



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 100/2022

OBJETO: VIABILIDADE TÉCNICA E JURÍDICA DA RELICITAÇÃO - CONCESSIONÁRIA K-INFRA RODOVIA DO AÇO S.A.

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.106659/2021-49

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER n. 00218/2022/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de requerimento da Concessionária K-Infra Rodovia do Aço S.A., detentora do Contrato de Concessão de exploração da Rodovia BR-393/RJ, com vistas à qualificação e à instauração do processo de relicitação, nos termos estabelecidos na Lei 13.448/2017 e no Decreto 9.957/2019.

2. DOS FATOS

2.1. Em 11/11/2021, a Concessionária K-Infra Rodovia do Aço S/A protocolou nesta Agência a Carta DG 16.010/2021 (SE18750445), juntamente com 25 Anexos, requerendo, com base na Lei 13.448/2017, no Decreto 9.957/2019 e na Resolução 5.926/2021, a relicitação da BR-393/RJ, trecho correspondente à divisa entre os Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro ao entroncamento com a BR-116.

2.2. Por meio do Despacho (SE18753247), o Superintendente da Surod remeteu os autos às suas unidades técnicas subordinadas para análise da documentação, a fim de que fosse emitido juízo de admissibilidade quanto à instauração do processo de relicitação.

2.3. Em 21/11/2021, a Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias - Geeng emitiu o Despacho (SE18807898), informando que a Concessionária não apresentou informações acerca da situação dominial das áreas afetadas pelo contrato de concessão, conforme determina o art. 3º, inciso V, alínea 'd', do Decreto 9.957/2019.

2.4. Em 24/11/2021, a Coordenação de Exploração de Infraestrutura Rodoviária - Coinf, da Unidade Regional do Rio de Janeiro - URRJ, se manifestou, pelo Despacho (SE8922465), a respeito dos parâmetros de desempenho e sobre os investimentos essenciais que deveriam ser executados durante o período da relicitação. A área técnica não concordou com a proposta da Concessionária, haja vista entender ser fundamental a manutenção dos parâmetros da atual fase de manutenção do contrato de concessão vigente, referente ao Edital 007/2007, incluindo aqueles relativos à operação, bem como a manutenção dos relatórios de monitoração para determinar a obrigação de atendimento de possíveis pendências e aplicação de penalidades. Além disso, ao contrário do entendimento da Concessionária, entendeu que todas as obrigações de investimento vinculadas aos melhoramentos da rodovia, incluindo as melhorias físicas e operacionais e as obras relacionadas à ampliação de capacidade, são essenciais para a segurança dos usuários uma vez que a grande maioria das obras de melhoria tem relação direta com os índices de segurança da rodovia. Contudo, sugeriu que fossem incluídas, no mínimo, as obras que seguem, em ordem de prioridade:

a) Recomposição da plataforma da Rodovia BR 393/RJ, no trecho entre o km 101,9 e 286,4, nos seguintes pontos onde houve erosão de terrapleno e redução da largura da plataforma existente: km 122 (erosão em terrapleno no sentido sul), km 217+850 (erosão em terrapleno no sentido norte) e km 256+200 (erosão em terrapleno no sentido norte);

b) Alargamento, reforma e reforço (para o TB-45), com recuperação estrutural, das Obras-de-Arte Especiais dos km 101+900, 281+700 e 282+700;

c) Correção de traçado do km 273,8 ao km 275,0;

d) Ampliação de capacidade no Ponto Azul e Trevo das Garças: - km 167+400 ao km 168+760;

e) Duplicação do km 178,0 ao 182,4 (TAC Multas);

f) Implantação de cercas delimitadoras da faixa de domínio nas áreas desapropriadas e reintegradas, e com imissão na posse, nas áreas destinadas à execução das variantes previstas no PER, de forma a oferecer durabilidade e confiabilidade na função de definir o território da rodovia e preservar o patrimônio público; e

g) Complementação da implantação do sistema de CFTV, uma vez que o trecho concedido possui diversos segmentos não cobertos por sinal de telefonia celular, o

que torna ainda mais importante a complementação da implantação das câmeras.

2.5. Em 6/12/2021, a Coordenação de Instrução Processual - Cipro informou no Despacho (SEI 8926135) que, ao longo do contrato de concessão, a Concessionária acumulou um total de 524 processos administrativos simplificados, sendo que 151 foram convertidos em Termo de Ajustamento de Conduta - TAC e outros 41 tiveram seu trânsito em julgado, sendo que 30 (trinta) desses já se encontram inscritos em Dívida Ativa da União. Ademais, com relação ao atendimento às disposições da Lei nº 13.448/2017 e do Decreto nº 9.957/2019 que dizem respeito à (i) renúncia ao prazo para correção de falhas e transgressões, à (ii) intenção irrevogável e irrevogável de aderir ao processo de relicitação, à (iii) renúncia expressa de participação em novo certame e à (iv) relação dos processos administrativos e judiciais, sustentou que a Concessionária apresentou toda a documentação.

2.6. Após, a Gerência de Gestão Econômico-Financeira - Gegef exarou a Nota Técnica 6861/2021/GEGERF/SUOD/DIR (SEI 9021522), manifestando-se, com base em alguns índices e dados contábeis, no sentido de que *"a Rodovia do Aço, de um modo geral, apresentou baixo desempenho econômico-financeiro ao longo dos anos da série, não apresenta indicativo de melhora em sua situação financeira"*, bem como concluiu que o pleito atendeu parcialmente os requisitos exigidos pelo artigo 14 da Lei 13.448/2017 e pelo Art. 3º do Decreto 9.957/2019, uma vez que não foram apresentadas, de maneira completa, as informações relacionadas aos investimentos em bens reversíveis.

2.7. Assim, pelo e-mail (SEI9115547), foi enviado à Concessionária o Ofício 31522/2021/GEGERF/SUOD/DIR-ANTT (SE039988), solicitando a complementação das informações. A K-infra, por sua vez, solicitou a prorrogação do prazo para atendimento do pedido, conforme Carta DA 16.102/2021 (SEI9227317), o qual foi deferido pelo Ofício 33750/2021/GEGERF/SUOD/DIR-ANTT (SEI 9282095).

2.8. Em 23/12/2021, a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias - Gefir lavrou a Nota Técnica 6729/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SE0942200), por meio da qual, valendo-se inclusive do Despacho (SEI8922465), realizou a análise prévia da documentação apresentada pela Concessionária no que diz respeito às suas atribuições regimentais, concluindo que a Concessionária não evidenciou o atendimento das exigências legais, cabendo a complementação da proposta e da respectiva documentação.

2.9. Em 20/1/2022, a Concessionária protocolou a Carta DA 16.177/2022 (SE0628034), em atendimento ao contido no Ofício 33750/2021/GEGERF/SUOD/DIR-ANTT (SE0282095), apresentando informações complementares relativas aos bens passíveis de reversão, conforme Anexo (SEI 9628036). Além disso, informou a impossibilidade de atendimento no momento da apresentação de vínculos comprobatórios e lastro documental, se comprometendo a apresentá-la após a assinatura do termo aditivo.

2.10. Em 31/1/2022, o Superintendente da Surod remeteu essa missiva à Gegef para análise e providência cabíveis, conforme consta no Despacho (SEI 9822632). Em resposta, a Gegef redigiu, em 14/2/2022, o Despacho (SEI10023680), manifestando concordância quanto aos dados apresentados referentes aos ativos elegíveis à indenização, todavia ressaltando o direito de eventual solicitação de complementação e/ou reforma. Quanto ao pedido de postergação feito pela concessionária para a apresentação da documentação fiscal e/ou comprobatória dos ativos elencados como passíveis de indenização, entendeu que *"a apuração dos bens e respectivos valores não depreciados ou amortizados deve se dar de forma prévia à eventual assinatura do TA e que, portanto, faz-se necessário a apresentação da documentação comprobatória concomitantemente à apresentação da listagem dos bens"*.

2.11. Em 11/3/2022, a Geeng, baseada no Relatório de Análise 1049/2021/COFAD/GEENG/SUOD (SE0403370) e no Parecer 1/2022/GEENG/SUOD/DIR (SEI 9403382), remeteu os autos à Surod por meio do Despacho (SEI9403437), informando que foi atendido parcialmente o pedido, no que tange à relação de processos de faixa de domínio - desapropriação, acessos, ocupação e anuência, conforme determina art. 3º, inciso V, alínea 'd', do Decreto 9.957/2019, e sugerindo a avaliação e manifestação da Coinf/URRJ sobre os Anexos referentes a contratos de receitas acessórias e contratos de cessão de uso de faixa de domínio.

2.12. Em 16/3/2022, a Gegef emitiu o Despacho (SEI10423000), retificando a manifestação contida no Despacho (SEI10023680), anuindo com o pedido de postergação feito pela concessionária para a apresentação da documentação fiscal e/ou comprobatória dos ativos elencados como passíveis de indenização.

