



ESTADO DE GOIÁS
SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO E INOVAÇÃO

Termo de Cooperação Nº 2/2020 - SEDI

TERMO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA QUE ENTRE SI CELEBRAM
O ESTADO DE GOIÁS, POR INTERMÉDIO DA SECRETARIA DE
ESTADO DA ECONOMIA e SECRETARIA DE ESTADO DE
DESENVOLVIMENTO E INOVAÇÃO, E A EMPRESA VELSI
SISTEMAS E TECNOLOGIA VIÁRIA S/A, PARA OS FINS QUE
ESPECIFICA

PARCEIRO PÚBLICO: ESTADO DE GOIÁS, pessoa jurídica de direito público interno, neste ato representado pelo Procurador Chefe da Procuradoria Setorial da SEDI, nos termos do Art. 47, § 2º, da Lei Complementar nº 58/2006, **DANIEL GARCIA DE OLIVEIRA**, inscrito no CPF sob o nº 723.707.501-20 e na OAB/GO nº 40.221; por intermédio da **SECRETARIA DE ESTADO DA ECONOMIA DO ESTADO DE GOIÁS**, inscrita no CNPJ/MF nº 01.409.655/0001-80, com sede à Av. Vereador José Monteiro, nº 2.233, Complexo Fazendário Meia Ponte, Setor Nova Vila, nesta capital, neste ato representada pela Secretaria de Estado da Economia, **CRISTIANE ALKMIN JUNQUEIRA SCHMIDT**, portadora da do CPF nº 011.676.317-57; bem como da **SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO E INOVAÇÃO**, inscrita no CNPJ/MF nº 21.652.711/0001-10, com sede no Palácio Pedro Ludovico Teixeira, nº 400, 1º Andar, Setor Sul, nesta capital, neste ato representada pelo Secretário de Estado de Desenvolvimento e Inovação, **MARCIO CESAR PEREIRA**, portador do CPF nº 280.033.338-30;

PARCEIRO PRIVADO: VELSI SISTEMAS E TECNOLOGIA VIÁRIA S/A, inscrita no CNPJ nº 07.877.926/0001-09, com sede na rodovia BR-277 sentido Curitiba, no município de Ponta Grossa, nº 1586, neste ato representada por seu Diretor, **EDUARDO GONÇALVES DE OLIVEIRA**, portador do CPF nº 921.104.101-59;

As partes acima qualificadas resolvem celebrar o presente **TERMO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA**, que será regido pelas cláusulas e condições seguintes.

1. **CLÁUSULA PRIMEIRA - DO FUNDAMENTO LEGAL**

O presente Termo de Cooperação Técnica é instrumento de natureza convenial sem repasse de recursos, visando estabelecer relação de mútua cooperação de interesse comum entre os partícipes, com fundamento - no que couber - nas disposições estabelecidas na Lei Estadual nº 17.928 de 27 de dezembro de 2012, bem como, de forma análoga, na Lei Federal nº 8.666 de 21 de junho de 1993 e suas alterações.

2. **CLÁUSULA SEGUNDA - OBJETO**

Constitui objeto do presente Termo de Cooperação a conjugação de esforços entre os partícipes, visando testar e avaliar, nas rodovias localizadas no Estado de Goiás, a aplicação de novas tecnologias de coleta e

tratamento de dados de interesse público para fins de fiscalização e combate à criminalidade e sonegação fiscal, notadamente a tecnologia de pesagem em movimento.

§1º. Os dados coletados devem permitir, a classificação, medição da velocidade e reconhecimento eletrônico de placas, bem como a pesagem em movimento e contagem de eixos dos veículos trafegando na via, constituindo informações cruciais e de relevante interesse para constituir uma rede integrada de coleta, armazenamento e tratamento de dados de tráfego, com o intuito de aprimorar o combate à sonegação fiscal no âmbito estadual, auxiliar os programas de fiscalização de transportes e de monitoramento de cargas que trafegam pelo estado.

§2º Caberá ao Parceiro Público definir os meios tecnológicos, tais como equipamentos e sistemas, para concretizar a finalidade prevista no *caput*.

3. CLÁUSULA TERCEIRA – RECURSOS PÚBLICOS ENVOLVIDOS

O presente Termo de Cooperação não envolverá qualquer repasse de recursos públicos ao Parceiro Privado, bem como não haverá exclusividade no eventual uso de bens e espaços públicos disponibilizados para execução do escopo da presente cooperação.

4. CLÁUSULA QUARTA – OBRIGAÇÕES DAS PARTES

Além das disposições do presente Termo, o Parceiro Público cumprirá as seguintes obrigações:

I- Em relação à SECRETARIA DA ECONOMIA:

- a) Definir, em conjunto com o Parceiro Privado, a localização precisa dos equipamentos de coleta de dados, em torno dos pontos referenciados no Plano de Trabalho, em virtude de aspectos técnicos desta definição, tais como: proximidade de ligação de energia, transmissão/propagação dos sinais ou algum outro impeditivo na via;
- b) Disponibilizar ao Parceiro Privado acesso aos bancos de dados de restrição e fiscais, observados os comandos da Lei Estadual nº 20.491 de 25 de junho de 2019, bem como de acordo com a Lei nº 12.527 de 18 de novembro de 2011 e Lei Estadual nº 18.025 de 22 de maio de 2013 (Lei de Acesso à Informação), resguardados os dados protegidos por sigilo, na forma da lei, em especial em respeito ao artigo 5º, inciso XII da Constituição Federal e artigo 198 do Código Tributário Nacional (CTN);
- c) Avaliar os dados obtidos pelo Parceiro Privado, podendo utilizá-los no desenvolvimento de suas funções institucionais, notadamente em relação à fiscalização tributária, bem como a análise/tratamento de dados, utilizando-se de ferramentas, sobretudo aquelas associadas a inteligência artificial;
- d) Utilizar os dados obtidos pelo Parceiro Privado, estritamente para a finalidade prevista na cláusula segunda, bem como transmitir a terceiros, desde que em estrita observância às exigências legais atinentes ao tratamento de dados, sobretudo no tocante às informações de caráter pessoal;
- e) Instaurar os devidos procedimentos de apuração e comunicar os órgãos de controle responsáveis pela investigação dos fatos, caso os dados coletados detectem a ocorrência de infrações ou crimes;

