



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: Davi Barreto

TERMO: Voto do Relator

NÚMERO: 80/2020

OBJETO: Deliberação que atesta viabilidade técnica e jurídica nos termos do art. 4o do Decreto 9.957/2019.

ORIGEM: Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD).

PROCESSO (S): 50500.429595/2019-37

PROPOSIÇÃO ~~PROPARECER~~ n. 00250/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, aprovado integralmente e complementado pelo DESPACHO DE APROVAÇÃO n.00135/2020/PF-ANTT/PGF/AGU.

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta de requerimento da Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A (MSVia), detentora do Contrato de Concessão de exploração da Rodovia BR-163/MS, 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 20 de dezembro de 2019, a MSVia protocolou na Agência, por meio da Carta PR-000467/2019 (SEI2440213), requerimento de adesão ao processo de relicitação, nos termos estabelecidos na Lei 13.448/2017 e no Decreto 9.957/2019.

2.2. Em busca de atender os requisitos estabelecidos art. 3º do Decreto 9.957/2019, anexo ao seu requerimento da relicitação (SEI2440213 e relação no SEI 2312104) , a Concessionária encaminhou os seguintes documentos:

- justificativas e os elementos técnicos que demonstrem a necessidade e a conveniência da adoção do processo de relicitação (SEI 2312105);
- declaração de renúncia ao prazo para corrigir eventuais falhas e transgressões (SEI 2312106);
- declaração de intenção de aderir, de maneira irrevogável e irretroatável, à relicitação do contrato de parceria (SEI 2312107);
- declaração de renúncia quanto à participação do contratado e de 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 (SEI 2312108);
- informações sobre os bens reversíveis vinculados ao empreendimento objeto da parceria (SEI 2312109 e 2312110);
- informações sobre os instrumentos de financiamento utilizados no contrato de parceria (SEI 2312111);
- informações sobre os contratos vigentes com terceiros, decorrentes do contrato de parceria (SEI 2312112);
- informações sobre a situação dominial das áreas afetadas pelo contrato de parceria (SEI 2312113 e 2312114);
- informações de controvérsias entre o contratado e o poder concedente e entre aquele e terceiros, nos âmbitos administrativo, judicial e arbitral (SEI 2312115);
- informações sobre a (in)existência de regime de recuperação judicial, recuperação extrajudicial ou falência relacionado à sociedade de propósito específico (SEI 2312116);
- indicação, de maneira fundamentada, as condições propostas para a prestação dos serviços essenciais durante o trâmite do processo de relicitação (SEI 2312117);
- indicação, de maneira fundamentada, das obrigações de investimentos essenciais a serem mantidas, alteradas ou substituídas após a assinatura do termo aditivo (SEI 2312118);
- apresentação realizada na Câmara dos Deputados sobre situação dos contratos de concessões rodoviários (SEI 2312119); e

- ata da eleição da diretoria da MSVia (SEI2312120).

2.3. Diante dos documentos protocolados, o Superintendente de Exploração Rodoviária (Surod), à época de nominada de Suiñf, encaminhou os autos à Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias (Geref) e à Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (Gefir), por meio do Ofício Circular 1364/2019 (SEI2323591), para que as unidades técnicas analisassem a documentação à luz dos arts. 13 e 14 da Lei 13.448/2017 e dos arts. 3º e 4º do Decreto 9.957/2019, que tratam dos requisitos ao procedimento de qualificação do empreendimento à relicitação.

2.4. Ato contínuo, a Gefir solicitou manifestação de algumas unidades organizacionais sobre pontos específicos do Decreto 9.957/2019, conforme listado abaixo:

- Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias (Geeng) - situação dominial das áreas afetadas pelo contrato de parceria, especialmente quanto aos procedimentos de desapropriação, desocupação e remoção [item (d) - art. 3º do referido Decreto];
- Coordenação de Instrução Processual (Cipro) - levantamento das as controvérsias em discussão 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 [item (V-e) - art. 3º do referido Decreto]; e
- Coordenação de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - URRS (Coinf/URRS) - condições propostas para a prestação dos serviços essenciais durante o trâmite do processo de relicitação; e das obrigações de investimentos essenciais a serem mantidas, alteradas ou substituídas após a assinatura do termo aditivo [itens VI-a e b - art. 3º do referido Decreto].

2.5. Em resposta, a Cipro informou, por meio de Despacho (SEI2424045), a listagem preliminar das principais 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 em litígio, das partes, do valor da causa e da fase processual.

2.6. Por sua vez, a Geeng encaminhou Parecer (SEI2474100), no qual apresenta as Declarações de Utilidade Pública (DUP) publicadas para o contrato da MSVia e a análise dos valores indenizatórios constantes das prestações de contas de desapropriações recebidas na Gefir.

2.7. Por fim, a Coinf/URRS apresentou sua análise, por meio de Despacho (SEI2569258), no qual manifestou o seu entendimento quanto às atividades essenciais, no sentido de que a Concessionária deverá garantir a qualidade da rodovia, a fluidez do trânsito e, principalmente, a redução de acidentes.

2.8. A Geref, por sua vez, solicitou, por meio de Despacho (SEI2581213), que a Geeng se manifestasse quanto aos argumentos apresentados pela MSVia, constante no Doc. SEI2312105, no tocante ao fracionamento do licenciamento ambiental.

2.9. Em resposta, a Geeng encaminhou a Nota Técnica 633 (SEI2719646), na qual informa que "o atraso na disponibilização da LI não onerou a Concessionária quanto ao atendimento das 3 (três) primeiras metas anuais previstas no PER para as obras de duplicação (Item 3.2.1)"; além disso, a unidade técnica afirma que "ficou caracterizado que a fragmentação do licenciamento ambiental das obras não tem impedimentos contratuais e, portanto, tal argumento não tem embasamento para justificar o não cumprimento de determinações do Contrato de Concessão ou do PER firmados entre a CCR-MSVIA e a ANTT".

2.10. Em 28/2/2020, a Geref consubstanciou a sua análise na Nota Técnica 771/2020 (SEI 2816962), realizada com base na Carta PR-000467/2019 e seus anexos (SEI2440213), de 20/12/2019. Na Nota técnica a Gerência apresentou (i) uma breve contextualização da concessão; (ii) o histórico dos reajustes e revisões tarifárias; (iii) os descontos de reequilíbrio aplicados na tarifa da concessionária; e (iv) a situação financeira da concessionária (item 5. ASPECTOS ECONÔMICOS-FINANCEIROS A PARTIR DE DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS), que assevera que das informações extraídas das demonstrações financeiras anuais (anos de 2014 a 2018) a MSVia apresentava um baixo desempenho contratual do ponto de vista dos aspectos econômicos-financeiros analisados.

2.11. Ao analisar o requerimento de relicitação apresentado pela MSVia, em síntese, a unidade técnica afirma que houve prestação de serviço inadequado, ineficiente e descumprimento às disposições contratuais e a parâmetros técnicos e de desempenho previstos no PER, consoante avaliação global formalizada no OFÍCIO SEI N° 8202/2019/SUINF/DIR-ANTT (SEI 0783804 no Processo 50500.321642/2019-03), de 16 de julho de 2019, que notificou a concessionária para os fins do art.38, caput e §3º, da Lei nº 8.987/2003, que tratam da possibilidade de declaração de caducidade no caso de inexecução total ou parcial do contrato. A título de exemplo, a GEREf indica a aplicação do desconto de reequilíbrio de forma sucessiva e crescente: "Em vista disso, diante das diretrizes do processo de relicitação estabelecidas pelo Art. 2º do Decreto nº 9.957/2019, conclui-se que a devolução coordenada e negociada é preferível ao processo de caducidade, ainda que consumadas as hipóteses previstas nos incisos I e II, §1º, Art. 38 da Lei nº 8.987/1995."

2.12. Em 13/3/2020, a Gefir juntou aos autos a Nota Técnica 765/2020 (SEI2815623), na qual apresentou sua análise quanto à documentação encaminhada pela MSVia, Carta PR-000467/2019 (SEI 2440213) e seus anexos, no que se refere a sua competência regimental. A análise da unidade técnica pautou-se no art. 3º do Decreto nº 9.957/2019 que estabelece os requisitos

mínimos para o requerimento de relicitação. Em síntese, a Gefir analisou os seguintes requisitos: I - justificativas e elementos técnicos que viabilizem a análise da necessidade e da conveniência da realização da relicitação; II - informações quanto aos bens reversíveis vinculados ao empreendimento; III - 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; IV - condições propostas para a prestação dos serviços essenciais durante o trâmite do processo de relicitação; e V - obrigações de investimentos essenciais a serem mantidas, alteradas ou substituídas após a assinatura do termo aditivo. Da análise, apesar de não concordar com a integralidade das propostas da MSVIA, a Gefir concluiu que as "informações e documentações apresentadas pela Concessionária MSVIA relativas ao requerimento de relicitação do trecho concedido, a Concessionária atendeu os requisitos de competência desta GEFIR".

2.13. Ato contínuo, em 13/3/2020, a Surod informou, por meio do Ofício 5116 (SEI2991866), à MSVIA que as unidades organizacionais da Superintendência haviam realizado a análise da documentação encaminhada e deu prazo de 15 dias para que a concessionária se manifestasse acerca do assunto.

2.14. Dentro do prazo estabelecido, em 27/3/2020, a MSVIA protocolou na Agência a Carta PR - 000215/2020 (SEI3117822), por meio do qual manifestou sua concordância quanto aos temas propostos pela unidades organizacionais, bem como apresentou alguns apontamentos sobre determinadas considerações, e sugestões para os parâmetros de desempenho dos serviços e investimentos a serem estabelecidos no Termo Aditivo, e suas repercussões na Tarifa Básica de Pedágio.

2.15. Por sua vez, o Superintendente de Infraestrutura Rodoviária encaminhou o documento protocolado pela MSVIA para a Geref, Gefir e Geeng, solicitando que as unidades organizacionais analisassem os apontamentos apresentados pela Concessionária.

2.16. Em resposta, a Geref elaborou a Nota Técnica 1719/2020 (SEI3263157) na qual reiterou o seu entendimento de que a MSVIA cumpriu com os requisitos exigidos pelos artigos 13 ao 15 da Lei 13.448/2017 e pelo Art. 3º do Decreto 9.957/2019 e concluiu que, do ponto de vista técnico, a devolução coordenada e negociada é preferível ao processo de caducidade.

2.17. Por seu turno, a Geeng discordou do argumento apresentado pela MSVIA, na Nota Técnica 1858/2020/COAMB/GEENG/SUINF/DIR(SB299831), de que dos 554,7 km de obras de duplicação autorizadas pela Licença de Instalação LI nº 1083/2015 - 2ª retificação, apenas 250 km estariam de fato liberados para as obras, a unidade técnica afirma que os quantitativos constantes no PER e na LI mostram que, na verdade, estão autorizados para duplicação 554,7 km ao longo do trecho rodoviário concedido à MSVIA. Portanto, nesse sentido, fica reiterada a conclusão postulada na NOTA TÉCNICA SEI Nº 663/2020/COAMB/SUINF/DIR (SEI 2719646) .