2.13. Em 5/4/2022, o Superintendente da Surod remeteu os autos à Gefir, por meio do Despacho (SEI10678686), solicitando, após a manifestação das áreas técnicas, a adoção de providências junto à Concessionária e/ou à Coinf/URRJ para complementação da instrução processual necessária. Diante disso, pelo e-mail (SEI11228538), foi enviado à Concessionária o Ofício 13861/2022/GEFIR/SUOD/DIR-ANTT (SEI 11205225).

2.14. Em 19/5/2022, a Concessionária protocolou a Carta DG 16.414/2022 (SEI11424640), encaminhando planilha eletrônica atualizada contendo a listagem de bens indenizáveis (SEI 11424643) e disponibilizando link para acesso a toda documentação comprobatória. Ademais, reiterou que toda a documentação será avaliada após a assinatura do termo aditivo, sendo que o histórico apresentado corresponde a 80% dos valores investidos nos bens reversíveis ao longo dos 14 anos de concessão.

2.15. Em 8/6/2022, em atenção ao Ofício 13861/2022/GEFIR/SUOD/DIR-ANTT (SEI 11205225), a Concessionária protocolou a Carta DG 16.429/2022 (SEI11770235), complementado as justificativas e elementos técnicos que embasam a instauração do processo de relicitação, bem como informando os serviços essenciais a serem prestados durante o trâmite do processo de relicitação e as obrigações de investimentos essenciais a serem mantidos, alterados ou substituídos

após a assinatura do termo aditivo.

2.16. Em 15/6/2022, o Supervisor de Fiscalização do Escritório de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária Paraíba do Sul/RJ juntou aos autos o Despacho (SEI11862368), em que avaliou a nova proposta apresentada pela Concessionária e concluiu, em síntese, pela necessidade de ajustes. A referida manifestação foi acolhida pela Coinf/RJ e remetida à Gerência de Gestão Contratual - Gecon, conforme consta no Despacho (SEI 11879419).

2.17. Em 23/6/2022, a Concessionária protocolou a Carta DA 16.448/2022 (SEI11995729), questionando à Gegef, em atenção à economicidade e celeridade processual, a respeito do modelo econômico-financeiro recomendado para que possa calcular a tarifa a ser fixada no Termo Aditivo a ser celebrado, caso o empreendimento seja qualificado no âmbito do Programa de Parcerias de Investimento - PPI. Assim, solicita esclarecimentos sobre projeções de Capex, Opex e do nível de atendimento a serem adotados para o período de Relicitação; amortização dos investimentos empregados no período de Relicitação; e crescimento da demanda de tráfego projetada do Fluxo de Caixa Original do período após termo final do contrato de concessão.

2.18. Em 8/7/2022, a Gecon exarou a Nota Técnica 3677/2022/GECON/SUROD/DIR (SEI 11870257), apresentando análise complementar da documentação encaminhada pela Concessionária K-Infra Rodovia do Aço por meio da Carta DG 16.429/2022 (SEI11770235). Em síntese, foram encontradas algumas incompatibilidades de informações e a presença de ressalvas ou objeções que deveriam ser corrigidos pela Concessionária. Além disso, a área técnica considerou "escassa a propositura da concessionária quanto as obras de melhoria para execução após possível assinatura de Termo Aditivo". Apesar disso, sugeriu a qualificação da concessionária ao processo de relicitação contratual, desde que "a K-Infra Rodovia do Aço esteja ciente e concorde com as modificações necessárias para tal".

2.19. Em 19/7/2022, a Concessionária protocolou a Carta DG 16.519/2022 (SEI12383858), registrando sua ciência quanto ao contido na Nota Técnica 3677/2022/GECON/SUROD/DIR (SEI 11870257) e manifestando concordância quanto às premissas apresentadas pela Gecon. Além disso, requereu prioridade na tramitação do processo, haja vista que o processo de caducidade (Processo Administrativo 50500.096903/2021-58) já havia sido distribuído à Diretoria Colegiada para deliberação.

2.20. Em 27/7/2022, a Gecon emitiu o Despacho (SEI12292818), sugerindo à Surod, com o objetivo de subsidiar a decisão da Diretoria Colegiada quanto declaração de caducidade da concessão ou quanto à continuidade ao processo de relicitação, que fosse realizada consulta junto ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Dnit acerca de suas condições e conveniência para a assunção do trecho explorado pela Concessionária. Assim, pelo e-mail (SEI 12602076), foi enviado ao Departamento o Ofício 23365/2022/SUROD/DIR-ANTT (SEI12600462), o qual, por sua vez, respondeu por meio do Ofício 159853/2022/ASSTEC/GAB - DG/DNIT SEDE (SEI 13205646).

2.21. Após, os autos foram remetidos à Procuradoria Federal junto à ANTT para manifestação acerca da viabilidade jurídica da relicitação, a qual, por sua vez, exarou o Parecer 00218/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 12702975), acolhido pelo Despacho de Aprovação 00162/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 12702984), no sentido de que, para que fosse atestada a viabilidade jurídica, seria necessário primeiramente a manifestação conclusiva da Surod sobre a viabilidade técnica.

2.22. Em 3/10/2022, em atendimento ao art. 39, § 2º, inciso I, do Regimento Interno da ANTT e ao art. 4º da Instrução Normativa 12/2022, o Superintendente da Surod apresentou o Relatório à Diretoria 531/2022 (SEI13529121), sugerindo à Diretoria Colegiada duas minutas de deliberação (SEI 13613768 e SEI 13614062).

2.23. Em 10/10/2022, o Superintendente emitiu o Despacho de Instrução (SEI13807336) e o Ofício 31138/2022/SUROD/DIR-ANTT (SEI13807479), declarando que o processo reúne as condições previstas no §1º do art. 39 do Regimento Interno, estando apto a ser sorteado entre os Diretores.

2.24. Em 11/10/2022, conforme Despacho (SEI13824424) e Certidão de Distribuição (SEI 13851380), o Diretor-Geral, com fulcro no art. 44 do Regimento Interno, designou-me Relator *ad hoc* deste processo.

2.25. É o relatório.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. No dia 6/6/2017, foi publicada no Diário Oficial da União a Lei 13.448/2017, que estabeleceu diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de concessão nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário.

3.2. De acordo com o art. 4º, § 2º, da Lei, a relicitação é o procedimento que compreende a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim.

3.3. A relicitação, nos termos do art. 13, visa assegurar a continuidade da prestação dos serviços e poderá ser realizada quando as disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou quando os contratados demonstrem incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

3.4. Posteriormente, o Presidente da República expediu o Decreto 9.957, de 6/8/2019, regulamentando o procedimento para relicitação dos referidos contratos.

3.5. De acordo com essas normas, as etapas para início da relicitação são a análise

preliminar da ANTT, a análise de compatibilidade com a política pública do setor pelo Ministério da Infraestrutura, a deliberação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - CPPI sobre a conveniência e à oportunidade da relicitação e sobre a qualificação do empreendimento no PPI; e a publicação de Decreto Presidencial, qualificando o empreendimento.

3.6. Neste momento, o processo está passando pela primeira etapa, a qual está prevista no art. 4º do Decreto 9.957/2019, *in verbis*:

[...]

Art. 4º O requerimento de relicitação será processado e analisado preliminarmente pela **agência reguladora competente**, à qual caberá **manifestar-se sobre a viabilidade técnica e jurídica do requerimento de relicitação, observado o disposto neste Decreto e no Capítulo III da Lei nº 13.448, de 2017.**

[...] (grifo acrescentado)

3.7. Importante ressaltar que, no processo de avaliação favorável à instauração do processo relicitação, não há o reconhecimento pelo Poder Público da procedência de todas as questões suscitadas pela Concessionária quanto ao contrato originalmente assinado, especialmente quanto a eventuais desequilíbrios econômico-financeiros (art. 6º, §1º).

3.8. Nesse contexto normativo, então, a presente análise tem como escopo a confirmação da instrução em momento preliminar à instauração do processo de relicitação, ou seja, cabe à ANTT, neste momento, a análise de viabilidade técnica e jurídica do requerimento de relicitação apresentado, de modo a auxiliar os referidos trâmites posteriores que poderão culminar com a instauração do processo de relicitação, cujo termo inicial dar-se-á com a assinatura do Termo Aditivo específico com cláusulas pertinentes que vigorarão durante o processo de relicitação.