II- Em relação à SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E INOVAÇÃO:

- a) Solicitar junto ao gestor das vias públicas definidas, em até 30 dias, a autorização necessária para instalação dos equipamentos de monitoramento do Parceiro Privado, não se responsabilizando pelo pagamento de qualquer taxa, tarifa, contribuição ou outra espécie de contraprestação, caso existam, sendo essas de responsabilidade do Parceiro Privado;
- b) Disponibilizar ao Parceiro Privado acesso aos bancos de dados de veículos, observados os comandos da Lei Estadual nº 20.491 de 25 de junho de 2019, bem como de acordo com a Lei nº 12.527 de 18 de novembro de 2011 e Lei Estadual nº 18.025 de 22 de maio de 2013 (Lei de Acesso à Informação), resguardados os dados protegidos por sigilo, na forma da lei, em especial em respeito ao artigo 5º, inciso XII da Constituição Federal e artigo 198 do Código Tributário Nacional (CTN);
- c) Avaliar os dados obtidos pelo Parceiro Privado, podendo utilizá-los no desenvolvimento de suas funções institucionais, sobretudo as relacionadas ao armazenamento dos dados e sistemas de coleta, bem como a análise/tratamento de dados, utilizando-se de ferramentas, sobretudo aquelas associadas a inteligência artificial;
- d) Utilizar os dados obtidos pelo Parceiro Privado, estritamente para a finalidade prevista na cláusula segunda, bem como transmitir a terceiros, desde que em estrita observância às exigências legais atinentes ao tratamento de dados, sobretudo no tocante às informações de caráter pessoal;

III- Em relação ao PARCEIRO PRIVADO:

- a) Responsabilizar-se pelo desenvolvimento, implantação e gestão da tecnologia de coleta de dados, inclusive quanto aos equipamentos necessários;
- b) Garantir que a instalação dos equipamentos de monitoramento nas vias públicas ocorra de acordo com as exigências legais e as orientações do ente gestor da respectiva via;
- c) Monitorar o funcionamento da tecnologia, efetuando reparos ou substituições sempre que necessário;
- d) Monitorar a coleta de dados, avaliando a confiabilidade das informações;
- e) Compartilhar integralmente os dados coletados ao Parceiro Público, sem qualquer adulteração, bem como os relatórios que indiquem ações a serem tomadas pelo Parceiro Público, inclusive promover a integração com o Operador Nacional dos Estados - ONE, atualmente hospedado pela Secretaria de Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul;
- f) Respeitar integralmente as exigências legais atinentes ao tratamento de dados, sobretudo aqueles de caráter pessoal, apenas podendo utilizar os dados coletados ou transmitir a terceiros, mediante devida anonimização, em respeito ao artigo 5º, inciso XII da Constituição Federal e artigo 198 do Código Tributário Nacional (CTN);
- g) Atender, sempre que solicitado, às convocações do Parceiro Público para realização de reuniões de demonstração de resultados, explicação de dados obtidos e demais informações relacionadas ao objeto do presente Termo;

- h) Retirar, em no máximo 90 (noventa) dias contados da rescisão ou término do presente Termo, todos os equipamentos de monitoramento instalados;
- i) Arcar integralmente com os custos de seus equipamentos, transmissão e armazenamento de dados, softwares de gestão e demais elementos técnicos relacionados à tecnologia desenvolvida;
- j) Arcar integralmente com os custos do pessoal que será empregado na execução dos serviços, incluindo terceiros que eventualmente forem contratados para tanto;
- k) Realizar a sinalização pertinente à instalação dos equipamentos nas vias e rodovias, nos estritos termos dos Manuais de Sinalização de responsabilidade dos órgãos nas esferas municipal, estadual e federal; e
- l) Permitir o livre acesso dos servidores do Parceiro Público e dos órgãos de controle interno e externo estadual aos processos, documentos, informações, instalações e sistemas referentes ao presente Termo de Cooperação Técnica.

§1º Transcorrido o prazo especificado na alínea "h" do item anterior, caso o Parceiro Privado não tenha recolhido os equipamentos de monitoramento instalados e não tenha apresentado justificativa hábil ou solicitação de prorrogação do prazo, tais equipamentos poderão ser removidos pelo Parceiro Público, devendo o Parceiro Privado arcar com todos os custos de remoção e transporte decorrentes.

§2º Para o fim de definição da localização dos pontos de coleta de dados constante do inciso I, alínea "a" desta cláusula, caso haja interesse entre mais de um credenciado no mesmo ponto de coleta de dados e caso não haja viabilidade técnica para a implantação dos pontos no mesmo local, serão considerados os seguintes critérios - e na mesma ordem - para estabelecimento de preferência:

- a) terá preferência o primeiro proponente credenciado, considerando a ordem cronológica de credenciamento, conforme item 4.1.1 deste edital;
- b) caso os proponentes tenham sido credenciados na mesma data, será dada preferência ao credenciado que disponibilizar, conforme plano de trabalho proposto, o maior número de equipamentos; ou
- c) caso os critérios anteriores não tenham solucionado a preferência, a definição se dará por sorteio, em ato público, tendo preferência o primeiro proponente sorteado.

5. CLÁUSULA QUINTA – FISCALIZAÇÃO

Designa-se, como gestor do Termo para acompanhamento e fiscalização das atividades relacionadas ao presente ajuste, o(s) servidor(es) Bernardo Augusto Póvoa Ribeiro, CPF nº 833.032.351-04 e Breyner Jackson Rezende monteiro, CPF nº 934.615.181-15, integrante(s) dos quadros do Parceiro Público.

Parágrafo único. Compete ao Gestor o acompanhamento e a fiscalização do Termo de Cooperação a fim de auferir se o ajuste está sendo cumprido a contento, e ainda - no que couber - as competências especificadas no art. 62, inciso IV, da Lei nº 17.928/2012.

6.

CLÁUSULA SEXTA – RESPONSABILIDADES

A atuação do Parceiro Privado, bem como a contratação por ele de terceiros para a execução de serviços vinculados ao presente Termo, não acarretará qualquer responsabilidade ao Parceiro Público nas esferas cível, trabalhista, previdenciária, fiscal, comercial, criminal ou de qualquer outra natureza, respondendo o Parceiro Privado integralmente pelos danos resultantes de sua atuação.

7.