2.18. Por fim, a Gefir apresentou a Nota Técnica 1911/2020 (SEI 3333607), na qual reafirma o seu entendimento de que a concessionária atendeu aos requisitos estabelecidos na Lei 13.448/2017 e no Decreto 9.957/2019. Todavia, ressalta a aceitação parcial da proposta da MSVIA para as condições de prestação dos serviços essenciais durante o trâmite do processo de relicitação e a não concordância quanto à proposta para atendimento médico e mecânico proposto, dentre outros pontos a seguir aprofundados na análise processual.

2.19. Ato contínuo a Surod elaborou o Relatório a Diretoria 396/2020 (SEI3473585), no qual atesta a viabilidade técnica do requerimento de relicitação apresentado pela MSVIA, e a Minuta de Deliberação (SEI3474263), propondo envio da proposta de qualificação da Concessionária ao Ministério da Infraestrutura, em atendimento ao art. 4º, *caput*, do Decreto 9.957/2019.

2.20. Após a análise da viabilidade técnica, os autos foram encaminhados à Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) para a análise da viabilidade jurídica de qualificação da MSVIA. A PF-ANTT emitiu o Parecer 00250/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, aprovado e complementado pelo DESPACHO DE APROVAÇÃO 00135/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SB589939), em que se concluiu ser juridicamente viável o prosseguimento do presente processo de qualificação, todavia, recomendou a observância quanto aos pontos levantados no Parecer no tocante ao encaminhamento de (i) acordo entre a Concessionária e a ANTT sobre os serviços essenciais; e (ii) a clara caracterização dos descumprimentos contratuais ou da incapacidade de adimplemento da concessionária para o enquadramento da relicitação. Complementarmente, foi recomendado à Diretoria Colegiada da ANTT que promova a sugestão ao Ministério da Infraestrutura, ao Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e, conseqüentemente, ao Presidente da República, a indicação de condição resolutiva de caráter temporal no Decreto de qualificação para o caso de o Termo Aditivo não vir a ser celebrado, p.ex., em 90 (noventa) dias, ou outro prazo entendido como adequado.

2.21. Em resposta, a Gefir acostou aos autos o Despacho Gefir, de 17/06/2020 (SEI3595787), no qual reafirma que a concessionária vem aumentando o seu descumprimento contratual ao longo dos anos, em relação à média anual, e que nem mesmo a aplicação de penalidades desde o início do contrato refletiu numa melhora do seu desempenho, adicionalmente, informa que o Parecer 376/2019/GEFIR/SUINF/DIR (SEI647018) no Processo 50500.321642/2019-03, analisou de forma detalhada as aplicações de penalidade, as inexecuções das obras obrigatórias e previstas no programa de exploração da rodovia e também o detalhamento dos descontos de reequilíbrio aplicados, referentes à Concessão. Quanto aos serviços essenciais, a unidade técnica informa que todos os serviços que configurem a segurança viária serão preservados no período de relicitação, bem como exigidos para a assinatura do Termo Aditivo de relicitação, a fim de manter os parâmetros e serviços essenciais durante o período de relicitação para segurança da via e do usuário.

2.22. No dia 18/6/2020, os autos foram distribuídos mediante sorteio a esta Diretoria para análise e proposição em reunião da Diretoria Colegiada.

2.23. Da análise preliminar dos autos, esta Diretoria verificou a não concordância entre a

unidade técnica e a Concessionária quanto ao atendimento do parâmetro de desempenho IRI (índice de Regularidade Longitudinal). Diante do impasse, foi realizada uma reunião, no dia 14/6/2020, com os técnicos da Agência (Geref e Gefir) e representantes da Concessionária na busca de entendimento entre as partes. Em resposta ao debatido nessa reunião, a MSVia protocolou a Carta PR-000383/2020 (SE13759566), na qual "*entende como razoáveis e pertinentes para o momento processual as proposições realizadas pela área técnica dessa r. Agência Reguladora, motivo pelo qual reitera sua manifestação de interesse no prosseguimento do processo de relicitação, nos termos da Lei 13.448/2017 e Decreto 9.957/2019.*"

2.24. É o relatório.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

DO ENQUADRAMENTO DO REQUERIMENTO NA HIPÓTESE DE RELICITAÇÃO DO ART. 13 DA LEI 13.448/2017

3.1. Primeiramente, deve-se confirmar a situação em tela como hipótese de relicitação, que pode ocorrer em contratos de concessão no setor rodoviário " cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente", conforme dispõe o art. 13 da Lei 13.448/2017.

DA RELICITAÇÃO DO OBJETO DO CONTRATO DE PARCERIA

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 **cuja s disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.**

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.**

§ 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;

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;

III - de declaração formal quanto à intenção de aderir, de maneira irrevogável e irretroatável, ao processo de relicitação do contrato de parceria, nos termos desta Lei;

IV - da renúncia expressa quanto à participação no novo certame ou no futuro contrato de parceria relicitado, nos termos do art. 16 desta Lei;

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.

§ 3º Qualificado o contrato de parceria para a relicitação, nos termos do art. 2º desta Lei, serão sobrestadas as medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processos de caducidade eventualmente em curso contra o contratado.

§ 4º Não se aplicam ao contrato de parceria especificamente qualificado para fins de relicitação, até sua conclusão, os regimes de recuperação judicial e extrajudicial previstos no [Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005](#), exceto na hipótese prevista no § 1º do art. 20 desta Lei.

(grifos acrescentados)

3.2. Quanto ao enquadramento na hipótese de descumprimento das disposições contratuais, indicado pela Concessionária, cabe confirmá-lo no âmbito da ANTT consoante o que consta do Processo SEI50500.321642/2019-03, em especial, Parecer 376/2019/GEFIR/SUINF/DIR (SEI 0647018), que analisou de forma detalhada as aplicações de penalidade, as inexecuções das obras obrigatórias e previstas no programa de exploração da rodovia e também o detalhamento dos descontos de reequilíbrio aplicados, referentes ao Contrato de Concessão entre a ANTT e a MSVia. Nesse sentido, imperioso destacar a conclusão da referida peça técnica:

IV. CONCLUSÃO

28. Por meio da análise do quantitativo de infrações, verifica-se que a Concessionária **aumentou o descumprimento de cláusulas contratuais ao longo dos anos**, principalmente no último ano (primeiros dois meses do 6º ano de concessão), em relação à média anual. Nota-se ainda que nem mesmo a aplicação de penalidades desde o início do contrato refletiu numa melhora do desempenho da Concessionária MSVIA.

29. Em relação às inexecuções das obras obrigatórias nos prazos previstos no PER, se verificam **índices extremamente elevados de inexecução, com execução de obras somente no 1º e 2º ano e paralisação das obras nos demais anos**. Portanto, não se nota uma atuação na gestão contratual por parte da MSVIA para alteração deste quadro, deixando de disponibilizar as referidas obras que gerariam a melhoria da segurança viária e do nível de serviço da rodovia para os usuários.

30. Sobre os parâmetros de desempenho, o Fator D reflete que a **MSVIA não executou os serviços de modo satisfatório, pois não atingiu os limites mínimos exigidos no PER**.

31. Diante do exposto, considerando a análise apresentada no presente Parecer, pode-se concluir que o desempenho da Concessionária de Rodovia Sul Matogrossense (MSVIA) encontra-se

inadequada em relação às suas obrigações contratuais conforme os padrões exigidos pelo contrato e PER, devido ao elevado número de penalidades, que representa o descumprimento de cláusulas contratuais, bem como da inexpressiva execução das obrigações de investimento e do não atendimento aos parâmetros de desempenho mínimos dos elementos da rodovia, que comprometem o serviço prestado ao usuário, tendo-se, portanto, fatos indicativos para a abertura do processo de caducidade.

(grifos acrescidos)

3.3. Nesse sentido, inclusive, foi encaminhado o Ofício SEI nº 8202/2019/SUINF/DIR-ANTT (SEI 0783804), de 16/7/2019, que sintetiza manifestações das unidades organizacionais da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária nesse processo sobre avaliação global de todas as disposições regulamentares e obrigações contratuais, ainda, notificando a concessionária para os fins do art.38, *caput* e §3º, da Lei nº 8.987/2003, que tratam da possibilidade de declaração de caducidade face a inexecução total ou parcial do contrato, a saber:

Ofício SEI nº 8202/2019/SUINF/DIR-ANTT (SEI 0783804), de 16 de julho de 2019:

1. Cumprimentando-o cordialmente, servimo-nos do presente para informar que, mediante o processo administrativo em epígrafe, as unidades organizacionais da SUINF realizaram avaliação global de todas as disposições regulamentares e obrigações contratuais, conforme documentos indicados a seguir:

Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias (GEREF):

- Nota Técnica SEI nº 879/2019/GEREF/SUINF/DIR (0612406); e
- Atestado de Regularidade Econômico-Financeiro (0612406).

Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR):

- Parecer nº 376/2019/GEFIR/SUINF/DIR (0647018); e
- Parecer nº 395/2019/GEFIR/SUINF/DIR (0717194).

Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias (GEENG):

- Parecer nº 5/2019/COAMB/GEENG/SUINF/DIR (0364213).

Gerência de Regulação e Outorgas de Rodovias (GEREG): e

- Ofício SEI nº 6.759/2019/GEREG/SUINF/DIR-ANTT (0630246).

Coordenação de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - Unidade Regional do Rio Grande do Sul (COINFRS):

- Parecer nº 57/2019/COINFRS/URRS (0601055).

2. Dos documentos técnicos juntados nos autos, em suma, foi observado que o serviço prestado pela Concessionária encontra-se inadequado e ineficiente, bem como foi verificado diversos descumprimentos de cláusulas contratuais e parâmetros técnicos e de desempenho previstos no PER.

3. Desta feita, tendo em vista que foram apontados pelas áreas técnicas da SUINF diversas irregularidades contratuais classificados de natureza grave, **em atendimento ao disposto no art. 38, § 3º, da Lei nº 8.987/1995, solicitamos que, impreterivelmente no prazo de 30 (trinta) dias contados a partir do recebimento deste Ofício, a Concessionária MSVIA apresente as justificativas acerca das irregularidades e inadimplências apuradas e identificadas nos autos do presente processo.**

3.4. Para além do descumprimento das disposições contratuais, quanto ao enquadramento sugerido pela concessionária também pela sua situação em *incapacidade de adimplir* as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente, destaca-se e análise da GEREF na Nota Técnica 771/2020 (SEI 2816962):

7.1.8 Considerações da GEREF

Nesta ocasião, realizaremos as considerações cotejando com os preceitos do Art. 13 e Art. 14, §2º, inciso I da Lei nº 13.448/2017 e Art. 3º, inciso I do Decreto nº 9.957/2019.

(...)

A associação de elevado deságio com materialização de riscos alocados à MSV ia engendrou prestação de serviço inadequado, ineficiente e descumprimentos de cláusulas contratuais e parâmetros técnicos e de desempenho previstos no PER conforme Ofício SEI nº 8202/2019/SUINF/DIR-ANTT (documento SEI nº 0783804).