Da análise da viabilidade técnica e jurídica do requerimento pela Surod e pela Procuradoria Federal junto à ANTT

3.9. Quanto à avaliação técnica, o cumprimento dos referidos requisitos foi avaliado pela Surod nas manifestações técnicas acostadas aos autos, a partir das quais o Superintendente emitiu sua manifestação pela viabilidade técnica da qualificação do contrato de concessão no âmbito do PPI para fins de relicitação, conforme Despacho (SEI12471789) e Relatório à Diretoria 531/2022 (SEI 13529121). Aquele expediente apresenta o seguinte quadro, que sintetiza o cumprimento dos requisitos legais:

Decreto nº 9.957/2019	Lei nº 13.448/2017	Informação apresentada pela concessionária (n. SEI)	Documento de Análise da ANTT (n. SEI)	Atendimento à condição
-	Art. 13 Art.13 Com o objetivo de assegurar a continuidade da prestação dos serviços, o órgão ou a entidade competente poderá realizar, observadas as condições fixadas nesta Lei, a relicitação do objeto dos contratos de parceria nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.	Requerimento para a adesão (SEI nº 8750445) e seus anexos. Anexo informando sobre os demais documentos (SEI nº 8750447). Carta DG 16.429/2022 (SEI nº 11770235) e seus anexos	NOTA TÉCNICA SEI N° 6861/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI nº 9021522) NOTA TÉCNICA SEI N° 6729/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI nº 8942200) NOTA TÉCNICA SEI N° 3677/2022/GECON/SUROD/DIR (WSEI nº 11870257)	SIM
	Art. 14, §1º Art.14 A relicitação de que trata o art. 13 desta Lei ocorrerá por meio de acordo entre as partes, nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo. § 1º Caberá ao		NOTA TÉCNICA SEI N°	

	<p>origem ou a entidade competente, em qualquer caso, avaliar a necessidade, a pertinência e a razoabilidade da instauração do processo de relicitação do objeto do contrato de parceria, tendo em vista os aspectos operacionais e econômico-financeiros e a continuidade dos serviços envolvidos.</p>	<p>Requerimento para a adesão (SEI nº 8750445) e seus anexos. Anexo informando sobre os demais documentos (SEI nº 8750447). Carta DG 16.429/2022 (SEI nº 11770235) e seus anexos</p>	<p>6861/2021/GEF/SUOD/DIR (SEI nº 9021522) NOTA TÉCNICA SEI Nº 6729/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI nº 8942200) NOTA TÉCNICA SEI Nº 3677/2022/GECON/SUOD/DIR (WSEI nº 11870257)</p>	<p>SIM</p>
<p>Art. 3º, I Art. 3º O requerimento de relicitação, que será formulado por escrito pelo contratado originário à agência reguladora competente, conterá: I - justificativas e elementos técnicos que viabilizem a análise da necessidade e da conveniência da realização da relicitação;</p>	<p>Art. 14, §2º, I § 2º Sem prejuízo de outros requisitos definidos em ato do Poder Executivo, a instauração do processo de relicitação é condicionada à apresentação pelo contratado: I - das justificativas e dos elementos técnicos que demonstrem a necessidade e a conveniência da adoção do processo de relicitação, com as eventuais propostas de solução para as questões enfrentadas.</p>	<p>Requerimento para a adesão (SEI nº 8750445) e seus anexos. Anexo informando sobre os demais documentos (SEI nº 8750447). Carta DG 16.429/2022 (SEI nº 11770235) e seus anexos</p>	<p>NOTA TÉCNICA SEI Nº 6861/2021/GEF/SUOD/DIR (SEI nº 9021522) NOTA TÉCNICA SEI Nº 6729/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI nº 8942200) NOTA TÉCNICA SEI Nº 3677/2022/GECON/SUOD/DIR (WSEI nº 11870257)</p>	<p>SIM</p>
<p>Art. 3º, II II - Renúncia ao prazo para a correção de falhas e transgressões e para o enquadramento previsto no § 3º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, caso seja posteriormente instaurado ou retomado o processo de caducidade;</p>	<p>Art. 14, §2º, II II - da renúncia ao prazo para corrigir eventuais falhas e transgressões e para o enquadramento previsto no § 3º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, caso seja posteriormente instaurado ou retomado o processo de caducidade;</p>	<p>Declaração apresentada (SEI nº 8750763)</p>	<p>Despacho CIPRO nº 8926135</p>	<p>SIM</p>
<p>Art. 3º, III III - declaração formal da intenção de aderir, de maneira irrevogável e irretratável, à relicitação do contrato de parceria, a partir da celebração do termo aditivo, observado o disposto na Lei nº 13.448, de 2017;</p>	<p>Art. 14, §2º, III III - de declaração formal quanto à intenção de aderir, de maneira irrevogável e irretratável, ao processo de relicitação do contrato de parceria, nos termos desta Lei;</p>	<p>Declaração apresentada (SEI nº 8750766)</p>	<p>Despacho CIPRO nº 8926135</p>	<p>SIM</p>
<p>Art. 3º, IV IV - renúncia expressa quanto à participação do contratado e de</p>				

seus acionistas diretos ou indiretos no certame de relicitação ou no futuro contrato de parceria que contemple, integral ou parcialmente, o objeto do contrato de parceria a ser relicitado, observado o disposto no art. 16 da Lei nº 13.448, de 2017;	Art. 14, §2º, IV - da renúncia expressa quanto à participação no novo certame ou no futuro contrato de parceria relicitado, nos termos do art. 16 desta Lei;	Declaração apresentada (SEI nº 8750768)	Despacho CIPRO nº 8926135 NOTA TÉCNICA SEI Nº 6729/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI nº 8942200)	SIM
-	Art. 14, §2º, V - das informações necessárias à realização do processo de relicitação, em especial as demonstrações relacionadas aos investimentos em bens reversíveis vinculados ao empreendimento e aos eventuais instrumentos de financiamento utilizados no contrato, bem como de todos os contratos em vigor de cessão de uso de áreas para fins comerciais e de prestação de serviços, nos espaços sob a titularidade do atual contratado.	Doc. 09 - Bens reversíveis (SEI nº 8750737) Doc. 10 - DFs auditadas até junho de 2021 (SEI nº 8750738) DOC 14 - Planilha, contendo a relação dos Contratos de Permissão Especial de Uso (CPEUs), firmados junto à terceiros que geram receitas acessórias (SEI nº 8750744). DOC 15 - Planilha, contendo a relação dos Contratos de Permissão Especial de Uso (CPEUs) que não auferem receitas acessórias (SEI nº 8750746).	NOTA TÉCNICA SEI Nº 6861/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI nº 9021522) Parecer nº 1/2022/GEENG/SUOD/DIR (SEI nº 9403382)	SIM GEENG (Atendido parcialmente) Diante o exposto, concluímos que, em pese haver algumas pendências, entendemos que a situação não inviabiliza o aceite do requerimento de relicitação em apreço, desde que tais pendências sejam providenciadas ao longo do processo de relicitação.
Art. 3º, V, a) V - informações sobre: a) os bens reversíveis vinculados ao empreendimento objeto da parceria e as demonstrações relacionadas aos investimentos neles realizados;	-	Doc. 09 - Bens reversíveis (SEI n.º 8750737) Doc. 10 - DFs auditadas até junho de 2021 (SEI n.º 8750738)	NOTA TÉCNICA SEI Nº 6861/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI nº 9021522) NOTA TÉCNICA SEI Nº 6729/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI nº 8942200)	SIM
Art. 3º, V, b) b) os instrumentos de financiamento utilizados no contrato de parceria	-	Doc 11 - Relação de contratos de financiamentos (SEI nº 8750740) Doc 12 - Contratos de financiamentos celebrados pela concessionária. (SEI nº 8750742)	NOTA TÉCNICA SEI Nº 6861/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI nº 9021522)	SIM
Art. 3º, V, c) c) os contratos vigentes com terceiros, decorrentes do contrato de parceria, com as especificações do atual estágio de sua execução físico-financeira e de eventuais inadimplementos;	-	DOC 14 - Planilha, contendo a relação dos Contratos de Permissão Especial de Uso (CPEUs), firmados junto à terceiros que geram receitas acessórias (SEI nº 8750744). DOC 15 - Planilha, contendo a relação dos Contratos de Permissão Especial de Uso (CPEUs) que não auferem receitas acessórias (SEI nº 8750746).	NOTA TÉCNICA SEI Nº 6729/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI nº 8942200)	SIM
Art. 3º, inciso V, d) d) a situação	-	DOC 16 - Planilha contendo a relação dos processos judiciais na faixa de domínio,	-	Atendido parcialmente Diante o exposto, concluímos que, em pese