CLÁUSULA SÉTIMA – ALTERAÇÃO

O presente Termo faculta aos cooperantes alterarem este instrumento por meio de termo aditivo mediante proposta devidamente formalizada e justificada, a ser apresentada aos Parceiro Público em, no mínimo, 30 (trinta) dias antes do término de sua vigência.

8.

CLÁUSULA OITAVA – VIGÊNCIA

O presente Termo vigerá a contar de sua publicação, por extrato, no Diário Oficial do Estado, e encerrarse-á em 180 (cento e oitenta) dias.

Parágrafo único. O prazo de vigência poderá ser prorrogado por iguais e sucessivos períodos mediante provocação de uma das partes e de comum acordo por todas as Partes.

9.

CLÁUSULA NONA – DENÚNCIA E RESCISÃO

O presente Termo pode ser rescindido:

I - Por acordo escrito entre as Partes, a qualquer tempo, por ato devidamente justificado, resolvendo-se as obrigações assumidas;

II - Por descumprimento por qualquer das Partes das obrigações assumidas no presente Termo, que torne impossível a continuidade dos trabalhos, sem imposição de sanção.

10.

CLÁUSULA DÉCIMA - DAS SANÇÕES

Pela execução da parceria em desacordo com o plano de trabalho e com o presente termo, o Parceiro Público poderá, garantida a prévia defesa, aplicar ao Parceiro Privado as sanções dispostas no art. 73 da Lei Federal nº 13.019/2014 e nos arts. 77 a 83 da Lei Estadual nº 17.928/12, no que couber.

11.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA - PUBLICAÇÃO

A SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E INOVAÇÃO providenciará a publicação resumida de extrato do presente Termo no Diário Oficial do Estado, em até 3 (três) dias úteis após sua assinatura.

12. **CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA - DA CÂMARA DE CONCILIAÇÃO, MEDIAÇÃO E ARBITRAGEM**

Qualquer disputa ou controvérsia relativa à interpretação ou execução deste ajuste, ou de qualquer forma oriunda ou associada a ele, no tocante a direitos patrimoniais disponíveis, e que não seja dirimida amigavelmente entre as partes (precedida da realização de tentativa de conciliação ou mediação), deverá ser resolvida de forma definitiva por arbitragem, nos termos das normas de regência da CÂMARA DE CONCILIAÇÃO, MEDIAÇÃO E ARBITRAGEM DA ADMINISTRAÇÃO ESTADUAL (CCMA).

§1º A CÂMARA DE CONCILIAÇÃO, MEDIAÇÃO E ARBITRAGEM DA ADMINISTRAÇÃO ESTADUAL (CCMA) será composta por Procuradores do Estado, Procuradores da Assembleia Legislativa e por advogados regularmente inscritos na OAB/GO, podendo funcionar em Comissões compostas sempre em número ímpar maior ou igual a 3 (três) integrantes (árbitros), cujo sorteio se dará na forma do art. 14 da Lei Complementar Estadual nº 144 de 24 de julho de 2018, sem prejuízo da aplicação das normas de seu Regimento Interno, onde cabível.

§2º A sede da arbitragem e da prolação da sentença será preferencialmente a cidade de Goiânia.

§3º O idioma da Arbitragem será a Língua Portuguesa.

§4º A arbitragem será exclusivamente de direito, aplicando-se as normas integrantes do ordenamento jurídico ao mérito do litígio.

§5º Aplicar-se-á ao processo arbitral o rito previsto nas normas de regência (incluso o seu Regimento Interno) da CÂMARA DE CONCILIAÇÃO, MEDIAÇÃO E ARBITRAGEM DA ADMINISTRAÇÃO ESTADUAL (CCMA), na Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, na Lei nº 13.140, de 26 de junho de 2015, na Lei Complementar Estadual nº 144, de 24 de julho de 2018 e na Lei Estadual nº 13.800, de 18 de janeiro de 2001, constituindo a sentença título executivo vinculante entre as partes.

§6º A sentença arbitral será de acesso público, a ser disponibilizado no sítio eletrônico oficial da Procuradoria-Geral do Estado, ressalvadas as hipóteses de sigilo previstas em lei.

§7º As partes elegem o Foro da Comarca de Goiânia - GO para quaisquer medidas judiciais necessárias, incluindo a execução da sentença arbitral. A eventual propositura de medidas judiciais pelas partes deverá ser imediatamente comunicada à CÂMARA DE CONCILIAÇÃO, MEDIAÇÃO E ARBITRAGEM DA ADMINISTRAÇÃO ESTADUAL (CCMA), e não implica e nem deverá ser interpretada como renúncia à arbitragem, nem afetará a existência, validade e eficácia da presente cláusula arbitral.

§8º E por assim estarem justos e accordados, as Partes assinam o presente Termo em duas vias de igual teor, constando igualmente assinatura de duas testemunhas.

Goiânia-GO, em 22 de julho de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Gonçalves de Oliveira, Usuário Externo**, em 24/07/2020, às 10:42, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



Documento assinado eletronicamente por **MARCIO CESAR PEREIRA, Secretário (a) de Estado**, em 28/07/2020, às 12:01, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



Documento assinado eletronicamente por **CRISTIANE ALKMIN JUNQUEIRA SCHMIDT, Secretário (a) de Estado**, em 28/07/2020, às 13:14, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



Documento assinado eletronicamente por **JULIANA PEREIRA DINIZ PRUDENTE, Procurador (a) Geral do Estado**, em 25/08/2020, às 11:14, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site
http://sei.go.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=1 informando o código verificador
000014306044 e o código CRC 03FAA5B2.