Quando apresentamos uma sinopse dos reajustes e das revisões ordinárias e extraordinárias, observou-se a **aplicação do desconto de reequilíbrio sucessivos e crescentes em razão das inexecuções**. Os reajustes acumulados da TBP na ordem de 52% foram insuficientes para que a tarifa média praticada nas praças de pedágio mantivesse o preço nominal, tamanha desoneração necessária aos usuários do sistema rodoviário em face do inadimplemento contratual.

A Nota Técnica SEI nº 879/2019/GEREF/SUINF/DIR (documento SEI 0207705), que tratou dos aspectos econômico-financeiros a partir das demonstrações financeiras, salientou que **a solvência da companhia não restou comprometida, provavelmente em decorrência da sequência de aportes de capital pelo grupo controlador, bem como em razão do nível de entregas das obrigações estarem abaixo das definições contratuais, notadamente do PER**.

Por fim, quanto ao Índice de Liquidez Geral a referida Nota Técnica conduziu que **o mesmo se encontra em valores insatisfatórios (próximos de zero) devido aos compromissos de longo prazo assumidos pela Concessionária junto à Caixa Econômica Federal (CEF) e ao financiamento de longo prazo concedido pelo BNDES em sucessão ao empréstimo ponte**.

Diante do exposto, foi possível constatar que a MSV ia apresentava um baixo desempenho contratual, do ponto de vista dos aspectos econômico-financeiros analisados.

Isto posto, não há incerteza que o contrato de concessão relativo ao Edital nº 005/2013, firmando entre a MSV ia e a União, por intermédio da ANTT, aproxima-se para a extinção por caducidade.

Alternativa conferida pela Lei nº 13.448/2017 é o acordo entre as partes, instaurando o processo de relicitação da BR-163/MS. Como mencionada na Exposição de Motivos da Medida Provisória, a devolução coordenada e negociada é preferível ao processo de caducidade, muitas vezes moroso e com longa disputa judicial, em que, normalmente, os usuários da concessão são os principais penalizados pela má prestação do serviço até a conclusão do processo.

Assim, caracterizada a hipótese de aplicação do Art. 13 da Lei em referência, seguiremos no exame dos demais dispositivos legais e normativos.

(...)

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Do ponto de vista documental e de apresentação de informações, sob os aspectos avaliados pela GEREV, a MSVIA - Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A. cumpriu com os requisitos exigidos pelos artigos 13 ao 15 da Lei nº 13.448/2017 e pelo Art. 3º do Decreto nº 9.957/2019.

Preliminarmente, a insuficiência de informações sobre os instrumentos de financiamentos utilizados no contrato de concessão foi contornada com o emprego das demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2018.

Além disso, posteriormente, serão solicitadas informações complementares, para fins de apurar os valores de indenização eventualmente devidos à MSVIA, no processo de extinção antecipada do contrato de concessão, nos moldes previstos pelo Art. 3º da Resolução ANTT nº 5.860, de 03/12/2019.

Dessa forma, para caracterizar a hipótese motivadora da instauração do processo de relicitação do trecho concedido da BR-163/MS, a GEREV apresentou subsídios que comprovam que as disposições contratuais não estão sendo atendidas, refletidas, por exemplo, na aplicação do desconto de reequilíbrio de forma sucessiva e crescente.

Em vista disso, diante das diretrizes do processo de relicitação estabelecidas pelo Art. 2º do Decreto nº 9.957/2019¹¹, conclui-se que a devolução coordenada e negociada é preferível ao processo de caducidade, ainda que consumadas as hipóteses previstas nos incisos I e II, §1º, Art. 38 da Lei nº 8.987/1995.

(grifos acrescentados)

3.5. Nesse sentido, **manifesto minha concordância ao posicionamento da área técnica da ANTT de que o alto nível de descumprimento contratual, sem perspectivas de recuperação, evidenciado nos autos, permite o enquadramento do pedido de devolução da concessão ao previsto no art. 13 da Lei 13.448/2017.**

DA VIABILIDADE TÉCNICA (ART.14, §1º, DA LEI Nº 13.448/2017, E ART. 3º, VI E §2º, DO DECRETO Nº 9.957/2019)

3.6. Prosseguindo no enquadramento do requerimento da Concessionária na relicitação, enquanto alternativa ao processo de caducidade, tem-se que o art. 14, *caput*, da Lei 13.448/2017 remete o detalhamento dos termos e prazos da relicitação a ato do Poder Executivo, que no caso é o Decreto 9.957/2019, que estabeleceu as diretrizes da relicitação (art. 2º), como também a análise preliminar do requerimento pela Agência Reguladora nomeadamente sob aspectos de viabilidade técnica e jurídica (art. 4º). Em seguida à análise da Agência, os autos devem ser encaminhados ao Ministério da Infraestrutura e, ato contínuo, submetido à deliberação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, ao qual caberá opinar, previamente à deliberação do Presidente da República, quanto à conveniência e à oportunidade da relicitação e sobre a qualificação do empreendimento no Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República.

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. 4º, §1º).

3.8. Nesse sentido, as normas do regulamento do Decreto nº 9.957/2019:

Art. 2º São diretrizes do processo de relicitação:

- I - continuidade, regularidade e eficiência na prestação dos serviços contratados aos usuários; e
 - II - transparência, necessidade e adequação das decisões dos órgãos e das entidades competentes.
- (...)

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.

Art. 5º Após a manifestação da agência reguladora competente, nos termos do disposto no art. 4º, o processo será remetido ao Ministério da Infraestrutura, ao qual caberá manifestar-se sobre a compatibilidade do requerimento de relicitação com o escopo da política pública formulada para o setor correspondente.

Art. 6º O processo de relicitação, instruído com as manifestações da agência reguladora competente e do Ministério da Infraestrutura, será submetido à deliberação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, ao qual caberá opinar, previamente à deliberação do Presidente da República, quanto à conveniência e à oportunidade da relicitação e sobre a qualificação do empreendimento no Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, nos termos do disposto no [art. 2º da Lei nº 13.448, de 2017](#).

§ 1º A deliberação favorável quanto ao requerimento de relicitação não implica o reconhecimento pelo Poder Público da procedência de questões suscitadas pelo contratado originário no âmbito do contrato de parceria, especialmente quanto a eventuais desequilíbrios econômico-financeiros.

§ 2º Após a qualificação do empreendimento no Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República para fins da relicitação, as medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processos de caducidade eventualmente em curso contra o contratado originário ficarão sobrestadas.

3.9. 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 viabilidades técnica e jurídica do requerimento de relicitação apresentado, conforme considerações seguintes, de modo a auxiliar os referidos trâmites posteriores que poderão culminar com a instauração do processo de relicitação, cujo termo inicial dá-se com a assinatura do Termo Aditivo específico com cláusulas pertinentes que vigorarão durante o processo

de relicitação.

3.10. Quanto à avaliação técnica, além do disposto no art. 14, §1º, da Lei 13.448/2017 ("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"), o Decreto 9.957/2019 trata da análise técnica dos requisitos a constarem do requerimento da Concessionária no sentido de indicar as condições para a prestação de serviços essenciais a vigorarem durante o processo de relicitação - caso sejam serviços relacionados à manutenção, conservação e operação do empreendimento; como também obrigações de investimentos essenciais a serem mantidas, alteradas ou substituídas a partir do Termo Aditivo que inicia a relicitação - caso sejam relacionados à segurança ou sejam imprescindíveis à prestação do serviço, conforme o seguinte:

Art. 3º O requerimento de relicitação, que será formulado por escrito pelo contratado originário à agência reguladora competente, conterà:

(...)

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

b) das **obrigações de investimentos essenciais a serem mantidas, alteradas ou substituídas após a assinatura do termo aditivo**.

§ 2º Para fins do disposto neste Decreto, **são considerados essenciais os serviços relacionados à manutenção, à conservação e à operação do empreendimento**, exceto se houver decisão motivada da agência reguladora competente.

§ 3º Os investimentos de **ampliação de capacidade ou novos investimentos somente poderão ser considerados essenciais caso sejam relacionados à segurança ou sejam imprescindíveis à prestação do serviço**.

(grifos acrescidos)

3.11. Da avaliação da Gefir na Nota Técnica 765/2020 (SEI2815623), em face do requerimento inicial da Concessionária (Carta PR-000467/2019, SEI2440213), cabe destacar o contraponto da avaliação técnica em relação ao requerimento inicial da Concessionária:

ANÁLISE

(...)

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;**

Proposta Concessionária

Com relação aos serviços relacionados à Manutenção, Conservação e Operação dos elementos rodoviários, a Concessionária apresentou no Documento 11 - serviços essenciais - (2312117) - anexo à Carta PR-000467/2019, de 20 de dezembro de 2019, (documento SEI n2440213) a proposta de aplicação dos parâmetros de desempenho dos elementos da rodovia para o período entre a assinatura do novo termo aditivo e a data efetiva da finalização do contrato de concessão.

De forma geral, a Concessionária propôs o **atendimento dos parâmetros de desempenho para a frente de Recuperação iguais aos parâmetros de qualidade previstos no 36º mês da Concessão, bem como a manutenção dos serviços de operação com a prestação dos serviços essenciais durante o trâmite do processo de relicitação, conforme abaixo.**

- Disponibilização de Sistemas de Atendimento ao Usuário (SAU), compreendendo, os serviços de assistência a seguir definidos: (i) atendimento médico de emergência; (ii) socorro mecânico; (iii) combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio; (iv) sistema de informações aos usuários; (v) sistema de reclamações e sugestões dos usuários;
- Disponibilizar serviço de atendimento médico de emergência 24 horas por dia, inclusive sábados, domingos e feriados - garantindo pleno atendimento à portaria GM 2.048/2002 do Ministério da Saúde;
- Realização da inspeção de tráfego da Rodovia;
- Disponibilizar serviço de guinchos leves e pesados, com equipes treinadas, em regime de prontidão nas Bases Operacionais, para reboque de veículos e realização de troca de pneus.;
- Disponibilização de caminhões pipa e caminhões guindauto adaptados para a apreensão e transporte de animais;
- Operação e controle do sistema de arrecadação de pedágio, edifícios de apoio e praças de pedágio;
- Manter a sua operação 24 horas, 7 dias por semana em seu Centro de Controle Operacional, com destaque para a operação do sistema de controle de tráfego, que compreende: (i) equipamentos de detecção e sensoriamento de pista; (ii) painéis fixos de mensagens variáveis; (iii) painéis móveis de mensagens variáveis; (iv) sistema de inspeção de tráfego; (v) sistema de circuito fechado de TV e (vi) sistema de controle de velocidade;
- Durante este período, a Concessionária evitará substituição desnecessárias de equipamentos e veículos. Portanto, eventuais parâmetros de vida útil do Contrato não serão mais considerados, passando a ser aplicadas as recomendações dos fabricantes, ou de laudos específicos elaborados por empresas especializadas.

Análise ANTT

Com relação à Frente de Manutenção e Recuperação, a proposta da Concessionária trouxe parâmetros de desempenho abaixo do nível exigido ao final da fase de recuperação, fase em que se encontra, ou deveria estar os níveis de qualidade dos elementos de infraestrutura da rodovia. A prestação dos serviços proposta pela Concessionária visa a continuidade de serviços de conservação e manutenção buscando o atendimento aos parâmetros de desempenho do PER previstos ao final do 36º mês de concessão.