dominial das áreas afetadas pelo contrato de parceria, especialmente quanto aos procedimentos de desapropriação, desocupação e remoção	-	demonstrando os processos de desapropriação judiciais em andamento e concluídos (SEI n° 8750749); DOC 17 - Planilha, contendo relatório de monitoração de canteiro central e faixa de domínio- referente ao mês março/2021 (SEI n° 8750752).	Parecer n° 1/2022/GEENG/SUOD/DIR (SEI n° 9403382)	haver algumas pendências, entendemos que a situação não inviabiliza o aceite do requerimento de relicitação em apreço, desde que tais pendências sejam providenciadas ao longo do processo de relicitação.
Art. 3º, inciso V, e) e) as controvérsias entre o contratado e o poder concedente e entre aquele e terceiros, nos âmbitos administrativo, judicial e arbitral, com a indicação do número do processo, do objeto litigioso, das partes, do valor da causa e da fase processual; e	-	Relação dos processos administrativos e judiciais DOCS 16, 18, 19 e 20 (SEI n°s 8750749, 8750753, 8750754 e 8750756)	Despacho CIPRO n° 8926135	SIM
Art. 3º, V, f) f) a existência de regime de recuperação judicial, recuperação extrajudicial ou falência relacionado à sociedade de propósito específico	-	Doc 21 - Comprovação da inexistência de regime de recuperação judicial, recuperação extrajudicial, falência ou concordata (SEI n° 8750757)	NOTA TÉCNICA SEI N° 6861/2021/GECEF/SUOD/DIR (SEI n° 9021522)	SIM
Art. 3º, VI, a) VI - indicação, de maneira fundamentada, com vistas a garantir a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento objeto do contrato de parceria: a) das condições propostas para a prestação dos serviços essenciais durante o trâmite do processo de relicitação; e	-	Doc. 22 (SEI n.º 8750759) Carta DG 16.429/2022 (SEI n° 11770235) e seus anexos	NOTA TÉCNICA SEI N° 6729/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI n° 8942200) NOTA TÉCNICA SEI N° 3677/2022/GECON/SUOD/DIR (WSEI n° 11870257)	SIM
Art. 3º, VI, b) b) das obrigações de investimentos essenciais a serem mantidas, alteradas ou substituídas após a assinatura do termo aditivo.	-	Anexo DG 16.010-2021 (SEI n.º 8750447) - ITEM XIII e o ITEM XVI, subitem "C". Carta DG 16.429/2022 (SEI n° 11770235) e seus anexos	NOTA TÉCNICA SEI N° 6729/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI n° 8942200) NOTA TÉCNICA SEI N° 3677/2022/GECON/SUOD/DIR (WSEI n° 11870257)	SIM

3.10. No que tange à viabilidade jurídica, a Procuradoria Federal junto à ANTT - PF/ANTT lavrou o Parecer 00218/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI12702975), acolhido pelo Despacho de Aprovação 00162/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 12702984), no sentido de que "a viabilidade jurídica da relicitação, no presente caso, depende ainda da verificação do atendimento dos requisitos impostos no art. 3º do Decreto 9.957/19". Assim, a Surod deverá "se pronunciar de modo conclusivo acerca da viabilidade técnica". Por fim, a PF/ANTT informou que, uma vez confirmado pela área técnica o atendimento dos referidos requisitos e observadas as questões apontadas na manifestação jurídica, "a

proposta estará apta a ser submetida à análise da Diretoria Colegiada da ANTT, sem a necessidade de retorno dos autos a esta Procuradoria".

3.11. Após a manifestação da Procuradoria, o Superintendente da Surod emitiu o Relatório à Diretoria 531/2022 (SEI13529121), fazendo um breve apanhado do processo, informando, para cada requisito do art. 3º do Decreto 9957/2019, a manifestação de suas unidades técnicas. Ao final, concluiu que "ainda que levantada a necessidade de ajustes, não se identificaram óbices ao prosseguimento dos atos relativos à relicitação, desde que atendidas todas as condições discriminadas pelas áreas técnicas, no decurso do eventual período de relicitação pactuado".

3.12. Além disso, salientou que, com base no Relatório de Análise do Impacto Regulatório-AIR (SEI 12498905), contido no processo de caducidade (Processo Administrativo 50500.096903/2021-58), a declaração de caducidade seria a ação regulatória mais indicada para o caso, em especial pelo fato de que, numa análise preliminar, os valores que a Concessionária deve à Agência à título de multas excede em muito o valor que a Agência deveria desembolsar para indenização dos investimentos vinculados a bens reversíveis à União ainda não depreciados ou amortizados.

3.13. Não obstante isso, propôs à Diretoria Colegiada duas minutas de Deliberação: uma sugerindo à União a decretação da caducidade do Contrato de Concessão (SEI13613768) e outra atestando a viabilidade técnica e jurídica do requerimento de relicitação (SEI 13614062).

3.14. **Portanto, a Surod e a PF/ANTT entenderam que há viabilidade técnica e jurídica do requerimento de relicitação proposto pela Concessionária K-Infra Rodovia do Aço S/A. Todavia, como foi sugerida, no Relatório de Análise de Impacto Regulatório, a adoção de medida diversa da contida nestes autos, a Surod encaminhou a esta Diretoria Colegiada duas propostas, para que seja avaliada qual a melhor para o caso concreto.**

Do Relatório de Análise de Impacto Regulatório

3.15. Nos autos do Processo Administrativo 50500.096903/2021-58, está-se apurando o descumprimento dos prazos previstos na Tabela 2 da Portaria Surod 198/2021, que poderá culminar na declaração de caducidade do contrato de concessão da K-Infra. Como está em andamento este processo de relicitação e considerando que, nos termos do Parecer 00112/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 11553701), a declaração de caducidade também é um ato discricionário, deve a Agência avaliar qual a melhor alternativa a ser adotada no caso concreto. Diante disso, a Surod elaborou o Relatório de Análise de Impacto Regulatório (SEI 12498905).

3.16. O relatório de AIR apresentado pela Surod contextualiza o contrato de concessão, demonstrando que, logo após a sua celebração, a Agência identificou que a sua execução estava aquém das exigências contratuais, o que culminou na celebração de Termos de Ajustamento de Conduta - TAC com a concessionária, abertura do processo de caducidade e no pedido de relicitação. Como evidência do alto grau de descumprimento contratual, informou que, de 2018 a 2022, a Concessionária acumulou 391 processos administrativos sancionadores, que totalizam R\$ 854.749.441,00 (oitocentos e cinquenta e quatro milhões, setecentos e quarenta e nove mil, quatrocentos e quarenta e um reais).

3.17. Além disso, em atenção ao Despacho (SEI12321640), que solicitou informações acerca do cumprimento dos prazos parciais da Tabela 1 da Portaria Surod 198/2021, informou que a Gefop emitiu, em 26/7/2022, a Nota Técnica 4617/2022/GEFOP/SUROD/DIR (SEI12462456), em que consta que a Concessionária deixou de cumprir todos os prazos parciais fixados pela Agência, conforme excerto abaixo da referida Nota Técnica:

[...]

1. Esta Nota Técnica trata da verificação quanto ao atendimento, pela Concessionária K-Infra Rodovia do Aço S/A, das obrigações previstas na tabela 1 do anexo constante da Portaria nº 198, de 28 de junho de 2021, publicada no Diário Oficial da União em 01 de julho de 2021, referente ao contrato de concessão do Edital nº 007/2007, da BR 393/RJ.

[...]

3.1. De acordo com o apresentado pelo Escritório de Fiscalização de Paraíba do Sul/RJ no seu parecer, **a correção dos descumprimentos contratuais identificados na Tabela 1 da portaria não foram comprovados pela concessionária, tampouco puderam ser verificados em campo.**

3.2. Da relação de obras apontadas na Tabela 1 da citada Portaria 198/2021 acompanhadas pelo escritório, segue, de maneira resumida, o apurado pelo escritório de fiscalização conforme seu parecer:

ITEM	Prazo individual para cumprimento da falha ou transgressão identificada, em percentual de execução a contar do início do plano de cura	Avaliação do Escritório quanto a execução do plano de trabalho
PAVIMENTO	20% das inconformidades em até 6 meses, 70% em até 12 meses, 100% em até 18 meses	A concessionária não apresentou comprovação de execução de 20% das inconformidades. O PFR de Paraíba do Sul informa que o pavimento encontra-se em estado de deterioração e muitos defeitos já acentuaram-se, tornando-se buracos.
ELEMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA - DEFENSAS E BARREIRAS DE CONCRETO	100% dos pontos em até 6 meses	A concessionária não apresentou comprovação de execução de 100% dos pontos. O PFR de Paraíba do Sul informa que os pontos permanecem sem a devida correção.
OBRAS-DE-ARTE ESPECIAIS - Alargamento, recuperação	Alargamento, recuperação estrutural e reforço de OAE's: 20% das OAE's em até 6 meses, 45% em até 12 meses, 70% em até 18 meses,	A concessionária não apresentou comprovação de execução de 20% das OAE. O PFR de Paraíba do Sul informa que os