GERÊNCIA DE COMPRAS GOVERNAMENTAIS

Rua 82, nº 400, Palácio Pedro Ludovico Teixeira, 1º andar, ala oeste, Setor Central, CEP 74.015-908,
Goiânia - GO



Referência: Processo nº 202000004010458



SEI 000014306044

Secretaria de
Estado de
Desenvolvimento
e Inovação



ESTADO DE GOIÁS
SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO E INOVAÇÃO
GERÊNCIA DE COMPRAS GOVERNAMENTAIS

PLANO DE TRABALHO

1 – INFORMAÇÕES GERAIS DO PARCEIRO PÚBLICO

ÓRGÃO CONCEDENTE: SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO E INOVAÇÃO	CNPJ: 21.652.711/0001-10
ENDEREÇO: PALÁCIO PEDRO LUDOVICO TEIXEIRA, Nº 400, 5º ANDAR - SETOR SUL	
BAIRRO: SETOR SUL	CIDADE: GOIÂNIA CEP: 74.015.908
E-MAIL marcio.pereira@goias.gov.br	TELEFONE: (62) 3201 5139
NOME DO RESPONSÁVEL: MARCIO CESAR PEREIRA	CPF: 280.033.338-30

ÓRGÃO CONCEDENTE: SECRETARIA DE ESTADO DA ECONOMIA	CNPJ: 01.409.655/0001-80
ENDEREÇO: AVENIDA VEREADOR JOSE MONTEIRO, Nº 2.233, BLOCO A, 1º ANDAR - COMPLEXO FAZENDÁRIO	
BAIRRO: SETOR NOVA VILA	CIDADE: GOIÂNIA CEP: 74.653.900
E-MAIL gabinete.economia@goias.gov.br	TELEFONE: (62) 3269 2993
NOME DO RESPONSÁVEL: CRISTIANE ALKMIN JUNQUEIRA SCHMIDT	CPF: 011.676.317-57

2 – INFORMAÇÕES GERAIS DO PARCEIRO PRIVADO

ENTIDADE PROPONENTE: VELSIS SISTEMAS E TECNOLOGIA VIÁRIA S/A		CNPJ: 07.877.926/0001-09
ENDEREÇO: RODOVIA BR 277, SENTIDO CURITIBA – PONTA GROSSA, NO 1586		
BAIRRO: ORLEANS	CIDADE: CURITIBA	CEP: 82.305-100
E-MAIL eduardo.oliveira@velsis.com.br	TELEFONE: (41) 3153-9400	
NOME DO RESPONSÁVEL: EDUARDO GONÇALVES DE OLIVEIRA		CPF: 921.104.101-59

3 - IDENTIFICAÇÃO DO GESTOR INDICADO PELO PARCEIRO PRIVADO

NOME: MARCIO BUSCIOLI TENÓRIO		CPF: 251.918.178-85
VINCULO COM O PROPONENTE: COLABORADOR		FUNÇÃO: GERENTE DE PRODUTO
ENDEREÇO RODOVIA BR 277, SENTIDO CURITIBA – PONTA GROSSA, NO 1586		
BAIRRO: ORLEANS	CIDADE: CURITIBA	CEP: 82.305-100
TELEFONE : (41) 3153-9400	EMAIL: marcio.tenorio@velsis.com.br	

4 – SÍNTSE DA PROPOSTA E DESCRIÇÃO DETALHADA DO PROJETO

OBJETO DA PARCERIA:	VIGÊNCIA DA PARCERIA	
	INICIO	TÉRMINO
Conjugação de esforços entre os COOPERANTES, visando testar e avaliar, nas rodovias localizadas no Estado de Goiás, a aplicação de novas tecnologias de coleta e tratamento de dados de interesse público para fins de fiscalização e combate à criminalidade e sonegação fiscal, notadamente a tecnologia de pesagem em movimento, bem como a manutenção de rodovias, mediante Termo de Cooperação Técnica de natureza convenial sem repasse de recursos.	APÓS OUTORGА DO TERMO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA	180 DIAS APÓS A OUTORGА TERMO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA, PODENDO SER PRORROGADO

DETALHAMENTO DO OBJETO:

Coleta de dados viários que permitam a classificação, medição da velocidade e reconhecimento eletrônico de placas, bem como a pesagem em movimento e contagem de eixos dos veículos trafegando na via, constituindo informações cruciais e de relevante interesse para constituir uma rede integrada de coleta, armazenamento e tratamento de dados de tráfego, com o intuito de aprimorar o combate à sonegação fiscal no âmbito estadual, auxiliar os programas de fiscalização de transportes e de monitoramento de cargas que trafegam pelo estado.

METAS A SEREM ATINGIDAS DE INTERESSE MÚTUO ENTRE OS COOPERANTES:

1. Validar a efetividade da aplicação da tecnologia de coleta de pesagem de cargas com veículos em movimento (*WIM - Weight In Movement*) para fiscalização fazendária;

I - Indicador: Relação entre eventos suspeitos de irregularidade fiscal e efetiva detecção da Irregularidade, via fiscalização e inteligência fazendária.

II - Tipificação indicador: qualitativo

III - Meta: Ocorrência de situações de irregularidades detectadas com descrição dos casos

2. Utilizar os resultados da pesagem em movimento para subsidiar aprovação da tecnologia junto ao Inmetro, estendendo sua aplicação para fiscalização viária (manutenção de rodovias);

I - Indicador: Confiabilidade dos dados coletados, conforme descrito no item VII da Metodologia e Abordagem da Proposta desse Plano de Trabalho

II - Tipificação indicador: quantitativo

III - Meta: Percentuais mínimos definidos do item VII da Metodologia

3. Validar algoritmos de inteligência artificial para aprimoramento, sobretudo, do combate à sonegação fiscal, bem como em relação ao roubo de veículos e cargas e a manutenção de rodovias.

I - Indicador: Algoritmos de inteligência artificial validados

II - Tipificação indicador: quantitativo

III - Meta: Validação de no mínimo 5 algoritmos de fiscalização fazendária (cinco)

4. Apresentar identificação e leitura de placas corretas com a qualidade de 85% de acuracidade, auxiliando a indicação de eventos de situação irregular.

I - Indicador: Aproveitamento de leitura de placa correta

II - Tipificação indicador: quantitativo

III - Meta: Manter a leitura assertiva de placas em 85% por equipamentos

JUSTIFICATIVA:

O Estado de Goiás tem se destacado por ser um dos maiores produtores do Brasil em grãos e gado, bem como de combustíveis renováveis, com destaque para o etanol, e com isso, o transporte viário de cargas se apresenta por números expressivos. Atrelado ao grande volume de cargas transportadas pelas rodovias do estado, a sonegação fiscal também se evidencia. Esforços em fiscalização são empregados ao combate da sonegação, porém uma pequena parte é fiscalizado. Assim através de soluções automatizadas como o registro dos pesos dos veículos em movimento, com a aplicação de inteligência fazendária, objetiva-se um aumento da fiscalização com impacto na arrecadação tributária.