De forma geral, a proposta apresentada pela Concessionária traz uma regressão do nível de qualidade exigível para os elementos de infraestrutura da rodovia, trazendo redução do nível de prestação adequado do serviço aos usuários da rodovia.

No entanto, o caso em tela se trata de análise *sui generis*, já que esta sujeita as condições impostas pela Lei Federal nº 13.448, de 05 de junho de 2017, bem como pelo Decreto que regulamentou a referida lei, Decreto nº 9.957, de 06 de agosto de 2019. De acordo com a referida Lei, no seu art. 14 a Relicitação ocorrerá por meio de acordo entre as partes, nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo. Além disso, o art. 15 da referida lei informa **que a relicitação do contrato de parceria será condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, do qual constarão, entre outros elementos, as condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria, garantindo-se, em qualquer caso, a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento.** (...)

A legislação obriga que a Concessionária proponha no requerimento de licitação os serviços essenciais para adequada manutenção, conservação e operação da rodovia sob condições mínimas, devendo tal pedido ser analisado pela ANTT sob a viabilidade técnica da proposta apresentada.

Adicionalmente, **esclarecemos que considerando a interpretação sistemática do Decreto em tela, o termo "manutenção" descrito no § 2º do art. 3º se refere de maneira genérica aos serviços previstos na Frente de Recuperação e Manutenção do Contrato de Concessão, não se relacionando especificamente a fase manutenção previstos no referido capítulo do PER** Lembramos que os parâmetros de desempenho da fase de manutenção da frente de recuperação e manutenção prediz um contrato de concessão de alto nível de execução contratual e investimentos por parte da concessionária, o que evidentemente não é a concessão objeto da Lei de Relicitação.(...)

Dessa forma, de acordo com o referido Decreto, cabe a ANTT analisar preliminarmente a viabilidade técnica quanto aos parâmetros de desempenho propostos pela Concessionária, definindo o grau de exigência a ser cobrado da concessionária durante o período da relicitação da rodovia.

Nessa esteira, resta claro que ao apresentar a proposta de relicitação, a Concessionária demonstra claros indícios de que se encontra nas condições impostas pelo art. 13 da Lei 13.448, com disposições contratuais não atendidas, bem como demonstrando incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

Especificamente, quanto ao nível de atendimento dos serviços de Recuperação, Manutenção, Conservação e Operação da rodovia, objeto da presente análise, no âmbito do Processo Administrativo nº 50500.429595/2019-37, por meio do Despacho SEI 2569258), de 29/01/2020, apresentou se posicionamento a respeito da necessidade de manutenção dos investimentos previstos originalmente no PER da Frente de Recuperação e Manutenção que poderiam ser mantidos no cenário previsto da aplicação da relicitação amigável, conforme exposto a seguir:

- 3.1.1 Pavimento, manter os parâmetros de desempenho referente ao 60º mês;
- 3.1.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança, manter os parâmetros de desempenho referente ao 36º mês;
- 3.1.3 Obras de arte especiais, manter os parâmetros de desempenho referente ao 9º mês;
- 3.1.4 Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs), manter os parâmetros de desempenho referente ao 9º mês;
- 3.1.5 Terraplenos e estruturas de contenção, manter os parâmetros de desempenho referente ao 9º mês;
- 3.1.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio, manter os parâmetros de desempenho referente ao 60º mês;
- 3.1.7 Implantação e Recuperação das Edificações e instalações operacionais, manter os parâmetros de desempenho referente ao 12º mês;
- 3.1.8 Sistemas Elétricos e de Iluminação, manter os parâmetros de desempenho referente ao 6º mês;

A Concessionária propôs o atendimento dos parâmetros de desempenho para os elementos da Frente de Recuperação previstos no 36º mês da Concessão, e a COINF se contrapõe apenas para os itens 3.1.1 - Pavimento e 3.1.6 - Canteiro Central e Faixa de Domínio, dos quais a COINF entende que deveriam ser mantidos todos os parâmetros técnicos de qualidade previstos no contrato de concessão para o 60º mês, o que não desoneraria os investimentos previstos originalmente no contrato para os referidos itens.

Deve ficar claro que o sentido da aplicação da Lei Federal nº 13.448, de 05 de junho de 2017, bem como pelo Decreto que regulamentou a referida lei, Decreto nº 9.957, de 06 de agosto de 2019 se refere a possibilidade de licitar amigavelmente contratos de concessão de infraestrutura cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

Dessa forma, **ao se pactuar as obrigações que permanecerão vigentes no âmbito do Termo Aditivo ao contrato, deve-se considerar os investimentos essenciais à segurança dos usuários da rodovia, mas também deve-se considerar a situação econômico financeira da concessionária frente ao montante de investimentos que seria necessário para execução dos investimentos que serão pactuados no Termo Aditivo.** Ressaltamos que os investimentos que forem excluídos do Contrato de Concessão em função da assinatura do Termo Aditivo, serão desconsiderados da tarifa básica para efeito da indenização ao final do contrato de concessão, de modo a garantir o devido reequilíbrio econômico financeiro contratual.

Dito isto, entendemos que a manutenção dos parâmetros técnicos vigentes na manutenção do pavimento e canteiro central e faixa de domínio poderia onerar sobremaneira os investimentos da Concessionária, em especial os investimentos no pavimento já que os custos de manutenção e conservação desse elemento rodoviário representam parcela relevante do custo de investimentos da concessão, fato reforçado pelo argumento da Concessionária do alto preço do Concreto Cimento Asfáltico causou um desequilíbrio extraordinário nos contratos.

Diante do exposto, entendemos ser razoável aceitar o proposto pela Concessionária de manter os parâmetros técnicos previstos no 36º ano concessão, sendo que a alteração desses parâmetros técnicos de qualidade, como para os demais, fará com que a tarifa básica para efeito de cálculo da indenização desconsidere os investimentos para restauração/recuperação dos elementos da rodovia previstos no 4º e 5º ano concessão.

Como serão mantidos os investimentos de recuperação/restauração, bem como os investimentos previstos para os trabalhos iniciais, propomos que na proposta do novo PER revisado, o Escopo dos quadros referentes aos itens da Frente de Recuperação e Manutenção devem conter todos os serviços previstos das fases de Trabalhos iniciais e Recuperação, excluindo apenas os serviços do escopo de manutenção. Caso a Concessionária entenda que algum serviço do escopo deva ser excluído, esta deverá ser acompanhada com a devida justificativa técnica.(...)

A respeito da proposta de serviços relacionados à Conservação da Rodovia, entendemos ser pertinente manter integralmente o escopo dos serviços previsto no item 3.3 - Frente de Conservação do PER, permanecendo as obrigações da concessionária até o final do prazo efetivo da concessão.

A proposta apresentada pela Concessionária demonstra a intenção de manter os parâmetros de desempenho previstos para a Frente de Serviços Operacionais para os itens 3.4.1 (Centro de Controle Operacional); item 3.4.2 - Equipamentos e Veículos da Administração; item 3.4.3 (Sistemas de controle de tráfego); 3.4.4 (Sistemas de Atendimento ao Usuário); 3.4.5 (Sistemas de pedágio e controle de arrecadação); 3.4.6 - (Sistemas de Comunicação - Referente a manutenção da infraestrutura atualmente instalada). **Com relação aos serviços e operação dos referidos sistemas, não temos objeção à proposta da Concessionária, desde que sejam mantidos todos os parâmetros técnicos previstos no PER para os referidos itens, com exceção do item 3.4.4 conforme descrito a seguir.**

Considerando que o Manual de Fiscalização de Rodovias Concedidas defende que os parâmetros de desempenho para o atendimento mecânico e médico considere a média de 15 minutos em menos de 90% das ocorrências como critério a ser adotado de forma geral pelas concessionárias, bem como levando em conta que os novos contratos de concessão outorgados pela ANTT, como foi o caso da ViaSul, traz este conceito para ser aplicado como parâmetro de desempenho das concessionárias, entendemos ser pertinente atender o pleito da Concessionária. No entanto, propomos que seja considerado o texto utilizado no contrato da ViaSul para definir o critério a ser cobrado da Via 040 durante o período da relicitação, de forma que o texto a ser considerado deve ser o seguinte:

- Parâmetro de desempenho do item 3.4.4.1 - Atendimento Médico de Emergência - tempo máximo de chegada ao local no prazo médio de 15 (quinze) minutos, em ao menos 90% das ocorrências mensais. O tempo de chegada será calculado entre o momento de identificação do incidente até o momento da chegada do veículo no local da ocorrência.
- Parâmetro de desempenho do item 3.4.4.2 - Socorro Mecânico - tempo máximo de chegada ao local no prazo médio de 15 (quinze) minutos, em ao menos 90% das ocorrências mensais. O tempo de chegada será calculado entre o momento de identificação do incidente até o momento da chegada do veículo no local da ocorrência.

Quanto aos itens 3.4.7 (Sistema de Pesagem); 3.4.8 (Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial); 3.4.9 (Posto de fiscalização da ANTT); 3.4.10 (Veículos de fiscalização da ANTT) e 3.4.11 (Posto da Polícia Rodoviária Federal), estes não foram apresentados na proposta da Concessionária de forma explícita, depreendendo que a Concessionária tenha a intenção (sic) de retirar as respectivas obrigações contratuais do contrato. Sobre os referidos itens, seguem a análise abaixo:

- 3.4.7 (Sistema de Pesagem) - Sobre o presente item, considerando que não temos atualmente postos de pesagem existentes no trecho concedido à MSVIA, não temos objeção à sua retirada das obrigações do contrato.
- 3.4.8 (Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial) e 3.4.9 (Posto de fiscalização da ANTT): Considerando que as edificações existentes do trecho de rodovia concedido permanecem com a obrigação de terem a devida e tempestiva vigilância patrimonial, entendemos que a obrigação deverá permanecer no contrato de concessão.
- 3.4.10 (Veículos de fiscalização da ANTT): Entendemos que as obrigações poderão ser mantidas no âmbito do contrato de concessão, desconsiderando apenas a reposição integral de nova viatura de fiscalização, permanecendo todas as demais obrigações de manutenção e conservação do veículo e seus equipamentos.
- 3.4.11 (Posto da Polícia Rodoviária Federal): Com relação aos postos da Polícia Rodoviária Federal, entendemos que deverá permanecer a obrigação de conservação dos postos da PRF, dispostos ao longo do trecho, no que concerne a estrutura externa, excluindo-se as demais obrigações dos contratos de concessão.

Para todos os **parâmetros técnicos referente às obrigações da frente de serviços operacionais que forem excluídos do PER, os valores do EVTEA deverão ser descontados para efeito da definição da tarifa real a ser considerada para o cálculo da indenização do contrato de concessão.**

b) das obrigações de investimentos essenciais a serem mantidas, alteradas ou substituídas após a assinatura do termo aditivo.

(...)