estrutural e reforço de OAE's	100% em até 24 meses	pontos permanecem sem a devida correção.
OBRAS-DE-ARTE ESPECIAIS - Lajes de transição em todas as OAE	20% das OAE's em até 6 meses , 45% em até 12 meses, 70% em até 18 meses, 100% em até 24 meses	A concessionária não apresentou comprovação de execução de 20% das OAE. O PFR de Paraíba do Sul informa que os pontos permanecem sem a devida correção.
SISTEMAS DE DRENAGEM E OBRAS-DE-ARTE CORRENTES	100% dos pontos em até 6 meses	A concessionária não apresentou comprovação de execução de 100% dos pontos. O PFR de Paraíba do Sul informa que os pontos permanecem sem a devida correção.
TERRAPLENOS E ESTRUTURAS DE CONTENÇÃO	20% das inconformidades em até 6 meses , 70% em até 12 meses, 100% em até 18 meses	A concessionária não apresentou comprovação de execução de 100% das inconformidades em terraplenos. O PFR de Paraíba do Sul informa que os pontos permanecem sem a devida correção.
SISTEMAS ELÉTRICOS E DE ILUMINAÇÃO	100% dos pontos em até 6 meses	A concessionária não apresentou comprovação de execução de 100% dos pontos do projeto do sistema elétrico da BR 393. O PFR de Paraíba do Sul informa que os pontos permanecem sem a devida correção.
OPERAÇÃO	100% de todos os pontos em até 6 meses	A concessionária não apresentou comprovação de execução de 100% dos pontos do sistema de CFTV. O PFR de Paraíba do Sul informa que os pontos permanecem sem a devida correção.
Correções de traçado (inclusive OAE's)	60% da extensão em até 6 meses , 100% em até 12 meses	A concessionária não apresentou comprovação de execução de 60% da extensão das correções de traçado. O PFR de Paraíba do Sul informa que os pontos permanecem sem a devida correção.
Execução de variantes e contornos (inclusive OAE's)	90 dias para início das obras , cronograma a cumprir conforme o cronograma contido no projeto executivo aprovado	A concessionária não apresentou comprovação de início de execução das obras. O PFR de Paraíba do Sul informa que não houve início de execução das obras.
Implantação de trevos em desnível, com alças, em pista dupla - parcial	Concomitantemente com a duplicação	A concessionária não apresentou comprovação de início de execução das obras. O PFR de Paraíba do Sul informa que não houve início de execução das obras.
Implantação de trevos em desnível, com alças, em pista dupla - completo		
Execução de passarelas sobre pista dupla		
Implantação de barreiras divisórias de pista		
Duplicações (inclusive OAE's)	90 dias para início das obras , cronograma a cumprir conforme o cronograma contido no projeto executivo aprovado	A concessionária não apresentou comprovação de início de execução das obras. O PFR de Paraíba do Sul informa que não houve início de execução das obras.
Execução de terceiras faixas	90 dias para início das obras , cronograma a cumprir conforme o cronograma contido no projeto executivo aprovado	A concessionária não apresentou comprovação de início de execução das obras. O PFR de Paraíba do Sul informa que não houve início de execução das obras.
Ampliação de capacidade no Ponto Azul e Trevo das Garças	100% de todos os pontos em até 6 meses	A concessionária não apresentou comprovação de 100% da obra de ampliação da capacidade do Ponto Azul. O PFR de Paraíba do Sul informa que não houve execução das obras.

4.2. Tendo em vista que o prazo previsto no cronograma aprovado para atendimento dos itens descritos era de 90 dias para início das obras de Duplicação, de terceiras faixas e de variantes e contornos e de 6 meses nos demais casos e que estes findaram-se em 28/09/2021 e 28/12/2021, respectivamente, observados os resultados apurados pelo escritório de fiscalização, no que compete a esta gerência, **entendem-se por descumpridas pela Concessionária K-Infra Rodovia do Aço S/A, em sua totalidade, as obrigações pactuadas na Tabela 1 da Portaria 198/2021/SUROD.**

4.3. Portanto, nos termos do Art. 38, § 3º, da Lei nº 8.987, de 13/02/1995, e do Art. 1º, § 1º da Portaria nº 198/2021, a Concessionária está sujeita a abertura de processo ordinário de caducidade do contrato de concessão:

[...] (grifo acrescentado)

3.18. A partir desse problema regulatório a ser solucionado (grave e notória inexecução contratual), **entende ser fundamental a solução da divergência entre os posicionamentos técnicos da Agência, haja vista que, no âmbito do processo de caducidade, sugeriu-se a decretação de caducidade, tendo como consequência a extinção antecipada do contrato, ao passo que, neste processo, a área técnica e jurídica defendeu a possibilidade de qualificar o empreendimento no âmbito do PPI para fins de relicitação, isto é, mantendo o contrato de concessão vigente com condições diferenciadas de prestação de serviço até a assunção do trecho rodoviário por outra concessionária.** Assim, busca-se identificar "qual opção regulatória apresenta menor incidência de

impactos negativos para usuários, poder público e concessionária".

3.19. Entre os atores que são afetados pela situação atual da Concessão, o Relatório apontou os usuários da Concessão, os moradores lindeiros, o Poder Público, em todas as suas dimensões e papéis, como a ANTT, o Ministério da Infraestrutura (MInfra), o Dnit e da Polícia Rodoviária Federal - PRF, a própria Concessionária e os financiadores da Concessão.

3.20. Tendo isso em vista, foram postas como premissas para escolha da melhor opção regulatória a continuidade da prestação dos serviços, com vistas à segurança viária, seja por meio da manutenção do contrato de concessão, seja por meio da prestação direta do serviço pelo Poder Público.

3.21. Seguindo a recomendação das Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório - AIR, foram avaliadas quatro alternativas, a saber:

- a) Manter a concessão da forma que está;
- b) Pactuar relicitação e realização de novo certame;
- c) Dar seguimento ao processo de caducidade; ou
- d) Realizar intervenção na concessão.

3.22. Quanto à primeira alternativa (**manter a situação atual**), o Relatório ressalta que a manutenção do *status quo* atual denota grande prejuízo aos usuários, que pagam por uma tarifa sem a contraprestação devida, e ao Poder Público, em suas mais diversas dimensões. Isso porque a inércia conduz a concessão ao agravamento da dependência de novos aportes pelo acionista da concessionária para fazer frente às obrigações contratuais. Além disso, pode caracterizar descuido da Agência no cumprimento de suas obrigações legais.

3.23. Quanto à segunda alternativa (**relicitação**), sustenta que um dos motivos determinantes para criação desse instrumento jurídico foi evitar a ocorrência de um processo de caducidade, mediante a repactuação do serviço em nível mínimo até que nova Concessionária, além de pagar a indenização em favor do operador anterior, ingresse e retome os investimentos essenciais. Por isso, por ser uma forma de transição amigável e menos onerosa para a Administração Pública, tende a ser, sob a ótica da prestação do serviço, a menos lesiva aos interesses dos usuários. Todavia, trouxe o seguinte argumento contrário à adoção desse instrumento no caso concreto:

[...]

61. Porém, é necessário considerar que os diversos acordos feitos, a saber TAC Multas, TAC Plano de Ação, e Portaria nº 198/2021/SUROD (7038557) não foram atendidos. À vista disso, embora, a literatura especializada⁽²⁾⁽³⁾ tenda a considerar que empresa que tenha sofrido sanções legais anteriores estará mais inclinada a fazer esforços para evitar sanções futuras, **nada há que garanta, neste caso, que haverá mudança de postura por parte da concessionária, ainda que haja redução na exigência dos serviços ou mesmo com a mudança de controle acionário**, como mostrando no Quadro 3 - Processos Sancionadores da K-INFRA entre 2018 e 2022.

62. Esse histórico fragiliza o argumento de que a negociação pacífica com suspensão das obrigações de investimento vincendas a partir da celebração do termo aditivo e o estabelecimento das condições mínimas em que os serviços continuarão ser prestadas pelo atual contratado de forma adequada até a assinatura do novo contrato.

63. A suspensão das obrigações de investimentos e a manutenção das condições em que o serviço será prestado são peça-chave deste procedimento. Isto porque desobriga o contratado de continuar a realizar investimentos para os quais ele não pode fazer frente, sem prejudicar a adequada prestação do serviço público, até a alteração do concessionário, nos termos legais. Por certo, é bastante nobre essa determinação legal, contudo não há meios para se determinar por quanto tempo a atual concessionária terá que continuar prestando o serviço; se haverá interessados na nova licitação; se ela conseguirá manter-se economicamente prestando o serviço exigido ou voltará a incidir em descumprimentos, como demonstrado ao longo dos anos. Nessa última hipótese, isto é, caso seja pactuada a relicitação e a concessionária continue a insistir no descumprimento contratual, não é claro se seria viável instruir processo de caducidade, dado que a legislação vigente é silente sobre o assunto.

64. Dessa forma, embora a alternativa que pode parecer trazer resultados mais auspiciosos seja a pactuação da relicitação e realização de nova outorga, é imprescindível levar em consideração os resultados apresentados pela concessionária, descritos no Item II, deste documento, que pontuou as dificuldades desta, para garantir, até o presente momento, a prestação adequada dos serviços.

65. Assim sendo, foi-se levantado o questionamento sobre a questão (sic) possibilidade de a União, por intermédio do DNIT, assumir o trecho rodoviário e os impactos para a prestação dos serviços essenciais oferecidos aos usuários. Sobre isso, a GECON informou, por meio do Despacho 12513207 que essa consulta está em trâmite no âmbito do processo nº 50500.106659/2021-49 de qualificação à relicitação. Destarte, assim que encaminhada a manifestação do referido Departamento, esta GECON se dispõe a disponibilizá-la.

66. Todavia, ao fazer avaliação qualitativa, sob o ponto de vista do usuário, comparando a prestação do serviço pelo DNIT, sem cobrança de tarifa, (cenário de caducidade) com a prestação dos serviços essenciais pela Concessionária, mediante o pagamento de tarifa (cenário de relicitação), a COFIR assim se posicionou no Despacho 12556512:

Os impactos para a prestação de serviços essenciais oferecidos aos usuários diante da possibilidade da União, por intermédio do DNIT, de assunção da rodovia, só poderão ser estimados após manifestação do próprio Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, que poderá informar sobre o tipo de atendimento a ser oferecido, uma vez que a Autarquia é capaz, inclusive, de efetuar convênios com terceiros, que possibilitem a prestação de serviços, a depender da dotação orçamentária disponível e do interesse público caso não possua equipe técnica ou administrativa para tal. (questão b).

