifas nas Praças P3, P4, P5, P6 e P7**

<b>Categoria de Veículo</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Nº de Eixos</b>	<b>Multiplicador da Tarifa</b>	<b>Valores a serem Praticados</b>
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	1	4,60
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão com rodagem dupla	2	2	9,20
3	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3	13,80
4	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	4	18,40

<b>Categoria de Veículo</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Nº de Eixos</b>	<b>Multiplicador da Tarifa</b>	<b>Valores a serem Praticados</b>
5	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	5	5	23,00
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	6	27,60
7	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	7	7	32,20
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	8	8	36,80
9	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	9	9	41,40
10	Automóvel com semi-reboque, caminhonete com semi-reboque	3	1,5	6,90
11	Automóvel com reboque, caminhonete com reboque	4	2	9,20
12	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	2,30

## 6. CONCLUSÃO

25. Conforme exposto, tratou-se de retificação da análise econômico-financeira acerca da 8ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da ViaBahia Concessionária de Rodovias S.A., apresentada por meio das Notas Técnicas SEI nº 363/2019/GEREF/SUINF/DIR (0084185), de 03/04/2019, e nº 986/2019/GEREF/SUINF/DIR (0242307), de 03/05/2019, em atendimento ao Despacho DMV (0804296), de 18/07/2019, elaborado em razão da publicação da Resolução nº 5.850/2019, de 16 de julho de 2019.

26. O efeito da 8ª Revisão Ordinária altera a TBP resultante da 7ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária de R\$ 2,77557 para R\$ 2,77413, correspondendo a um decréscimo percentual de -0,05% (cinco centésimos por cento negativo).

27. O efeito da 11ª Revisão Extraordinária altera a TBP resultante da 8ª Revisão Ordinária de R\$ 2,77413 para R\$ 2,47875, correspondendo a um decréscimo percentual de -10,64% (dez inteiros e sessenta e quatro centésimos por cento negativo).

28. O efeito da 8ª Revisão Ordinária e da 11ª Revisão Extraordinária altera a TBP vigente no equilíbrio econômico-financeiro de R\$ 2,77557 para R\$ 2,47875, correspondendo a um decréscimo percentual de -10,69% (dez inteiros e sessenta e nove centésimos por cento negativo).

29. Conforme o item 5.4 da Nota Técnica SEI nº 363/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 03/04/2019, o percentual de Desconto de Reequilíbrio calculado para a 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária foi de 9,61%, aplicado sobre o valor da TBP correspondente ao Fluxo de Caixa Original (FCO), nos termos da Resolução ANTT nº 5.850/2019.

30. Além disso, de acordo com o item 5.5 da Nota Técnica SEI Nº 363/2019/GEREF/SUINF/DIR, para o reajuste tarifário calculou-se o Índice de Reajuste Tarifário (IRT) definitivo de 2,03133, obtido a partir do número-índice do IPCA de outubro/2018, de 5.103,69, e do número-índice do IPCA de outubro/2005, de 2.512,49.

31. A variação do IRT foi positiva de 4,56% (quatro inteiros e cinquenta e seis centésimos por cento) em relação ao IRT definitivo de 2017, de 1,94279, que corresponde ao percentual de reajuste a ser concedido na tarifa com vigência no período de 07 de dezembro de 2018 a 06 de dezembro de 2019.

32. O efeito da 8ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio e do reajuste altera os valores das tarifas de pedágio da seguinte forma:

- Praças P1 e P2:

De R\$ 2,88842 para R\$ 2,63745, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -8,69% (oito inteiros e sessenta e nove centésimos por cento negativo), e de R\$ 2,90 para R\$ 2,60, após a aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -10,34% (dez inteiros e trinta e quatro centésimos por cento negativo).

- Praças P3, P4, P5, P6 e P7:

De R\$ 5,06740 para R\$ 4,62711, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -8,69% (oito inteiros e sessenta e nove centésimos por cento negativos), e de R\$ 5,10 para R\$ 4,60, após a aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -9,80% (nove inteiros e oitenta centésimos por cento negativos).

33. Face ao exposto, verifica-se a necessidade de encaminhamento de novo Relatório e Minuta de Resolução para deliberação da Diretoria da ANTT.

*(assinado eletronicamente)*

**LUIS CARLOS DE OLIVEIRA TAQUES**

Especialista em Regulação de Transportes Terrestres

*(assinado eletronicamente)*

**ISABELA SOARES MACHADO REICHERT**

Coordenadora de Gestão de Contratos de Concessão de Rodovias

*(assinado eletronicamente)*

**MIRIAN RAMOS QUEBAUD**

Gerente de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

*(assinado eletronicamente)*

**MARCELO ALCIDES DOS SANTOS**



## Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

Brasília, 19 de julho de 2019.



Documento assinado eletronicamente por **LUÍS CARLOS DE OLIVEIRA TAQUES, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 22/07/2019, às 17:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ISABELA SOARES MACHADO REICHERT, Coordenador(a)**, em 22/07/2019, às 17:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MIRIAN RAMOS QUEBAUD, Superintendente Substituto(a)**, em 23/07/2019, às 09:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0817165** e o código CRC **F468B201**.

Referência: Processo nº 50500.973615/2018-21

SEI nº 0817165

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT:  
166

CEP 70200-003 Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)