Assim, em relação aos investimentos essenciais que devam ser mantidos após a assinatura do termo aditivo, por ser essencial à segurança viária, entendemos que deva ser mantidos os seguintes investimentos, abaixo relacionados:

- Item 3.2.1.2 do PER - Obras de Melhorias - INTERCONEXÃO DIAMANTE ID 37 - km 496,9 - Campo Grande - ENTR BR-060(A) - Entroncamento com o contorno norte de Campo Grande/MS, que, atualmente, está em fase de finalização pelo DNIT;
- Item 3.2.1.2 do PER - Obras de Melhorias - INTERCONEXÃO DIAMANTE ID 46 - km 670,9 - Rio Verde de Mato Grosso - ENTR BR-419/MS - Entroncamento com a rodovia BR-419/MS que o DNIT irá concluir no próximo ano (2021).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme exposto, **informamos que nesta análise prévia das informações e documentações apresentadas pela Concessionária MSVIA relativas ao requerimento de relicitação do trecho concedido, a Concessionária atendeu os requisitos de competência desta GEFIR.**

Por fim, sugerimos encaminhamento à PF-ANTT a fim de se posicionar sobre a viabilidade técnica e jurídica do requerimento de relicitação, observado o disposto no Decreto N° 9.957, de 06/08/2019 e no Capítulo III da Lei n° 13.448, de 2017.

(grifos acrescidos)

3.12. Em sequência, tendo-se em conta o disposto no §2º, do art. 14, da Lei 13.448/2017 (requisitos a serem apresentados pela contratada para instauração do processo de relicitação), o art. 3º do Decreto 9.957/2019 reproduziu **essas exigências legais, além de outras informações complementares, consoante as seguintes normas sobre o que deve constar do requerimento de relicitação:**

Do requerimento de relicitação

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;

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;

III - **declaração formal da intenção de aderir, de maneira irrevogável e irretirável, à relicitação** do contrato de parceria, a partir da celebração do termo aditivo, observado o disposto na [Lei nº 13.448, de 2017](#);

IV - **renúncia expressa quanto à participação do contratado e de 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](#);

V - **informações sobre:**

a) os bens reversíveis vinculados ao empreendimento objeto da parceria e as demonstrações relacionadas aos investimentos neles realizados;

b) os instrumentos de financiamento utilizados no contrato de parceria;

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;

d) a situação dominial das áreas afetadas pelo contrato de parceria, especialmente quanto aos procedimentos de desapropriação, desocupação e remoção;

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

f) a existência de regime de recuperação judicial, recuperação extrajudicial ou falência relacionado à sociedade de propósito específico; e

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

b) das obrigações de investimentos essenciais a serem mantidas, alteradas ou substituídas após a assinatura do termo aditivo.

§ 1º O disposto no caput não impede que a agência reguladora competente solicite ao contratado originário a apresentação de documentos adicionais indispensáveis à análise do requerimento.

§ 2º Para fins do disposto neste Decreto, são considerados essenciais os serviços relacionados à manutenção, à conservação e à operação do empreendimento, exceto se houver decisão motivada da agência reguladora competente.

§ 3º Os investimentos de ampliação de capacidade ou novos investimentos somente poderão ser considerados essenciais caso sejam relacionados à segurança ou sejam imprescindíveis à prestação do serviço.

(grifos acrescidos)

3.13. **Sobre a regularidade das informações acima destacadas constantes do requerimento de relicitação da Concessionária** na Carta PR-000467/2019 (SEI2440213), destaca-se avaliação da Geref na Nota Técnica 771/2020 (SEI2816962), cujo conteúdo analisou as normas supracitadas sob suas competências no âmbito da ANTT, considerando as informações e os esclarecimentos apresentados pela Concessionária, assim, complementando a análise acima comentada da Gefir. Em síntese, os pontos analisados e a posição da unidade técnica sobre a referida matéria, em cotejo com as disposições regulamentares supramencionadas (art. 3º, incisos I, II, III, IV e V, 'a', 'b', 'c' e 'f') estão sintetizados abaixo:

Justificativas e elementos técnicos que demonstrem a necessidade e a conveniência da adoção do processo de relicitação e as eventuais propostas de solução para as questões enfrentadas

"Diante do exposto, foi possível constatar que a MSVia apresentava um baixo desempenho contratual, do ponto de vista dos aspectos econômico-financeiros analisados.

*Isto posto, não há incerteza que o contrato de concessão relativo ao Edital nº 005/2013, firmando entre a MSVia e a União, por intermédio da ANTT, aproxima-se para a **extinção por caducidade**.*

Alternativa conferida pela Lei nº 13.448/2017 é o acordo entre as partes, instaurando o processo de relicitação da BR-163/MS. Como mencionada na Exposição de Motivos da Medida Provisória, a devolução coordenada e negociada é preferível ao processo de caducidade, muitas vezes moroso e com longa disputa judicial, em que, normalmente, os usuários da concessão são os principais penalizados pela má prestação do serviço até a conclusão do processo.

Renúncia ao prazo para corrigir eventuais falhas e transgressões

*"A Concessionária apresentou a **declaração da renúncia** ora referenciada no anexo do requerimento Doc. 2 (documento SEI nº 2312106)."*

Declaração de aderir à relicitação

*"A Concessionária apresentou a **declaração de adesão** ao processo de relicitação no anexo do requerimento Doc. 3 (documento SEI nº 2312107)."*

Renúncia quanto à participação no certame de relicitação

*"A Concessionária apresentou a **declaração da renúncia** ora referenciada no anexo do requerimento Doc. 4 (documento SEI nº 2312108)."*

Informações sobre os bens reversíveis

"A Concessionária apresentou no anexo do requerimento Doc. 5 (documentos SEI nº 2312109 e 2312110) o seguinte:

Cópia do Ofício nº 1151/2015/SUINF, de 11/05/2015, que considera concluídos e recebidos os Trabalhos Iniciais da MSVia;

Relatório Mensal referente a novembro de 2019;

Relatório sobre a revisão de Informações Trimestrais (ITR) referente ao trimestre findo em 30 de setembro de 2019; e

Quadro de Evolução dos Investimentos de 31/10/2019 e 30/11/2019

Após o atestado quanto à viabilidade técnica e jurídica do requerimento de relicitação pela ANTT, a Geref solicitará informações complementares, para fins de apurar os valores de indenização eventualmente devidos à Concessionária, no processo de extinção antecipada do contrato de

concessão, nos moldes previstos pelo Art. 3º da Resolução ANTT nº 5.860, de 03/12/2019."

Informações sobre os instrumentos de financiamento

"A Concessionária apresentou no anexo do requerimento Doc. 6 (documento SEI nº2312111) minuciosas informações a respeito dos contratos de financiamento que suportam os investimentos realizados no contrato de concessão:

(...)

Em razão da importância da matéria e de suas repercussões previstas na Lei e no Decreto de reliberação, citaremos na íntegra a **nota explicativa nº 14 das demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2018**, pois apresenta maiores detalhes sobre os financiamentos (...)"

Informações sobre os contratos com terceiros

"A Concessionária apresentou no anexo do requerimento Doc. 7 (documento SEI nº2312112) informações atualizadas, até 17/12/2019, a respeito dos contratos relacionados com **receita acessória e prestação de serviço**."

Informações sobre regime de recuperação judicial, recuperação extrajudicial ou falência

"A Concessionária apresentou no anexo do requerimento Doc. 10 (documento SEI nº 2312116) **nada consta** de falência, concordata, recuperação judicial e extrajudicial até a data de 16/12/2019."

(grifos nossos)

3.14. De forma complementar à análise da Geref, a Geeng (SEI2474100) e o Cipro (SEI 2424045) trouxeram os elementos necessários para comprovar o atendimento das alíneas 'd' e 'e', do inciso V, do art. 3o, do Decreto 9.957/2019.

3.15. Nesse sentido, **verifico que os requisitos previstos no art. 3o, incisos I, II, III, IV e V, do Decreto 9.957/2019 foram atendidos, conforme evidenciado nos documentos das áreas técnicas vinculadas à Surod.**

3.16. Após o OFÍCIO SEI Nº 5116/2020/SUINF/DIR-ANTT, de 13/3/2020, da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária, que encaminhou todas as manifestações das áreas técnicas à Concessionária, esta manifestou-se novamente na Carta PR-000215/2020 (SEB117822), indicando tanto sua concordância com a análise das unidades técnicas, quanto apresentando apontamentos sobre parâmetros de desempenho, em especial, considerações quanto às obrigações a serem mantidas conforme as seguintes conclusões:

VI - CONCLUSÕES E PEDIDO

43. Em relação às obrigações a serem estabelecidas na vigência do Termo Aditivo, a Concessionária se manifesta de acordo com os novos parâmetros de desempenho sugeridos e os investimentos apontados pela ANTT, com as seguintes ponderações:

(i) No que se refere à Frente de Manutenção e Operação, observância dos parâmetros de desempenho relativos ao 36º mês previstos no PER, com a adoção dos critérios propostos aos parâmetros relativos ao pavimento (IRI e TR).

(ii) Quanto aos Serviços Operacionais, também se requer a observância dos parâmetros de desempenho relativos ao 36º mês previstos no PER, com a adoção das propostas da Concessionária para tempo de atendimento de Socorro Médico e Mecânico.

(iii) Que os investimentos propostos pela GEFIR (interconexões nos kms 496,9 e 670,9 da BR-163/MS) tenham, como prazo, 12 (doze) meses contados da assinatura do Termo Aditivo e que sejam considerados reversíveis, e conseqüentemente, ponderados para fim da indenização devida à Concessionária;

(iv) Manutenção do valor da Tarifa de Pedágio média vigente ao Usuário, atualmente em R\$ 0,04762 por km, expressa em moeda de maio/2012, sendo ajustada anualmente pelo Índice de Reajuste de Tarifa - IRT, calculado conforme regras contratuais considerando a variação do IPCA, com a apuração de eventuais diferenças devendo ser realizada quando do cálculo da indenização.

44. Diante de tudo o que foi consignado, a **Concessionária reitera sua solicitação de adesão ao procedimento de reliberação** previsto na Lei 13.448/2017 e regulamentado pelo Decreto de Reliberação, de modo que após a conclusão da análise pela ANTT e análise do Ministério da Infraestrutura, seu empreendimento seja qualificado perante o CPPI e o mencionado procedimento de reliberação seja deferido por meio de deliberação do Presidente da República, conforme artigo 6º do Decreto nº 9.957/19, bem como coloca-se à disposição para o processo fluir da melhor maneira possível a todos os interessados.

3.17. Em face dessa nova manifestação da Concessionária, a Geref manifestou-se novamente na Nota Técnica 1719/2020 (SEI3263157) e, no que interessa à atual fase preliminar de avaliação sobre a viabilidade técnica da reliberação, reiterou que do ponto de vista documental e de apresentação de informações, sob os aspectos avaliados pela Geref, a MSVia cumpriu com os requisitos exigidos pelos artigos 13 ao 15 da Lei nº 13.448/2017 e pelo Art. 3º do Decreto nº 9.957/2019.