Outrossim, de forma também relevante, esta cooperação técnica permitirá aprimorarmos o combate ao roubo de veículos e cargas através de ferramentas de inteligência artificial, bem como a fiscalização viária visando a conservação das rodovias.

Observa-se assim interesse mútuo nessa cooperação técnica, de um lado na validação de novas tecnologias, ferramentas, algoritmos por parte do Proponente e de outro lado por parte do Concedente, a comprovação de resultados práticos seja no combate a sonegação fiscal, a criminalidade e a manutenção das rodovias.

I. CARACTERIZAÇÃO DOS INTERESSES RECÍPROCOS

A VELSIS, atua no mercado desde 2007, desenvolvendo soluções inovadoras de alta tecnologia para mobilidade na área de ITS (Intelligent Transportation System), garantindo a satisfação dos clientes e promovendo a melhoria contínua da qualidade de seus produtos e serviços.

Atualmente a VELSIS oferece aos seus clientes uma ampla linha de produtos com soluções modernas e eficazes para Gerenciamento, Análise, Fiscalização e Controle de tráfego viário e fazendário, com foco em Soluções para Mobilidade a partir de medidores de velocidades, sistemas de pesagem dinâmica e algoritmos de inteligência artificial à gestão completa do trânsito. A VELSIS se destaca pela sua tecnologia inovadora, brasileira, como o método não intrusivo de detecção de veículos, evitando a destruição do pavimento, paralização da via e gastos desnecessários. Ou a tecnologia patenteada de sensoriamento de peso com tecnologia ótica, de altíssima precisão e durabilidade.

Não estamos pressos a equipamentos e sistemas específicos. Entendemos que a necessidade de cada cliente é diferente. Pensando nisto, promovemos a adaptação/customização das nossas soluções conforme a necessidade de nossos clientes, a depender de cada contratação.

Para os interesses ao estado de Goiás a VELSIS oferece equipamentos com resultados comprovados e imprescindíveis para:

- Diminuir a quantidade de mortes e feridos nas vias nacionais, bem como auxiliar na melhoria da mobilidade urbana.
- Melhorar o planejamento das malhas viárias contribuindo de forma eficaz e eficiente para os investimentos públicos, sejam de construção, manutenção ou melhoria da malha viária RODOVIÁRIA e URBANA;
- Ajudar no combate a crimes de descaminhos sejam eles contra o patrimônio público ou privado.

Atualmente as soluções desenvolvidas pela Velsis auxiliam no combate aos crimes:

- Tributários e Evasão de Divisas;
- Desgastes do pavimento pelo excesso de carga;
- Roubo e Veículos e Cargas;
- Crime Organizado; e
- Crimes de Trânsito.

Para a empresa Velsis temos a oportunidade de trabalhar no desenvolvimento de novas soluções ainda pouco exploradas como:

- Testar a solução em um ambiente com temperaturas elevadas;
- Validar novas instalações com características de asfalto diferentes;
- Refinamento da solução de medição de detecção e pesagem veículos;
- Melhorar o trabalho com os dados, efetuando estudos mais aprimorados em análises e inteligência;
- Adicionar ao portfólio mais um campo de prova da solução;
- Obter atestação técnica junto ao órgão após aprovação da solução;
- Oportunidade de trabalhar junto ao INMETRO com provas reais e testadas da solução para a obtenção de uma Regulamentação ainda não existente no Brasil;
- Agregar mais valor a solução ao acessar e confrontar informações do sistema ONE;
- Divulgar de maneira anonimizada as informações e os resultados obtidos com a cooperação.

II. OBJETIVOS A SEREM ALCANÇADOS

O estado de Goiás se destaca por ser um dos maiores produtores do Brasil em grãos e gado, com isso o transporte viário de cargas se apresenta com também por números expressivos.

Atrelado ao grande volume de cargas transportadas pelas rodovias do estado, a Sonegação Fiscal também se evidencia. Muitos esforços são empregados ao combate como é possível constatar nas mídias sobre os casos de sucesso de operações do Estado com a Polícia Federal. Porém ainda sim é uma pequena parte do montante que poderia ser fiscalizado através de soluções automatizadas como o registro dos pesos dos veículos em movimento.

Se de um lado temos a sonegação em grande escala, do outro, podemos notar no âmbito nacional os esforços expressivos do governo de Goiás de contra ação.

Na área de fiscalização rodoviária e fazendária é de destaque o pioneirismo nos investimentos em tecnologia e inteligência que o estado de Goiás emprega.

Assim sendo, a Velsis com seu foco em tecnologia e inovação entende que se alinha diretamente com os interesses do estado de Goiás a fim de ampliar os esforços para uma solução inovadora e de baixo custo no combate a criminalidade à sonegação fiscal.

Para tal feito a Velsis oferece seu equipamento VSWIM e demais sistemas para realização da cooperação técnica quanto a eficiência e eficácia nas rodovias de Goiás. A Velsis se posiciona como ofertante da solução completa sem nenhum custo para o estado.

Atrelado ao alto poder de geração de informação do equipamento Velsis e o trabalho de compartilhamento e confrontação ao sistema ONE – Operador Nacional dos Estados, podemos produzir inúmeros alertas e indicadores, evidenciando de maneira mais assertiva as fraudes em cursos. Nossa solução visa auxiliar o estado no caminho da diminuição de evasão de divisas e demais crimes contra o patrimônio público.

Tal funcionamento e integração com o sistema ONE é exemplificado em passos:

1. O veículo é detectado pelo equipamento Velsis, onde informações como: imagem de contexto, imagem da placa, data/hora, velocidade, peso por eixo, placa do caminhão e da carreta, entre outros são registrados;
2. Ao registrar as informações o equipamento acessa ao sistema ONE através de login e senha e obtém através da busca pela placa do veículo as informações de:
 - a. Notas fiscais e Conhecimento de Transportes associadas a placa;
 - b. Data e hora de emissão;
 - c. Dados técnicos do veículo e da carreta, como: marca e modelo, tara;
 - d. Cidade e Estado de origem e destino;
 - e. Tipo de mercadoria;
 - f. Peso Bruto Total da mercadoria;
 - g. Entre outras informações necessários à fiscalização fazendária.
3. O equipamento com as informações, pode avaliar e tomar decisões imediatamente, comparando com os dados obtidos pelos sensores e imagens com os obtidos pelo Sistema ONE;
4. Uma vez que o sistema detecte algum tipo de fraude um alerta é gerado podendo ser enviado ao sistema do Governo como da Velsis.
5. Os dados são armazenados e enviado ao um centro de armazenamento global Velsis e ao sistema do Governo;
6. No centro de armazenamento os dados serão trabalhados em análise históricas e relacionamentos com outros registros de equipamentos, gerando relatórios estatísticos, aplicações de Inteligência Artificial para identificações de fraudes mais apuradas.