Num cenário de Caducidade, o DNIT irá determinar quais serviços serão realizados e como eles serão executados, a depender de seu interesse e sua dotação orçamentária, dado que o Órgão é amplamente capacitado a garantir a conservação, manutenção e monitoração da rodovia, mediante serviços por ele contratados e determinados. De forma análoga, quanto aos serviços de atendimento médico e mecânico, bem como o uso dos SAUs, o modo como ocorrerão deve ser tratado diretamente com o DNIT dado que o mesmo (sic) poderá decidir por atender aos parâmetros de desempenho atualmente determinados, ou não, além de definir o serviço operacional que melhor entender válido para o trecho

rodoviário. Existe ainda a possibilidade de uso dos dispositivos do tipo guinchos e ambulâncias atualmente sob posse da Concessionária pelo DNIT e o mesmo poderá optar por convênios que permitam a execução de serviços de atendimento médico e mecânico que entender serem necessário.

(...)

Entende-se que num **Cenário de Relicitação**, a Concessionária deverá garantir a **conservação, manutenção e monitoração da rodovia**, mediante serviços de pavimentação, sinalização, drenagem, em terraplenos, etc. Além disso, os **serviços de atendimento médico e mecânico** (através do uso de ambulâncias, guinchos e outros dispositivos), bem como os **atendimentos dos SAUs** deverão permanecer de modo a garantir o atendimento aos parâmetros de desempenho determinados no contrato durante a relicitação. Busca-se assim garantir que o número de acidentes, feridos e mortos permaneça nos patamares atuais, muito inferiores aos do período anterior à Concessão. Além disso, a população lideira à rodovia já possui a segurança ao atendimento no caso de incidentes ocorridos na rodovia. Mantém-se, portanto, a regularidade do atendimento ao usuário.

67. Porém, sobre essa obrigatoriedade a equipe técnica da Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária, nos termos da Nota Técnica SEI N° 4617, mostrou que foi acordada a correção de 20% das inconformidades de pavimento, obras de arte especiais, terraplenos e estruturas de contenção e nem isso foi corrigido. Elementos de proteção e segurança, sistemas de drenagem também não foram executados.

[...] (grifo acrescentado)

3.24. Quanto à terceira alternativa (**caducidade**), menciona que a Resolução 5.935/2021 trouxe maior segurança para a condução desse tipo de expediente. Ademais, embora seja um processo litigioso, consta nos autos do Processo Administrativo 50500.096903/2021-58 que não há decisões arbitrais ou judiciais que impeçam a decretação da caducidade ou a aplicação de descontos tarifários. Ademais, entendeu o seguinte:

[...]

70. Por outro lado, **pela caducidade, o problema se resolve em parte, ao interromper ao fim e ao cabo deste incerto processo as receitas e os deveres de investimentos no projeto e ao mitigar a deterioração econômica do projeto**, assegurando à concessionária o direito de pagamento de indenização pelos investimentos não amortizados pelo Poder Concedente. Muito embora, neste ponto, tendo em vista o **passivo de multas apresentado no Quadro 3 deste documento, é possível que não haja valores a indenizar.**

71. Cabe explicar, que em relação aos valores da indenização devida ao contratado originário, a Nota Técnica 2068/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SBD717472), apresentou cálculo da indenização em função dos investimentos vinculados a bens reversíveis à União, ainda não depreciados ou amortizados. Ressalte-se, todavia, que foi feita apenas uma estimativa, haja vista a falta de documentação necessária para a sua conclusão:

[...]

72. Note-se que em multas transitadas ou não em julgado de 2018 a 2022 o valor de R\$ 854.749.441,00 (oitocentos e cinquenta e quatro milhões, setecentos e quarenta e nove mil, quatrocentos e quarenta e hum reais), portanto superior aos R\$ 625.705.780,61 (seiscentos e vinte e cinco milhões, setecentos e cinco mil, setecentos e oitenta mil reais e sessenta e hum reais) que podem ser utilizado como referencial máximo de eventual indenização a ser paga à concessionária, como descrito pela Gerência de Gestão Econômico Financeira, da SUROD.

73. Importante ainda destacar que, por meio da Nota Técnica 9021522, a GEGEF enfatizou que:

Diante dos fatos relatados, conclui-se que a **Rodovia do Aço, de um modo geral, apresentou baixo desempenho econômico-financeiro ao longo dos anos da série, não apresenta indicativo de melhora em sua situação financeira**, mesmo após pequena melhora nos resultados de 2019. Observando o período como um todo a **concessionária não apresentou sinais de recuperação.**

As demonstrações financeiras, de fato, apontaram que a Rodovia do Aço mantém, desde o ano de 2015, capital de giro negativo e insatisfatórias condições de liquidez e solvência. Nos exercícios 2014 a 2018, experimentou prejuízos financeiros e evidenciou capacidade de reação e reversão desse cenário apenas em 2019, o que remete à **incerteza de sua capacidade de liquidar compromissos assumidos a curto e longo prazos.**

74. No entanto, outra questão que se deve levar em consideração é a repercussão da caducidade sobre a tributação nos municípios cortados pela Rodovia do Aço K-Infra conforme Quadro 6 - *Impostos devidos pela K-Infra a prefeituras cortadas pela Rodovia do Aço de 2009 a 2022*. O ISS não tem destinação específica, ele vai para os cofres do município e compõe o seu orçamento. O ISS do serviço tem como base de cálculo a receita bruta obtida pela concessionária com a cobrança de pedágio. Desta forma, parte das tarifas dos pedágios acaba sendo destinada para beneficiar segmentos que vão além das melhorias na malha rodoviária. O repasse é feito proporcionalmente à extensão das rodovias nos municípios e tem importante impacto no orçamento, principalmente nas cidades menores. Cada prefeitura tem a liberdade para estabelecer a utilização deste recurso na área em que julgar ser de maior prioridade, seja em saúde, educação, segurança ou na expansão de infraestrutura de transporte, por exemplo. **A retirada desse valor, pode comprometer, o orçamento das prefeituras.**

Quadro 6 - Impostos devidos pela K-Infra a prefeituras cortadas pela Rodovia do Aço de 2009 a 2022

Rodovia do Aço - K-Infra	
Valores em Milhares de Reais - (R\$ mil)	
Ano	Imposto (ISS)
2009	1.708
2010	2.865
2011	3.180
2012	3.553

2013	3.998
2014	3.928
2015	3.924
2016	4.394
2017	5.274
2018	5.591
2019	5.689
2020	5.384
2021	5.203
2022 - 1 TRI	1.247
Total	55.938

Fonte: DFs Auditadas

76. Por fim, cabe acrescentar que o Ministério da Infraestrutura apresentou a ANTT, por meio do Ofício nº 266/2022/SNTT (SEI nº10131842), de 02/02/2022 e da Nota Informativa nº 4/2022/CGCR/DTROD/SNTT (SEI nº10131916), de 11/01/2022, proposta para tratamento do impasse acometido durante o início da execução da obra de duplicação da obra de ampliação de capacidade de duplicação entre os km 178+000 e km 182+400 do trecho concedido, tratada neste documento nos Parágrafos de 13 a 15. Cabe esclarecer que esse impasse consiste na oposição dos moradores do bairro de Barão de Angra, da cidade de Paraíba do Sul/RJ, quanto ao empreendimento, uma vez que ele alteraria o trânsito atual, ainda que irregular, em ambos os lados do bairro, em razão da existência de importantes pontos urbanos, postos de saúde e escolas às margens opostas da BR-393/RJ. Este empecilho, então, ensejaria alteração no projeto de duplicação em questão por meio da inclusão de dispositivo em desnível no local, a fim de garantir os interesses da comunidade local. Ressalta-se que tal obra complementar só poderia ser incluída no PER por meio de revisão extraordinária ou quinquenal do Contrato. Dessa forma o MINFRA se posicionou conforme segue no Ofício nº 266/2022/SNTT:

Desta feita, conforme detalhado na Nota Informativa nº 4/2022/CGCR/DTROD/SNTT (SEI 5080682), verifica-se que existem, no momento, impedimentos para que a referida obra seja executada pela atual concessionária (K-Infra Rodovia do Aço S.A.) ou mesmo pelo DNIT. A solução que se apresenta mais viável é a inserção do empreendimento no escopo de obras da nova concessão, a qual está na fase de contratação de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental.

[...]

3.25. Quanto à quarta alternativa (**intervenção**), informou que não está regulamentada no âmbito da ANTT. No entanto, entendeu que caberia à Agência realizar a intervenção e nomear um interventor, atribuindo-se os prazos, objetivos e limites da medida. Neste caso, este gestor deveria, com os recursos da concessão, viabilizar uma nova administração apta a cumprir as obrigações contratuais, o que seria temerário, uma vez que um dos problemas da concessionária é a insuficiência de recursos captados para fazer frente aos investimentos exigidos.