3.18. Em seguida, a GEFIR firmou as premissas técnicas finais a constarem das tratativas pela ANTT nos termos da Nota Técnica 1911/2020 (SEB333607), a fim de posicionar entendimento da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária e apontar eventuais pontos controvertidos para definição de interesses no acordo entre a Concessionária e a ANTT. Dentre esses pontos a serem acordados, destacaram-se as propostas da concessionária sobre Frente de Manutenção e Recuperação, em geral relativos ao 36º mês constantes do Programa de Exploração da Rodovia (PER), com considerações sobre o índice de Regularidade Longitudinal (IRI) e de Percentagem de área trincada (TR) máxima, atendimento médico e mecânico, reposição de veículos, Postos de Pesagem, dentre outros, além das obrigações de investimentos essenciais a serem mantidas, alteradas ou substituídas.

3.19. Sobre isso, a Geref avaliou tecnicamente de forma definitiva conforme o que se segue:

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;

(...)

Análise ANTT

Com relação à Frente de Manutenção e Recuperação, a proposta da Concessionária trouxe parâmetros de desempenho abaixo do nível exigido ao final da fase de recuperação, fase em que se encontra, ou deveria estar os níveis de qualidade dos elementos de infraestrutura da rodovia. A prestação dos serviços proposta pela Concessionária visa a continuidade de serviços de conservação e manutenção buscando o atendimento aos parâmetros de desempenho do PER previstos ao final do 36º mês de concessão.

De forma geral, a proposta apresentada pela Concessionária traz uma regressão do nível de qualidade exigível para os elementos de infraestrutura da rodovia, trazendo redução do nível de prestação adequado do serviço aos usuários da rodovia.

No entanto, o caso em tela se trata de análise sui generis, já que esta sujeita as condições impostas pela Lei Federal nº 13.448, de 05 de junho de 2017, bem como pelo Decreto que regulamentou a referida lei, Decreto nº 9.957, de 06 de agosto de 2019. De acordo com a referida Lei, no seu art. 14 a Relicitação ocorrerá por meio de acordo entre as partes, nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo. Além disso, o art. 15 da referida lei informa que a relicitação do contrato de parceria será condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, do qual constarão, entre outros elementos, as condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria, garantindo-se, em qualquer caso, a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento. (...)

Frente de Recuperação e Manutenção

IRI: Com relação ao atendimento do parâmetro de desempenho IRI, resumidamente a proposta da Concessionária se baseia em atender os parâmetros de desempenho exigível ao final do 3º Ano Concessão (2,7 m/km) em 60% da extensão da rodovia e para o restante da rodovia, seria exigível o parâmetro de desempenho previstos em trabalhos iniciais (4,0 m/km). No trecho dos 60% de rodovia com exigibilidade de parâmetros do 3º ano concessão, foi proposto a flexibilização para os seguintes elementos da faixa de rolamento, em que se propõe a aplicar os parâmetros de desempenho dos trabalhos iniciais: trechos de baixa velocidade como retornos em nível, trechos urbanos, vias marginais e faixas adicionais (3ª faixas). (...)

Diante disso, para aceitação do proposto pela Concessionária, entendo ser adequado aceitar a flexibilização dos elementos que poderemos objetivamente determinar suas extensões ao longo da rodovia, a fim de considerar a proporção de trecho de rodovias que não estarão atingindo ao parâmetro de desempenho previsto ao final da fase de recuperação. No caso in concreto, entendemos que ser adequado aceitar que os parâmetros sejam flexibilizados apenas para os trechos urbanos, vias marginais e faixas adicionais, em vista de ser possível a aferição objetiva da extensão desses seguimentos ao longo da rodovia.

Dessa forma, aceitamos parcialmente a proposta da Concessionária, com exceção(sic) da flexibilização dos retornos em nível, que deverão manter o atendimento dos parâmetros do 3º ano concessão.

TR: Com relação ao atendimento do parâmetro de desempenho TR, resumidamente a proposta da Concessionária se baseia em atender os parâmetros de desempenho exigível ao final do 3º Ano Concessão, porcentagem de área trincada (TR) máxima de 20% em 40% da Rodovia Concedida e 15% em 60% da Rodovia. No entanto, para as vias marginais, a Concessionária solicita que tais seguimentos sejam excluídos da exigibilidade acordada e para as faixas de rolamento de faixas adicionais (3ª Faixas), seja considerado o percentual de TR máximo de 20% . (...)

Diante disso, não temos objeção em aceitar a flexibilização do parâmetro proposto pela Concessionária para as vias marginais e faixas adicionais, de forma que a extensão de rodovia cujo parâmetros forem flexibilizados por estes motivos, serão parametrizados e descontados do fator D relacionado ao não atendimento do indicador de qualidade em tela.

Aplicação do Fator D: Sobre a proposta apresentada pela GEFIR sobre a aplicação de um fator D nos trechos cujo a concessionária não duplicará, destacamos que este procedimento não será aplicado em função da alteração da metodologia de cálculo da aplicação do fator D, cuja discussão se dará em momento posterior, durante a discussão do Termo Aditivo em função da relicitação.

Diante do exposto, os parâmetros de desempenho dos itens da Frente de recuperação e manutenção serão definidos no novo PER conforme resumo abaixo.

- 3.1.1 Pavimento, manter os parâmetros de desempenho referente ao 36º mês (considerando as exceções discutidas para IRI e TR);
- 3.1.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança, manter os parâmetros de desempenho referente ao 36º mês;
- 3.1.3 Obras de arte especiais, manter os parâmetros de desempenho referente ao 36º mês;
- 3.1.4 Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs), manter os parâmetros de desempenho referente ao 36º mês;
- 3.1.5 Terraplenos e estruturas de contenção, manter os parâmetros de desempenho referente ao 36º mês;
- 3.1.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio, manter os parâmetros de desempenho referente ao 36º mês;
- 3.1.7 Implantação e Recuperação das Edificações e instalações operacionais, manter os parâmetros de desempenho referente ao 36º mês;
- 3.1.8 Sistemas Elétricos e de Iluminação, manter os parâmetros de desempenho referente ao 36º mês;

Frente de Serviços Operacionais

Atendimento Médico e Mecânico: Os serviços de atendimento ao usuário são essenciais em uma rodovia concedida, de forma que não se concorda em reduzir os recursos empregados para esse fim, visto ser um item que atenta diretamente contra a segurança e conforto do usuário da rodovia. Nessa esteira, entendemos não ser pertinente aceitar a proposta de reduzir a qualidade do atendimento do parâmetro pela Concessionária, sobre a ótica de manter minimamente a qualidade da prestação dos serviços mecânicos e médicos aos usuários da rodovia.

No entanto, considerando que o Manual de Fiscalização de Rodovias Concedidas defende que os parâmetros de desempenho para o atendimento mecânico e médico considere a média de 15 minutos em ao menos em 90% das ocorrências como critério a ser adotado de forma geral pelas concessionárias, bem como levando em conta que os novos contratos de concessão outorgados pela ANTT tem usado esse critério, mantemos o entendimento que a Concessionária adote o texto utilizado no contrato da ViaSul para definir o critério a ser cobrado durante o período da relicitação, de forma que o texto a ser considerado deve ser o seguinte:

- Parâmetro de desempenho do item 3.4.4.1 - Atendimento Médico de Emergência :
 - Ambulância Tipo C: tempo médio mensal de chegada ao local de 15 (quinze) minutos em 90% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado entre o momento de identificação do incidente até o momento da chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deve ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimento simultâneo em diferentes pontos do sistema rodoviário.
 - Ambulância Tipo D: tempo médio mensal de chegada ao local de 60 (sessenta) minutos em 90% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado entre o momento de identificação do incidente até o momento da chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deve ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimento simultâneo em diferentes pontos do sistema rodoviário.
- Parâmetro de desempenho do item 3.4.4.2 - Socorro Mecânico :
 - Guincho Leve: tempo médio mensal de chegada ao local de 40 (quarenta) minutos em 90% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado entre o momento de identificação do incidente até o momento da chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deve ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimento simultâneo em diferentes pontos do sistema rodoviário.
 - Guincho Pesado: tempo médio mensal de chegada ao local de 75 (setenta e cinco) minutos em 90% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado entre o momento de identificação do incidente até o momento da chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deve ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimento simultâneo em diferentes pontos do sistema rodoviário.
- Reposição de Veículos: Não temos objeção à proposta apresentada pela concessionária, com o entendimento que os parâmetros de desempenho avançados no Termo Aditivo a ser celebrado permanecerão exigíveis por parte da fiscalização da ANTT, bem como o entendimento que o cálculo da indenização deverá considerar o previsto na Resolução ANTT 5.860/2019.
- Postos de Pesagem: Não temos objeção à proposta apresentada pela concessionária, com o entendimento que o cálculo da indenização deverá considerar o previsto na Resolução ANTT 5.860/2019.
- Demais itens: Como a concessionária concordou com os termos trazidos pela ANTT, trazemos a seguir o acordado para tais itens:
 - 3.4.8 (Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial) e 3.4.9 (Posto de fiscalização da ANTT): Considerando que as edificações existentes do trecho de rodovia concedido permanecem com a obrigação de terem a devida e tempestiva vigilância patrimonial, entendemos que a obrigação deverá permanecer no contrato de concessão.
 - 3.4.10 (Veículos de fiscalização da ANTT): Entendemos que as obrigações poderão ser mantidas no âmbito do contrato de concessão, desconsiderando apenas a reposição integral de nova viatura de fiscalização, permanecendo todas as demais obrigações de manutenção e conservação do veículo e seus equipamentos.
 - 3.4.11 (Posto da Polícia Rodoviária Federal): Com relação aos postos da Polícia Rodoviária Federal, entendemos que deverá permanecer a obrigação de conservação dos postos da PRF, dispostos ao longo do trecho, no que concerne a estrutura externa, excluindo-se as demais obrigações dos contratos de concessão.

Para todos os parâmetros técnicos referente às obras obrigatórias da frente de serviços operacionais que forem excluídos do PER, os valores do EVTEA deverão ser descontados para efeito da definição da tarifa real a ser considerada para o cálculo da indenização do contrato de concessão.

b) das obrigações de investimentos essenciais a serem mantidas, alteradas ou substituídas após a assinatura do termo aditivo.

Em relação aos investimentos essenciais que devam ser mantidos após a assinatura do termo aditivo, por ser essencial à segurança viária, a Concessionária MSVIA não se opôs e aceitou a proposta inicial, propondo ainda, que o prazo para sua execução e conclusão que deva ser de até 1 (um) ano após a assinatura do termo aditivo de relicitação, o qual não nos opomos.

No entanto, nos cabe informar que aceitará no prazo de execução dos referidos dispositivos tipo interconexão não eximirá a Concessionária da aplicação do Fator D, que se deve, originalmente no Contrato, pela não execução do investimento previsto.

Assim, ficam mantidos os seguintes investimentos, abaixo relacionados:

- Item 3.2.1.2 do PER - Obras de Melhorias - INTERCONEXÃO DIAMANTE ID 37 - km 496,9 - Campo Grande - ENTR BR-060(A) - Entroncamento com o contorno norte de Campo Grande/MS, que, atualmente, está em fase de finalização pelo DNIT;
- Item 3.2.1.2 do PER - Obras de Melhorias - INTERCONEXÃO DIAMANTE ID 46 - km 670,9 - Rio Verde de Mato Grosso - ENTR BR-419/MS - Entroncamento com a rodovia BR-419/MS que o DNIT irá concluir no próximo ano (2021)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme exposto, informamos que nesta análise definitiva das informações e documentações apresentadas pela Concessionária MSVIA relativas ao requerimento de relicitação do trecho concedido, a Concessionária atendeu os requisitos de competência desta GEFIR.