III. INDICAÇÃO DO PÚBLICO-ALVO

A Velsis entende que a proposta de Cooperação Técnica tem como fundamental público-alvo a administração pública estadual, por intermédio de seus entes, com significativo impacto para a sociedade goiana.

A Cooperação indicará caminhos para uma maior inteligência na fiscalização fazendária e um melhor controle de peso dos caminhões sobre as rodovias que cortam o estado, com potencial de elevação de arrecadação e adequação da carga tributária, bem como diminuição dos custos do governo em manutenção das rodovias que poderiam ser direcionados outras prioridades.

A validação da tecnologia de pesagem em movimento também impactará a própria Velsis e o segmento, na medida em que normativos venham a ser homologados pelos órgãos federais responsáveis (INMETRO).

IV. PROBLEMA A SER SOLUCIONADO

As deficiências da infraestrutura rodoviária atual no Brasil (seja em rodovias, ferrovias, portos, saneamento e outros setores) são bem conhecidas pela população, por estarem amplamente noticiadas na mídia. Casos como o da BR 116, onde pontes caem e interrompem a rodovia, ou da BR 101 no Estado do Rio de Janeiro, onde danos na via interrompem o tráfego entre centros importantes, foram noticiados e estão na memória de todos. O fato é que estamos assistindo a uma acentuada degradação da infraestrutura do país, construída com grandes sacrifícios e investimentos desde a época dos anos 50. Não há manutenção preventiva desta infraestrutura, e a manutenção corretiva é sempre mais cara, pois após os danos surgirem e se amplificarem, o custo de reparação é sempre mais elevado do que quando as correções e reparos são feitos preventivamente.

O BNDES, na década de 90, já falava das possibilidades de crescimentos do Brasil serem prejudicadas por gargalos na infraestrutura, de 10 anos para cá estas deficiências e gargalos só se amplificaram. Na época, isto foi chamado de Custo Brasil, o custo, por exemplo, de transporte da safra por estradas deficientes e malconservadas, de embarques em portos com capacidade insuficiente, o custo em saúde pública gerados pela insuficiência de investimentos em saneamento, e assim por diante.

Se o Brasil quiser realmente entrar em uma trajetória de desenvolvimento sustentável, o Custo Brasil tem de ser significativamente reduzido, e como os investimentos em infraestrutura tem prazo de maturação elevado, a preparação destes investimentos tem de começar já.

Os sistemas atuais de pesagem em movimento demandam grande qualidade de pavimento, sendo que infelizmente nem sempre encontramos está realidade no Brasil. Sabemos que atualmente grande parte da malha rodoviária brasileira é constituída de TSD e TSS, ou seja, pavimentos que possuem espessura finíssima de capa asfáltica. Em tais situações os sistemas de pesagem em movimento se tornam inviáveis de instalação, em grande parte porque nestas situações a durabilidade do sensor será muito curta, ocasionando alto custo de recomposição e baixa precisão. Importante destacar que a precisão diminui conforme o sensor se deteriora.

De acordo com o estudo elaborado pelo Sindicato Nacional dos Procuradores da Fazenda Nacional – SINPROFAZ, a sonegação média no Brasil está na ordem de 27,6%.

Em 2018 o estado de Goiás arrecadou R\$ 319,12 Milhões em ICMS sobre serviços de transporte. Considerando 27,6% de Sonegação (média Brasil conforme estudo SINPROFAZ) o estado de Goiás teve um impacto de R\$ 88,07 milhões.

Ainda no ano de 2018, o Estado de Goiás arrecadou R\$ 2,49 Bilhões em ICMS sobre Comércio Atacadista. Se considerarmos os 27,6% de Sonegação (média Brasil conforme estudo SINPROFAZ) impacto seria de R\$ 687,23 milhões.

Como demonstrado, o país no momento, demanda por informações sobre as frotas que trafegam pelas rodovias, aliados a informações de peso, matriz origem x destino, rotas de fugas de fiscalização fazendária, entre outros.

A possibilidade de ofertar produtos e serviços capazes de fornecer informações precisas e de qualidade propiciam a administração pública a possibilidade de otimização de recursos.

O Brasil atualmente está vivenciando um momento de transformação. Tal transformação está alinhada a pressão da sociedade por maior eficiência na aplicação dos recursos públicos. A maioria das administrações públicas possuem atualmente como principal meta a melhoria de forma rápida e eficaz da destinação do dinheiro público.

As soluções ora desenvolvidas pela VELSIS proporcionam ao setor público a otimização de recursos na medida em que há possibilidade de criação de estruturas capazes de gerar dados/informações em plataformas multisserviços. Nestas plataformas as atribuições de poder de polícia podem ser mais bem desempenhadas, trazendo melhorias consideráveis na fiscalização tributária, sanitária, segurança pública entre outras.

V. RESULTADOS ESPERADOS

Os principais resultados a serem atingidos com esta Cooperação Técnica serão as possíveis tratativas de dados provenientes dos equipamentos ofertados.

Após instalação e geração de dados podemos focar diretamente na possibilidade do desenvolvimento de visões analíticas em relação a determinado local de tráfego do Estado, de modo a permitir futuros auxílios a tomada de decisões estratégicas.

Tais oportunidades estão conectadas a:

- Acesso e integração a dados não sensíveis ao sistema ONE;
- Desenvolvimento de sistema para central de controle de tráfego sazonal;
- Desenvolvimento de BI para gerenciamento de tráfego;
- Desenvolvimento de sistemas inteligentes para segurança pública;
- Estudo de rotas de fugas de cargas roubadas;
- Agregar inteligência a fiscalização tributária.