3.26. Após a análise dessas alternativas, concluiu o seguinte:

[...]

77. Diante do exposto, alguns apontamentos já lançados no presente processo deixam evidente que a requerente K-Infra tem apresentado dificuldade para cumprir o contrato, bem como outros instrumentos obrigacionais, sendo necessária uma ação para a continuidade dos serviços públicos concedidos, nos níveis adequados. Por isso, **avalia-se que a decretação da caducidade é a ação regulatória mais indicada para o caso**, por abrir caminho para eventual nova concessão ou para assunção dos serviços pelo Poder Público, de forma a corrigir os rumos da atual gestão. À par do passivo que deverá ser gerido, é de se considerar que por essa opção incidem eventuais custos de judicialização e demora na conclusão contratual. De outra sorte, ao termo do processo de caducidade a infraestrutura estará plenamente liberada para nova política pública. Seu espectro de ação sobre o problema se restringe a extirpar a concessionária que não vem desempenhando. (sic) abrindo margem para a degradação do serviço oferecido, o que de certa forma ameniza em parte a celeuma perante o Poder Público.

78. No entanto, a medida, por si só, não resolve os impactos sobre os usuários, que terão de conviver ainda um tempo com o serviço precário, até que nova política pública possa indicar os meios para se ajustar a prestação pública. Todavia, **diante do reiterado cenário de descumprimento de acordos acima identificados, aparenta-se ser a opção adequada para o momento**. Ressalte-se, nesta linha, o parecer da Comissão Julgadora, através da Nota Técnica 10319173, que recomendou à Diretoria Colegiada da ANTT que proponha à União a decretação da caducidade do contrato de concessão firmado com a K-Infra em razão do descumprimento do Anexo II, da Portaria 198/2021. Acresce-se a este parecer, conforme discorrido ao longo da presente Análise de Impacto Regulatório, que os demais descumprimentos contratuais podem ser acrescidos como justificativa da ação regulatória. Repise-se, como já exposto, que várias foram as situações em que tanto a equipe técnica dessa Agência quanto a Diretoria Colegiada manifestaram-se em relação à possibilidade de decretação de caducidade, tendo sido feita opção de outras ações regulatórias, que não lograram êxito.

79. **Não obstante o cenário que ora se indica, há que se considerar a possibilidade jurídica da adoção de processo de relicitação, ora analisado nos autos do Processo nº 50500.106659/2021-49, que a despeito do risco de descumprimento, mostra-se ainda factível, mesmo com menor potencialidade de êxito, que o quadro acima revela. Na pior das hipóteses, retomar-se-á o processo de caducidade, caso se entenda necessário.**

[...] (grifo acrescentado)

3.27. Feita essa breve síntese, entendo acertada a sugestão da área técnica de que a melhor alternativa a ser adotada para o caso concreto seja a declaração de caducidade. Todavia, discordo, com a devida vênia, da viabilidade técnica do requerimento de relicitação.

3.28. Com efeito, a Agência já utilizou todo o arsenal disponível para tentar solucionar as inexecuções contratuais (multas, TAC, período de cura contido na Portaria 198/2021) e o que se vê é um total descaso da Concessionária com a prestação dos serviços.

3.29. A maior evidência disso é a manifestação contida na Nota Técnica 4617/2022/GEFOP/SUOD/DIR (SE12462456), que demonstra que a Concessionária desrespeitou completamente os prazos parciais fixados na Tabela 1 da Portaria 198/2021.

3.30. É cediço que o objeto do processo de caducidade é a apuração do descumprimento dos prazos fixados na Tabela 2 da referida Portaria. Por isso, a apuração do descumprimento deverá se dar em processo apartado, observado o rito da Resolução 5.935/2021.

3.31. No entanto, não se pode olvidar que, como apontado pela Nota Técnica 6861/2021/GEFOP/SUOD/DIR (SE9021522), a Concessionária vem apresentando baixo desempenho econômico-financeiro ao longo dos anos da série, não apresentando indicativo de melhora em sua situação financeira.

3.32. Se, a despeito do não pagamento das multas já transitadas em julgado, a Concessionária já apresenta condição financeira adversa e não está cumprindo suas obrigações contratuais, que, nos termos do Despacho (SEI8922465), são essenciais para a segurança dos usuários, caso a Agência obtenha êxito nas execuções fiscais, haverá um sério risco de comprometimento ainda maior da prestação dos serviços.

3.33. Além disso, de acordo com o Relatório da AIR, o valor das penalidades, de 2018 a 2022, já ultrapassa a estimativa máxima de indenização cabível, caso seja extinto antecipadamente o contrato de concessão. Dessa forma, a manutenção da vigência do contrato tende a aumentar o passivo da Concessionária, agravando ainda mais a sua dívida para com a Agência, a qual, dada a situação financeira da Sociedade de Propósito Específico - SPE, corre também o risco de não ter o débito quitado.

3.34. O Relatório de AIR sustenta que a declaração de caducidade pode comprometer o orçamento das prefeituras cortadas pela rodovia, haja vista que a Concessionária deixará de recolher o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS. De fato, com a extinção do contrato de concessão, o Dnit passa a assumir o trecho e, como não haverá arrecadação de tarifa, as prefeituras deixarão de recolher o ISS. Todavia, é importante mencionar que o prejuízo para o Poder Público é muito maior com a manutenção da concessão, seja porque o valor das multas ou de depreciação dos bens reversíveis supera em muito o valor do tributo arrecadado, seja porque poderá ocorrer um aumento no nível de acidentes decorrente da piora das condições de trafegabilidade da rodovia, onerando os serviços de saúde pública das Prefeituras.

3.35. Importante ressaltar que, quando foi elaborado o Relatório de AIR, a Agência ainda não havia recebido a manifestação do Dnit acerca da possibilidade de assunção do trecho, razão pela qual a análise foi desenvolvida por meio de comparação qualitativa feita pela Cofir, a partir das competências dessa Autarquia e das ferramentas à sua disposição para a exploração do trecho.

3.36. Em 2/9/2022, a Surod recebeu, por meio do e-mail (SEI13207083), a resposta do Dnit ao Ofício 23365/2022/SUOD/DIR-ANTT (SEI2600462). De acordo com o Ofício 159853/2022/ASSTEC/GAB - DG/DNIT SEDE (SEI 13220292), o Dnit informou o seguinte:

[...]

1. Cumprimentando-o cordialmente, reporto-me ao Ofício SEI nº 23365/2022/SUOD/DIR-ANTT (12109924), por meio do qual essa Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) solicita a esta Autarquia informar as condições e conveniência para a assunção por este DNIT do trecho concedido da rodovia BR-393/RJ, compreendido entre a divisa MG/RJ (além Paraíba/MG) e o entroncamento com a BR-116/RJ (Via Dutra), em Volta Redonda/RJ, de modo a auxiliar na tomada de decisão quanto à decretação de caducidade do contrato de concessão ou a realização da relicitação contratual, referente ao contrato de concessão decorrente do Edital nº 007/2007, celebrado com a Concessionária K-Infra Rodovia do Aço S/A, instaurado em razão dos descumprimentos às obrigações previstas na Tabela 2 do anexo à Portaria SUOD nº 198, de 28/06/2021.

[...]

3. Nesta senda, esclarece-se que as condições e conveniência para a assunção por este DNIT do trecho concedido da rodovia BR-393/RJ, compreendido entre a divisa MG/RJ (além Paraíba/MG) e o entroncamento com a BR-116/RJ (Via Dutra), em Volta Redonda/RJ, são as seguintes:

☐ Quanto à instalação de equipamentos do Programa Nacional de Controle de Velocidade (PNCV), que tem por objetivo o aumento da segurança dos usuários nas rodovias federais sob sua jurisdição, por meio da disponibilização, instalação, operação e manutenção de equipamentos eletrônicos, com coleta, armazenamento e processamento de dados estatísticos e dados e imagens de infrações, em que pese as restrições orçamentárias, há possibilidade de cobertura do trecho, em face da remoção de equipamentos instalados em rodovias federais recentemente concedidas à iniciativa privada;

☐ Quanto ao Programa Nacional de Pesagem (PNP), que trata da fiscalização do excesso de peso na malha rodoviária federal sob responsabilidade desta Autarquia, promovida atualmente por meio das unidades móveis operacionais (UMOs), destaca-se que a rodovia ora discutida está inserida no programa, mais precisamente no segmento compreendido entre o km 296,0 e o km 299,9, podendo a fiscalização ser estendida também ao novo trecho, em havendo necessidade;

☐ Quanto à ocupação da Faixa de Domínio, que é a base física sobre a qual se assenta uma rodovia, sendo que nas áreas laterais é possível o uso, obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo DNIT, informa-se que com o retorno do trecho à jurisdição do DNIT serão realizadas fiscalizações e regularizadas as eventuais ocupações irregulares que venham a existir;

☐ Quanto aos serviços de manutenção rodoviária (recuperação, conservação e sinalização),

em atenção à Portaria nº 96, de 2021, faz-se necessário que esta Autarquia, juntamente com a Concessionária e essa ANTT promovam vistoria conjunta, a fim de atualizar o inventário da via e, por conseguinte, identificar os serviços necessários. Em seguida, iniciarem-se-iam as tratativas referentes às suas contratações, cujas conclusões são estimadas em cerca de 60 (sessenta) dias;

☒ Quanto à conservação do patrimônio a ser recebido, faz-se necessário, também, promover à sua vistoria, a fim de permitir o adequado planejamento de eventual contratação de serviços de vigilância, limpeza, e energia elétrica, em especial para as Praças de Pedágio, Postos de Pesagem e Postos de Operação e Resgate; e

☒ Quanto às obras de construção rodoviária, tais como adequação de capacidade/duplicação no trecho em epígrafe, registra-se que não há recursos disponíveis na LOA 2022, tampouco na PLOA 2023, e, desta forma, na eventual assunção do trecho, esta Autarquia restaria impossibilitada de abarcar novas obras na rodovia.