(grifos acrescidos)

3.20. Entendo que **a análise desenvolvida pela GEFIR deve ser acolhida pela Diretoria Colegiada da ANTT, de forma que se demonstram atendidos os requisitos previstos no art. 3º, VI, do Decreto 9.957/2019, com a correta caracterização dos serviços e investimentos essenciais, com a ressalva de que deverão ser descontados do valor a ser calculado de indenização os efeitos tarifários dos níveis acordados atendimento dos parâmetros do PER não aderente ao previsto originalmente no contrato.**

3.21. A síntese da viabilidade técnica consta do Relatório à Diretoria SEI nº396/2020 (3473585), do titular da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD encaminhando sua posição técnica favorável à viabilidade técnica da relicitação, sob os seguintes destaques:

2. PROPOSIÇÃO E JUSTIFICATIVA

(...)

Buscando sempre a prestação de serviço adequado aos usuários, corroboramos com o

entendimento que a devolução coordenada e negociada é preferível ao processo de caducidade, muitas vezes moroso e passível de longa disputa judicial.

Lembramos ainda, que cuidamos aqui apenas da análise da qualificação técnica referente a proposta de enquadramento da concessionária MSVia ao Decreto nº 9.957, de 06/08/2019, que regulamenta o procedimento para relicitação dos contratos de parceria nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário de que trata a Lei nº 13.448, de 05/06/2017

Nesses termos, conforme quadro abaixo, é viável inferir das análises proferidas pelas UORGs que a Concessionária cumpriu com as premissas estabelecidas nos diplomas legais.

CHECK LIST				
Art. 3º do Decreto nº 9.957/2019				
	REQUISITO	REQUERIMENTO	ANÁLISE	STATUS
I	justificativas e elementos técnicos que viabilizem a análise da necessidade e da conveniência da realização da relicitação	Anexo justificativas e elementos técnicos (2312105)	NOTA TÉCNICA - ANTT 765 (2815623)	OK
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;	Anexo declaração de renúncia (2312106)	NOTA TÉCNICA - ANTT 771 (2816962)	OK
III	declaração formal da intenção de aderir, de maneira irrevogável e irretroatável, à relicitação do contrato de parceria, a partir da celebração do termo aditivo, observado o disposto na Lei nº 13.448, de 2017;	Anexo intenção de adesão (2312107)	NOTA TÉCNICA - ANTT 771 (2816962)	OK
IV	renúncia expressa quanto à participação do contratado e de 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;	Anexo declaração de renúncia de participação (2312108)	NOTA TÉCNICA - ANTT 771 (2816962)	OK
V	informações sobre:			
	a os bens reversíveis vinculados ao empreendimento objeto da parceria e as demonstrações relacionadas aos investimentos neles realizados;	Anexos relação bens reversíveis (2312109 e 2312110) e lista disposta na NOTA TÉCNICA - ANTT 765 (2815623)	NOTA TÉCNICA - ANTT 771 (2816962) e NOTA TÉCNICA - ANTT 765 (2815623)	OK
	b os instrumentos de financiamento utilizados no contrato de parceria;	Anexo posição de financiamentos (2312111)	NOTA TÉCNICA - ANTT 771 (2816962) e NOTA TÉCNICA - ANTT 1719 (3263157)	OK
	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;	Anexo contratos com terceiros (2312112)	NOTA TÉCNICA - ANTT 771 (2816962)	OK
	d a situação dominial das áreas afetadas pelo contrato de parceria, especialmente quanto aos procedimentos de desapropriação, desocupação e remoção;	Anexos situação dominial faixa de domínio (2312113 e 2312114)	Parecer 1 (2474100)	OK
	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	Anexo controvérsias (2312115)	NOTA TÉCNICA - ANTT 771 (2816962)	OK
	f a existência de regime de recuperação judicial, recuperação extrajudicial ou falência relacionado à sociedade de propósito específico	Anexo certidão inexistência recup judicial	NOTA TÉCNICA - ANTT 771 (2816962)	OK
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	Requerimento (2440213) e Anexo proposta serviços essenciais (2312117)	NOTA TÉCNICA - ANTT 765 (2815623) e NOTA TÉCNICA - ANTT 1911 (3333607)	OK
	b das obrigações de investimentos essenciais a serem mantidas, alteradas ou substituídas após a assinatura do termo aditivo	Anexo investimentos essenciais (2312118)	NOTA TÉCNICA - ANTT 765 (2815623) e NOTA TÉCNICA - ANTT 1911 (3333607)	OK

Adicionalmente, esclarecemos que a MSVia será indenizada pelos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados ou depreciados, segundo metodologia constante da Resolução ANTT nº 5.860/2019, de 03/12/2019. Para tanto, poderá ser solicitada a apresentação de documentações adicionais que se fizerem necessárias.

3. CONCLUSÃO

Após apreciação dos autos do Processo Administrativo nº50500.429595/2019-37, esta Superintendência conclui que o Requerimento de Relicitação apresentado pela MSVia atendeu os requisitos delineados no Decreto nº 9.957/2019 e na Lei nº 13.448/2017.

Neste sentido, para o caso em tela, a SUINF atesta a viabilidade técnica do requerimento de relicitação apresentado pela concessionária MSVia entretanto, ressalta-se que é imprescindível análise prévia da PF-ANTT, a fim de aferir a viabilidade jurídica da presente proposta de relicitação.

Além do mais, conforme entendimento indicado no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 9.957/2019, destacamos que o aceite da presente Proposta de Relicitação não significa qualquer reconhecimento desta Superintendência com relação aos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro apresentados pela Concessionária MSVia.

Diante do exposto, encaminha-se os autos para análise e decisão final da Diretoria Colegiada da ANTT, conforme estabelece o art. 15, inciso XI, da Resolução ANTT nº 5.888/2020 e em atendimento ao art. 4º, *caput*, do Decreto nº 9.957/2019.

3.22. Ainda acerca dos aspectos de viabilidade técnica, cabe mencionar que, recentemente, em resposta ao OFÍCIO SEI Nº 13050/2020/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT (~~37~~5308), de 14/7/2020, a Concessionária manifestou-se sobre as considerações da Nota Técnica 1911/2020 (SEI3333607) na Carta PR-000383/2020 (SEI3759566), de 15/7/2020, no sentido de indicar que "entende como razoáveis e pertinentes para o momento processual as proposições realizadas pela área técnica dessa r. Agência Reguladora, motivo pelo qual reitera sua manifestação de interesse no prosseguimento do processo de relicitação, nos termos da Lei nº 13.448/2017 e Decreto nº 9.957/2019". Adicionalmente, a concessionária reitera o seu pleito de manutenção do nível tarifário vigente, ressaltando que eventuais diferenças observadas poderiam ser consideradas para o cálculo da indenização devida, conforme preconiza o art. 11, inciso III do Decreto 9.957/2019.

3.23. Nesse contexto, então, diante dos termos acima relativos à análise preliminar sob o aspecto da viabilidade técnica pela ANTT, entendo que se confirmam a manutenção das diretrizes que norteiam a relicitação - continuidade, regularidade e eficiência na prestação dos serviços contratados aos usuários, bem como transparência, necessidade e adequação da proposta de decisão (art. 2º do Decreto 9.957/2019).

3.24. Como também, as análises técnicas supracitadas confirmaram as condições para a prestação de serviços essenciais a vigorarem durante o processo de relicitação, ou seja, serviços relacionados à manutenção, conservação e operação do empreendimento; como também os termos das obrigações de investimentos essenciais a constarem do Termo Aditivo, relacionados à segurança ou sejam imprescindíveis à prestação do serviço (art. 3º do Decreto 9.957/2019).

3.25. Quanto ao requerimento de manutenção do nível tarifário vigente, cabe salientar que esse ponto será melhor discutido posteriormente e será objeto de avaliação detalhada por parte da unidade técnica desta Agência, com o objetivo de que seja avaliada a real necessidade financeira da concessionária frente as obrigações contidas no Termo Aditivo que será celebrado.

3.26. Conforme evidenciado pela Geref, por meio da Nota Técnica 1719 (3263157), o Decreto 9.957/2019, permite que a tarifa de pedágio a ser praticada seja maior que a tarifa calculada, considerando a suspensão das obrigações de investimentos não essenciais. O valor excedente entre a tarifa praticada, durante a vigência do termo aditivo, e a tarifa calculada, será descontado do valor de indenização pelos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados ou depreciados, nos termos do inciso III, Art. 11, do Decreto.

DA VIABILIDADE JURÍDICA

3.27. Sob aspectos de viabilidade jurídica, após a elaboração do Relatório à Diretoria SEI nº396/2020 (3473585), firmando avaliação técnica da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária, a manifestação jurídica da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) emitiu o Parecer n. 00250/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, aprovado e complementado pelo DESPACHO DE APROVAÇÃO n.00135/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, cuja análise delimitou que a (i) viabilidade jurídica é tratada na atual fase preliminar acerca da observância dos requisitos legais para que ocorra a relicitação nos termos da Lei 13.448/2017, (ii) necessidade de enquadramento da relicitação (descumprimentos contratuais ou incapacidade de adimplemento da concessionária) e (iii) definição de acordo entre a MSVia e a ANTT sobre os serviços essenciais que devem ser mantidos no processo de relicitação. Além de aprovar o Parecer em comento, em caráter complementar, o DESPACHO DE APROVAÇÃO n.00135/2020 recomendou que se promova sugestão de (iv) indicação de condição resolutiva de caráter temporal no Decreto de qualificação para o caso de o Termo Aditivo não vir a ser celebrado, p.ex., em 90 (noventa) dias, ou outro prazo entendido como adequado. Nesse sentido, destacam-se os entendimentos da PF-ANTT:

PARECER n. 00250/2020/PF-ANTT/PGF/AGU:

EMENTA: Pedido de relicitação. Procedimento de qualificação. Verificação da viabilidade técnica e jurídica. Processo apto ao prosseguimento.

12. O recebimento dos documentos acima mencionados, exigidos pelo Decreto 9.957/19, bem como sua análise pela área técnica foram confirmados pela ANTT no RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 396/2020 (3473585), que atestou a viabilidade técnica do requerimento de relicitação apresentado pela concessionária, cumprindo com o que determina o art. 4º do Decreto:

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.

13. Observado o que dispõe o Decreto, vemos que a competência da ANTT no processo de qualificação é limitada à verificação da viabilidade técnica e jurídica da relicitação. Sendo considerada viável a relicitação, o processo será remetido ao Ministério de Infraestrutura para prosseguimento. Caso, ao final, seja o empreendimento qualificado para a relicitação, o processo retornará à ANTT para a adoção das medidas voltadas a dar efetividade à decisão, com a elaboração do termo aditivo contratual e realização de nova licitação.

14. A viabilidade jurídica consiste na verificação, nessa fase preliminar, da observância dos requisitos legais para que o empreendimento possa ser relicitado, nos termos da Lei 13.448/17.