Os dados possibilitarão integrações com diversos órgãos públicos, para realização de conferência de placa e peso, permitindo comparação das placas veiculares com bases de irregularidades, alertas de roubo (principalmente de carga), definições de rotas rodoviárias que requerem atenção, conferência entre o peso dinâmico e o declarado em notas fiscais, identificação de sobrecarga no transporte de carga, contribuindo para manutenção da malha rodoviária e consequentemente, redução nos gastos de reparações, fiscalização de evasão de divisas, entre outros.

VI. CAPACIDADE TÉCNICA E GERENCIAL DO PROPONENTE

Como já descrito, a Velsis está no mercado de ITS – Sistema de Transporte Inteligentes e Mobilidade Urbana a mais de 10 anos, acumulando expertise na área, atendendo à inovação, desenvolvimento, implantação e operação de suas soluções. Órgãos públicos compõem 90% de seus clientes atual.

Entendemos que estes anos de trabalho e dedicação à causa no melhoramento viário do Brasil, utilizando às melhores práticas e tecnologia nos gabarita por completo a esta iniciativa junto ao governo de Goiás.

Fortificando nossa capacidade técnica e gerencial, destacamos alguns dos nossos maiores clientes e com maior participação em nossa carteira, segue: CET-SP, Salvador, DNIT (em todo território nacional) além de órgãos internacionais como Colômbia e México.

Todos comprovados por atestações técnicas emitidas e reconhecido pelos órgãos competentes.

PUBLICO BENEFICIÁRIO

1 – Cidadãos do Estado de Goiás, que serão beneficiados pelo impacto da redução da sonegação fiscal, da criminalidade e da melhoria na conservação das rodovias

2 – Órgãos da administração pública tais como Secretaria da Economia, Secretaria de Desenvolvimento e Inovação, Secretaria de Segurança Pública e GOINFRA, que se beneficiarão com melhorias potenciais em suas atividades e processos internos.

3 – Administração pública de um modo geral nas esferas federal, estadual e municipal que também poderão se assistir dos resultados obtidos e das tecnologias empregadas.

4 – A Proponente e demais empresas congêneres do segmento privado que também serão impactadas pela validação destas tecnologias, em decorrência de normativos que venham a ser homologados pelos órgãos federais responsáveis (Inmetro) .

METODOLOGIA E ABORDAGEM DA PROPOSTA

I. ESCOPO

Criação de uma rede de coleta de dados em tempo real em localidades pré-definidas no âmbito do Estado de Goiás, integradas com os sistemas de informações existentes no âmbito do Estado de Goiás, que permita:

1. Implantação de Infraestrutura de rede integrada
2. Geração de Dados Estatísticos
3. Inteligência artificial otimizando fator humano
4. Modernização e atualização tecnológica
5. Controle e Monitoramento do Tráfego Rodoviário.

II. COLETA DE DADOS

Em comum acordo, as partes signatárias do presente, indicarão os critérios e dados a serem coletados em função das características do trecho rodoviário.

III. DADOS A SEREM COLETADOS

Devem ser coletados em tempo real, no mínimo, os seguintes dados:

- Data;
- Hora;
- Classificação do veículo;
- Contagem volumétrica de tráfego;
- Intervalo de tempo entre veículos;
- Faixa de tráfego;
- Sentido de tráfego pesquisado;
- Contagem de eixos;
- Peso por eixo;
- Peso Bruto Total;
- Placa;
- Velocidade Regulamentada;
- Velocidade Medida (km/h);
- Imagem da placa do veículo;
- Imagem panorâmica do local;
- Numeração sequencial das imagens capturadas;
- Identificação do equipamento instalado no Ponto de Coleta de Dados;
- Local do Ponto de Coleta de Dados;
- Localização cadastral (Rodovia, KM).

Para tanto, o PROPONENTE deverá instalar, nas vias e rodovias municipais, estaduais ou federais, tecnologias compatíveis com a necessidade de cada local, conforme o andamento do projeto.

IV. INTEGRAÇÃO

Os dados coletados deverão ser enviados para um ambiente seguro do CONCEDENTE, responsável pelo armazenamento e tratamento das informações, que permita acesso remoto pelo PROPONENTE. O referido

ambiente deverá conter, no mínimo, as seguintes especificações:

- Servidor
 - 4 x CPUs
 - 16 GB Ram
 - 7 TB

Em caso de integrações com os demais sistemas do Estado de Goiás, geridas pelo CONCEDENTE, o PROPONENTE realizará as customizações técnicas compatíveis com cada sistema sob sua gestão, bem como as liberações de acesso e envio/recebimento de informações de forma on-line.

O PROPONENTE, com anuênci a e/ou participação do CONCEDENTE, promoverá a integração dos dados coletados com o Operador Nacional dos Estados – ONE, atualmente hospedado pela Secretaria de Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul. A referida integração visa o registro de passagem dos veículos através das chaves das NF-e, CT-e e MDF-e.

V. ENTREGÁVEIS E RESULTADOS ESPERADOS

Os dados gerados e integrados serão disponibilizados ao CONCEDENTE para uso em diversos segmentos governamentais e deverão, mediante integração com os sistemas de dados do Estado de Goiás, permitir:

- Identificação de indícios de evasão de divisas e sonegação fiscal;
- Fiscalização de sobre peso em veículos de carga;
- Identificação de veículos roubados;
- Identificação de irregularidades de documentos veiculares e de carga;;
- Estudo / Planejamento do desgaste do pavimento nas rodovias do estado.

Para tanto a PROPONENTE deverá:

- Monitorar o recebimento dos dados e das imagens captados pelos equipamentos eletrônicos de coleta de dados.
- Disponibilizar ao CONCEDENTE a elaboração de relatórios diários de acompanhamento dos dados gerados pelos equipamentos de coletas de dados,
- Disponibilizar dados sobre:
 - (i) Infraestrutura: características funcionais da via, polos geradores de tráfego, e gargalos logísticos
 - (ii) segurança pública: identificação em tempo real de veículos com restrição de circulação, veículos furtados, veículos roubados e para tanto as placas a serem cadastradas no sistema de coleta e armazenamento de dados, para reconhecimento em tempo real através de tecnologia de leitura automática de placas (LAP/OCR);
 - (iii) sobre atividade fazendária, que permitam fiscalização ostensiva sobre o IPVA da frota circulante, mapeamento histórico e sazonal do fluxo de mercadorias, registro (NF-e, CT-e e MDF-e) em tempo integral e eficiente sobre o transporte de mercadorias nas fronteiras, ressalvados os dados protegidos por sigilo fiscal.
- Realizar ações de apoio a fiscalização em operações a serem estabelecidas em comum acordo com a CONCEDENTE.