4. Por oportuno, ressalto que esta Autarquia não dispõe de recursos orçamentários capazes de suportar todas as necessidades de construção, manutenção e operação rodoviárias dos cerca de 57.000 quilômetros de rodovias federais pavimentadas, razão pela qual a decretação da caducidade, se assim for decidido por essa ANTT, implicará no premente reordenamento e/ou revisões de ações planejadas e/ou atualmente em execução.

[...]

3.37. Como se pode notar, o Dnit informa, em síntese, a possibilidade de assunção do trecho, após a realização de vistorias entre os envolvidos e a reordenamento ou revisões de ações planejadas/em execução, ressaltando a inviabilidade, por falta de previsão orçamentária, de execução de obras de construção rodoviária, como de capacidade/duplicação.

3.38. Quanto às obras de capacidade/duplicação, a Concessionária já não vinha cumprindo suas obrigações contratuais, desrespeitando, inclusive, o novo prazo concedido na Tabela 1 da Portaria 198/2021. Da mesma forma, caso seja celebrado Termo Aditivo decorrente de relicitação, não há na Proposta de Serviços e Investimentos Essenciais (SE11770234), apresentada nos autos do Processo Administrativo 50500.106659/2021-49, esse tipo de investimento e, ainda que tivesse, a Agência não teria mecanismos de *enforcement* para obrigar a Concessionária a cumpri-los, pois a Concessionária ignorou as medidas adotadas pela Agência.

3.39. Em virtude disso, não faz sentido obrigar os usuários a continuarem a receber os serviços mediante o pagamento de tarifa quando podem usufruí-los sem o seu pagamento.

3.40. Por tais razões, **com a devida vênia às manifestações técnicas contidas nos autos do Processo Administrativo 50500.106659/2021-49, creio que não há viabilidade técnica e jurídica para a qualificação do empreendimento no âmbito do PPI, na medida em que não se é possível justificar a necessidade, a pertinência e a razoabilidade da devolução amigável, conforme dispõe o art. 14, § 1º, da Lei 13.448/2017.**

3.41. O Decreto 9.957/2019, que regulamentou a Lei 13.448/2017, dispõe, no art. 4º, que cabe à ANTT analisar preliminarmente a viabilidade técnica e jurídica do requerimento de relicitação, que compreende a observância do disposto no Decreto e no Capítulo III da Lei:

[...]

Art. 4º O requerimento de relicitação será processado e analisado preliminarmente pela agência reguladora competente, à qual caberá manifestar-se sobre a **viabilidade técnica e jurídica** do requerimento de relicitação, **observado o disposto neste Decreto e no Capítulo III da Lei nº 13.448, de 2017.**

[...] (grifo acrescentado)

3.42. Por sua vez, o art. 14, § 1º, contido no Capítulo III da Lei 13.448/2017, dispõe o seguinte:

[...]

Art. 14. A relicitação de que trata o art. 13 desta Lei ocorrerá por meio de acordo entre as partes, nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo.

§ 1º **Caberá ao órgão ou à entidade competente, em qualquer caso, avaliar a necessidade, a pertinência e a razoabilidade da instauração do processo de relicitação** do objeto do contrato de parceria, tendo em vista os aspectos operacionais e econômico-financeiros e a continuidade dos serviços envolvidos.

[...] (grifo acrescentado)

3.43. Diante disso, a análise de viabilidade técnica e jurídica do requerimento de relicitação não se limita a verificar se as disposições contratuais não estão sendo atendidas ou se a Concessionária demonstra incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente. Da mesma forma, a análise preliminar da Agência não se presta apenas a verificar se foram apresentados todos os elementos que devem conter no requerimento de relicitação.

3.44. A análise do requerimento de relicitação, portanto, sem prejuízo dos pontos que já foram abordados nos autos do Processo Administrativo 50500.106659/2021-49, deve identificar essencialmente "*a necessidade, a pertinência e a razoabilidade da instauração do processo de relicitação*", mormente porque o objetivo da relicitação não é reduzir as obrigações contratuais da Concessionária, mas sim "*assegurar a continuidade da prestação dos serviços*", conforme art. 13 da Lei 13.448/2017.

3.45. Como já defendido acima, não há necessidade, pertinência, nem razoabilidade de instauração do processo de relicitação, pois:

a) o Dnit possui capacidade de assumir o trecho para executar os serviços e investimentos que seriam executados pela Concessionária no caso de relicitação, de modo que não é razoável manter a prestação dos serviços por meio de cobrança de tarifa acima do valor necessário para prestação dos serviços essenciais da rodovia, por um parceiro privado sabidamente inadimplente, quando os usuários podem usufruir serviços equivalentes já pagos pelos tributos que recolhem;

b) a manutenção do contrato de concessão, quer por obrigações contratuais originais, quer por obrigações contidas em Termo Aditivo decorrente de relicitação, tende a comprometer ainda mais a prestação dos serviços concedidos e a vida da comunidade lindeira. No caso do termo aditivo, conforme informação apresentada pela Sucon no Despacho (SEI12493465), não há previsão sequer para a realização da nova licitação do trecho, o que pioraria ainda mais a situação; e

c) o comportamento da Concessionária já evidenciou que os mecanismos de *enforcement* à disposição da Agência são insuficientes para exigir o cumprimento do contrato de concessão e de eventual termo aditivo decorrente de relicitação.

3.46. Ressalte-se que, de maneira intempestiva, quando o processo já estava pautado nesta 944ª Reunião de Diretoria Colegiada, a Concessionária protocolou a Carta DG 16.376 (SEI14331882), buscando demonstrar a viabilidade financeira da sua proposta para execução do termo aditivo referente à relicitação.

3.47. Para além de totalmente intempestiva e natureza meramente protelatória - dado que a proposta chega após mais de 1 ano de trâmite processual e às vésperas da deliberação da Diretoria -, mesmo uma análise perfunctória demonstra a fragilidade da proposta da K-Infra.

3.48. Em suma, a Concessionária propõe basicamente investimentos em manutenção da rodovia na ordem de R\$ 80 milhões, financiados, em sua esmagadora maioria (75%), com a tarifa paga pelo usuário. Apenas 25% desse investimento - cerca de R\$ 20 milhões - seriam provenientes de aportes do acionista.

3.49. Destaco que, segundo as demonstrações contábeis de 2019 a 2021, após a mudança de controle da concessionária, o atual acionista nunca investiu com recurso próprio na concessão. Na verdade, nesse período, o acionista recebeu cerca R\$ 16 milhões a título de "serviços prestados de assessoria de controle, planejamento e gestão empresarial", ao mesmo tempo que as despesas com os membros do Conselho de Administração e da Diretoria Executiva somaram cerca de R\$ 3,5 milhões.

3.50. Destarte, creio que tal manifestação, além de não demonstrar a vantajosidade de manutenção do contrato ante a prestação do serviço pelo Poder Público, não garante que a Concessionária honrará com seus compromissos, pois apresenta reiterado descumprimento das obrigações contratuais e a Agência se utilizou, de maneira infrutífera, de todo arsenal de ferramentas à sua disposição para tentar restabelecer a adequada prestação dos serviços.

3.51. Dessa forma, entendo que não há viabilidade técnica e jurídica para qualificação do empreendimento no âmbito do PPI, de modo que sujeito à apreciação do Colegiado desta Agência proposta divergente da contida na minuta de deliberação (SEI 13614062).

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, VOTO por:

a) não atestar a viabilidade técnica e jurídica do requerimento de relicitação da concessão da Rodovia BR-393/RJ, apresentado pela Concessionária K-Infra Rodovia do Aço S.A., nos termos do art. 4º do Decreto nº 9.957/2019; e

b) determinar o envio do referido processo, no qual consta o requerimento de relicitação da Concessionária K-Infra Rodovia do Aço S.A., ao Ministério da Infraestrutura, em atendimento ao art. 5º do Decreto nº 9.957, de 2019.

Brasília, 17 de novembro de 2022.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO
Diretor



Documento assinado eletronicamente por DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor, em 17/11/2022, às 12:05, 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, informando o código verificador 13850463 e o código CRC 08D10C4D.