2.3 Da Viabilidade Jurídica

(...) 16. Embora da leitura de todo o processo se possa inferir que a concessionária, que formulou o requerimento de relicitação, não vem cumprindo as disposições contratuais e/ou demonstra incapacidade de adimplir suas obrigações, não há nos documentos produzidos pela Superintendência elementos que demonstrem, de forma clara, o enquadramento da empresa nessas situações. Podemos considerar que o só protocolo do pedido, pela empresa interessada, já constitui reconhecimento de sua parte no sentido de que se enquadra na condição exigida pela Lei, porém é necessário que tal questão, por ser uma premissa legal fundamental para todo o processo, esteja mais bem caracterizada e demonstrada nos autos.

17. Nessa linha, **entendo que é fundamental que se descreva, de forma clara e objetiva, a situação geral da concessão, com apontamentos específicos sobre quais disposições contratuais não estão sendo atendidas e de quais obrigações a concessionária demonstra incapacidade de adimplir.** Isto porque tais elementos serão fundamentais nas próximas fases do processo, quando o Poder Concedente, por meio de seus órgãos competentes, promoverá uma avaliação do interesse público na relicitação, consubstanciada na verificação de compatibilidade deste procedimento com "escopo da política pública formulada para o setor" (art. 5º da Lei 13.448/17).

18. **O processo de relicitação não é uma alternativa disponível à concessionária que não mais tem interesse em continuar no contrato firmado.** A lei exige que esteja configurada uma situação de inadimplemento efetivo ou demonstração de incapacidade de adimplemento do contrato pela concessionária. Não basta a afirmação, pela concessionária, de que se enquadra nessa situação, precisando ser ela verificada e reconhecida pela ANTT, de forma clara. Da mesma forma, o reconhecimento dessa situação independe de qualquer apuração de culpa pelo inadimplemento, exigindo a lei apenas as circunstâncias objetivas do não atendimento das disposições contratuais ou demonstração de incapacidade de adimplemento das obrigações.

19. Outro ponto essencial, que constitui inclusive o objetivo do processo de relicitação, é o acordo sobre os serviços essenciais que devem ser mantidos durante o trâmite do processo de relicitação.

25. Sobre o que devem ser considerados serviços essenciais e investimentos essenciais, diz o Decreto:

Art. 3º (...)

§ 2º Para fins do disposto neste Decreto, são considerados essenciais os serviços

relacionados à manutenção, à conservação e à operação do empreendimento, exceto se houver decisão motivada da agência reguladora competente.

§ 3º Os investimentos de ampliação de capacidade ou novos investimentos somente poderão ser considerados essenciais caso sejam relacionados à segurança ou sejam imprescindíveis à prestação do serviço.

26. A verificação do enquadramento da proposta da concessionária aos requisitos do decreto compete certamente à área técnica da ANTT, não sendo matéria inserida no âmbito do escrutínio desta Procuradoria. Com relação ao tema, a NOTA TÉCNICA SEI Nº 1911/2020/GEFIR/SUINF/DIR (doc. 3333607) afirma: (...)

27. Percebe-se, da leitura da referida nota técnica, **que não houve concordância da ANTT com relação a alguns pontos da proposta da concessionária, como por exemplo em relação à frente de recuperação e manutenção e ao atendimento médico e mecânico.** Esses pontos devem ser devidamente fixados, para que a avaliação da viabilidade técnica recaia sobre os elementos concretos do acordo a ser firmado, suprimindo-se preliminarmente quaisquer pontos discordantes. **Não havendo acordo, é inviável a relicitação.**

28. Sobre os demais requisitos cuja análise é exigida pela lei nessa fase procedimental, entendo que estão devidamente cumpridos. A concessionária apresentou requerimento (doc. 2312102), no qual expõe suas justificativas e elementos técnicos que viabilizaram a avaliação de necessidade e conveniência da relicitação pela ANTT (doc. 2312105); apresentou renúncia ao prazo do art. 38, §3, da Lei 8.987/95 (doc. 2312106); apresentou declaração formal, irrevogável e irretroatável, da sua intenção de aderir ao processo de relicitação (doc. 2312107); apresentou renúncia ao direito de participar no certame licitatório e no futuro contrato, inclusive por seus sócios diretos e indiretos (doc. 2312108); apresentou informações sobre os bens reversíveis (docs. 2312109 e 2312110), sobre os instrumentos de financiamento (doc. 2312111), sobre contratos vigentes com terceiros (doc. 2312112), sobre a situação dominial das áreas afetadas pelo contrato (docs. 2312113 e 2312114), sobre as controvérsias entre contratado e Poder Concedente e entre contratado e terceiros (doc. 2312115) e certidão de inexistência de processos de recuperação judicial, recuperação extrajudicial ou falência em curso (doc. 2312116); por fim, indicou as condições propostas para a prestação dos serviços essenciais e os investimentos a serem mantidos, alterados ou substituídos. Cumpridos, portanto, os requisitos do art. 3º do Decreto 9.957/19.

29. Toda a documentação apresentada foi analisada pela unidade técnica competente, que atestou a viabilidade técnica do processo de relicitação, cumprindo assim o determinado no art. 4º do Decreto 9.957/19.

2.4 Conclusão

30. Por todo o exposto, entendo ser juridicamente viável o prosseguimento do presente processo de qualificação, sugerindo a observância do discutido nos pontos abordados acima, em especial o acordo sobre os serviços essenciais e a clara caracterização dos descumprimentos contratuais ou da incapacidade de adimplimento da concessionária.

31. Com essas considerações, encaminhe-se os autos à Diretoria Colegiada para que avalie "a necessidade, a pertinência e a razoabilidade da instauração do processo de relicitação do objeto do contrato de parceria" (art. 14, §1º, da Lei 13.448/17), seguindo-se, a partir daí, os trâmites estabelecidos nos arts. 5º e 6º do Decreto 9.957/19.

DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00135/2020/PF-ANTT/PGF/AGU:

1. Manifesto concordância com o PARECER n. 00250/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, com a complementação que segue.

(...)

6. Nada obstante, a imunidade ao processamento da caducidade após a formalização da qualificação do empreendimento para fins de relicitação pode vir a desequilibrar o poder de negociação em favor dos concessionários, em razão do fator "tempo", incrementando seu poder de barganha perante esta Agência Reguladora.

7. Por essas razões, em acréscimo às recomendações e fundamentações constantes do PARECER n. 00250/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, entendo por bem recomendar à Diretoria Colegiada avaliar a conveniência e oportunidade em sugerir ao Ministério da Infraestrutura, ao Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos e, conseqüentemente, ao Presidente da República, a aposição de condição resolutiva de caráter temporal no decreto de qualificação, caso o termo aditivo não venha a ser celebrado em, por exemplo, 90 (noventa) dias, prorrogável, ou outro prazo entendido como adequado, conforme redação sugerida:

Art. 1º Fica qualificado, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI, na forma do disposto no inciso I do § 1º do art. 1º e do inciso II do caput do art. 4º da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, para fins de relicitação, o trecho da rodovia federal BR-163/MS, entre a divisa com o estado do Mato Grosso e a divisa com o estado do Paraná.

§ 1º A qualificação de que trata este Decreto perderá efeito caso o termo aditivo ao contrato de concessão não seja celebrado em até 90 (noventa) dias, contados da data de publicação deste Decreto.

§ 2º O prazo de que trata o § 1º poderá ser prorrogado por até 30 (trinta) dias por decisão fundamentada da Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

8. De toda forma, também se mostra recomendável que as tratativas sobre o termo aditivo avancem concomitantemente ao procedimento voltado à qualificação, de modo a permitir a celebração do ajuste tão logo a relicitação seja formalizada por decreto presidencial.

3.28. Sobre essas recomendações das conclusões acima do PARECER n. 00250/2020/PF-ANTT, **cabe deduzir a existência de viabilidade jurídica quanto ao forte enquadramento em inexecução contratual, conforme reforçado pelos termos do Despacho Gefir, de 17/06/2020 (SEI 3595787), em resposta às orientações indicadas dessa manifestação jurídica em comento,** em que se reafirma que a concessionária vem aumentando o seu descumprimento contratual ao longo dos anos, em relação à média anual, e que nem mesmo a aplicação de penalidades desde o início do contrato refletiu numa melhora do desempenho da Concessionária MSVia.

3.29. Tais afirmações estão amplamente embasadas no Parecer 376/2019/GEFIR/SUINF/DIR (SEI 0647018) no Processo 50500.321642/2019-03, que analisou de forma detalhada as aplicações de penalidade, as inexecuções das obras obrigatórias e previstas no programa de exploração da rodovia e também o detalhamento dos descontos de reequilíbrio aplicados, referentes à Concessão, que poderiam culminar com a caducidade conforme o supracitado OFÍCIO SEI Nº 8202/2019/SUINF/DIR-

ANTT (SEI 0783804), de 16 de julho de 2019.

3.30. Quanto aos serviços essenciais, a unidade técnica informa que todos os serviços que configurem a segurança viária serão preservados no período de relicitação, bem como exigidos para a assinatura do Termo Aditivo de relicitação, a fim de manter parâmetros e serviços essenciais durante o período de relicitação para segurança da via e do usuário. Ao mesmo tempo, nos termos da supramencionada Carta PR-000383/2020 (SEI 3759566), de 15 de julho de 2020, a Concessionária confirmou a manutenção de interesse no prosseguimento do processo de relicitação, o que também atende às normas aplicáveis e conclusão da orientação da PF-ANTT.

3.31. Por fim, quanto às recomendações do DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00135/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, no sentido de a Diretoria Colegiada da ANTT sugerir a aposição de condição resolutive de caráter temporal a constar do futuro Decreto de qualificação, caso o termo aditivo não venha a ser celebrado em determinado prazo, embora se entenda que essa ideia seja positiva para impor efetividade no processo de relicitação e em consonância com os Princípios da Razoabilidade e da Eficiência, tal avaliação deve ser aprofundada no âmbito da conveniência e oportunidade pelo Ministério da Infraestrutura, Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e, conseqüentemente, pelo Presidente da República. Nesse sentido, por exemplo, a Resolução PPI 123/2020 e o Decreto 10.427/2020, que dispôs sobre a qualificação de empreendimento público federal do setor aeroportuário no âmbito do PPI, para fins de relicitação ("Art. 3º A qualificação de que trata o art. 1º perderá sua eficácia e será considerada extinta para todos os efeitos na hipótese de o Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de Viracopos, para fins de relicitação, não ser firmado no prazo de noventa dias, contado da data de publicação deste Decreto").

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Por todo o exposto, diante das razões acima apresentadas, **VOTO** pela aprovação do conteúdo da proposta da SUROD, que atesta a viabilidade técnica e jurídica do requerimento de relicitação apresentada pela Concessionária MSVia, nos termos do art. 4º, *caput*, do Decreto nº 9.957, de 2019.

Brasília, 21 de julho de 2020.

DAVI BARRETO
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 21/07/2020, às 17:29, 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 **3748188** e o código CRC **1FF99845**.

Referência: Processo nº 50500.429595/2019-37

SEI nº 3748188

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

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br