VI. DEFINIÇÃO DOS ENTREGÁVEIS

O PROPONENTE deverá apresentar como resultado do presente TERMO DE COOPERAÇÃO relatórios, cujo conteúdo e cruzamento de dados serão definidos em comum acordo, contendo minimamente as seguintes informações:

1- Passagem do Veículo

- Placa Cavalo e carreta(s)
- Peso Bruto Total, Peso por Eixo
- Tara do Veículo
- Peso Líquido

2- Matriz Origem dos Veículos

3- Padrão de Comportamento

- Origens x Destinos
- Tempo de Deslocamento
- Peso Médio
- Horário de Tráfego
- Perfil de infratores

VII. REQUISITOS MÍNIMOS DA CONFIABILIDADE DOS DADOS COLETADOS

- **Coleta de volume:** Os dados coletados deverão apresentar um erro menor que $\pm 5\%$ para os volumes medidos, por faixa, ou por conjunto de faixas até o número máximo de 4 (quatro) faixas, permitindo que se trabalhe uma variação de $\pm 10\%$ do volume médio, para um intervalo de confiança de 95%.

- **Contagem classificatória:** o(s) equipamento(s) instalado(s) deverá(ão) ter um erro em até 5%, para as classes definidas pelas Portarias nº 160/2017 do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN:

- Automóveis;
- Caminhões;
- Caminhonete;
- Camioneta;
- Micro-ônibus;
- Motocicleta;
- Ônibus;
- Utilitário.

- **Pesagem em movimento:** com relação a aferição do peso do veículo em movimento, será exigido do equipamento que o valor do peso bruto total e do peso por conjunto de eixos apresentem erro absoluto máximo de $\pm 15\%$ e de $\pm 15\%$ respectivamente, medidos na velocidade máxima regulamentada para cada rodovia (em velocidade de até 120 km/h).

- **Velocidade:** para a medição da velocidade pontual, os equipamentos deverão atender ao Regulamento Técnico Metrológico para Medidores de Velocidade de Veículos Automotores (Portaria INMETRO nº 544/2014) durante todo o período contratual, a saber: ± 7 km/h para velocidades até 100 km/h e $\pm 7\%$ para velocidades maiores que 100 km/h.

VIII. LOCALIZAÇÃO DOS PONTOS DE COLETA DE DADOS

Etapa	Descrição / Referência	Município
GOINFRA	GO-139 Marzagão (Entrada e Saída)	Marzagão
GOINFRA	GO-206 COD Caçu (sentido BR-364)	Cachoeira Alta
GOINFRA	GO-070	Goiânia
DNIT	BR-452/GO-502 (sentido Itumbiara)	Itumbiara
DNIT	BR-452 (sentido Itumbiara)	Rio Verde
ANTT - Ecorodovias	BR-364/GO-206 (Sentido São Simão)	Cachoeira Alta
ANTT - Ecorodovias	BR-050 Catalão	Cumari
ANTT - Ecorodovias	BR-050 Campo Alegre de Goiás (Sentido Catalão)	Campo Alegre de Goiás
ANTT - Ecorodovias	BR-364 PRF Jataí (sentido Aparecida do Rio Doce)	Jataí
ANTT - VIA 040	BR-040 Cristalina (Sentido MG)	Cristalina

Obs.: Mediante acordo entre o PARCEIRO PÚBLICO e o PARCEIRO PRIVADO, os pontos de coleta inicialmente referidos acima, poderão ser alterados e/ou acrescentados.

5 – CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO

Etapa		Ações	Mês 01	Mês 02	Mês 03	Mês 04	Mês 05	Mês 06
VISTORIA	Levantamento Técnico	Identificar e Levantar 10 pontos de instalação e operação dos equipamentos	X					
GOINFRA	Industrialização	Producir 3 equipamentos de monitoramento/coleta de dados	2	1				
	Implantação	Implantar 3 pontos rodovias estaduais (GOINFRA)	2	1				
DNIT	Industrialização	Producir 2 equipamentos de monitoramento/coleta de dados		2				
	Implantação	Implantar 2 pontos rodovias federais (DNIT)		2				
ANTT	Industrialização	Producir 5 equipamentos de monitoramento/coleta de dados		1		4		
	Implantação	Implantar 5 pontos em rodovias em concessão (ANTT)		1		4		
COLETA e TRATAMENTO DE DADOS	Integração	Integrar os sistemas do Proponente e do Estado de Goiás	X	X				
	Operação	Iniciar Operação dos resultados de fiscalização fazendária	X	X	X	X	X	X
CONCLUSÃO	Cooperação Técnica	Validar e Concluir os resultados obtidos durante os 6 meses de operação						X

6 – RECURSOS FINANCEIROS

A execução desse termo de cooperação técnica não envolve repasse de recursos financeiros, porquanto serão utilizados recursos humanos e materiais existentes e disponíveis, tanto pelo Parceiro Privado quanto pelo Parceiro Público.

7 – APROVAÇÃO DO PARCEIRO PRIVADO

EDUARDO GONÇALVES DE OLIVEIRA

8 – APROVAÇÃO DO PARCEIRO PÚBLICO

MARCIO CESAR PEREIRA

Secretário de Estado de Desenvolvimento e Inovação

CRISTIANE ALKMIN JUNQUEIRA SCHMIDT

Secretária de Estado da Economia



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Gonçalves de Oliveira, Usuário Externo**, em 24/07/2020, às 10:42, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



Documento assinado eletronicamente por **MARCIO CESAR PEREIRA, Secretário (a) de Estado**, em 28/07/2020, às 12:01, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



Documento assinado eletronicamente por **CRISTIANE ALKMIN JUNQUEIRA SCHMIDT, Secretário (a) de Estado**, em 28/07/2020, às 13:15, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei 17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site http://sei.go.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=1 informando o código verificador **000014321437** e o código CRC **6AB50023**.

GERÊNCIA DE COMPRAS GOVERNAMENTAIS

Rua 82, nº 400, Palácio Pedro Ludovico Teixeira, 1º andar, ala oeste, Setor Central, CEP 74.015-908, Goiânia - GO



Referência: Processo nº 202000004010458



SEI 000014321437