

O decreto de relicitação, finalmente (?)

Autor(a): Mateus Piva Adami

Publicado em: 20 de agosto de 2019

Publicação: jota_import

Link JurisTube: <https://juristube.com.br/colunistas/mateus-piva-adami/o-decreto-de-relicitacao-finalmente>

Fonte original: <https://www.jota.info/tributos-e-empresas/regulacao/o-decreto-de-relicitacao-finalmente>

Identificador citável:

juristube.com.br/colunistas/mateus-piva-adami/o-decreto-de-relicitacao-finalmente#ep-593c3a99

Resumo

Novo decreto representa um importante avanço na viabilização da relicitação, mas ainda parece ser insuficiente

Texto integral

Após um longo período de tramitação interna, expectativa e discussões entre diferentes setores do Governo Federal, o Decreto nº 9.957/2019 foi finalmente publicado. A norma era aguardada, há mais de dois anos, por diversos agentes econômicos que atuam no setor, sobretudo as Concessionárias dos setores aeroportuário, rodoviário e ferroviário, na medida em que viabiliza uma possível solução para destravar projetos de infraestrutura cuja higidez financeira foi abalada por diferentes motivos (e.g., a recessão econômica do país, queda de demanda, dificuldade na obtenção de financiamento junto ao BNDES). O Decreto foi editado para regulamentar a Lei nº 13.448/2017, que previu a possibilidade de extinção amigável das concessões dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário, e ajuste de novo contrato, por meio de nova licitação (ou relicitação). Referida lei também impôs determinadas condições para o deslinde desse processo, relegando a ato do Poder Executivo a definição mais pormenorizada dos termos e prazos a serem observados. Na ausência de tal norma, o Poder Público havia manifestado a impossibilidade de concretizar a relicitação, tendo em vista a referência legal à futura regulamentação i . + JOTA : Assine o JOTA e não deixe de ler nenhum destaque! Dessa forma, os pedidos de adesão à relicitação formulados por algumas concessionárias, dentre elas a Aeroportos Brasil S.A. (operadora do Aeroporto de Viracopos) e a Via 040 (operadora da rodovia BR-040), não foram levados adiante pelas respectivas agências reguladoras ii . A omissão chegou a ensejar a impetração de um Mandado de Segurança iii por parte da Concessionária de Viracopos perante o Supremo Tribunal Federal. O Decreto formalmente supre uma lacuna vista pelos órgãos reguladores ao disciplinar o procedimento para a operacionalização da devolução amigável de contratos de concessão e sua futura relicitação, o que é feito sem grandes inovações materiais em relação às diretrizes legais. Contudo, a edição da norma em um contexto fático significativamente diferente daquele presente à época da entrada em vigor da referida Lei nº 13.448/17 traz dúvidas quanto à sua efetividade e ao cumprimento dos objetivos pretendidos quando da edição da Lei – ao menos em relação aos contratos em andamento iv . A edição tardia do Decreto relembra sobre as dificuldades inerentes à tomada de decisões pelos agentes públicos, que motivou a expressão “apagão das canetas” v tão corriqueiramente repetida entre os estudiosos e operadores do Direito Administrativo. O procedimento de relicitação No que diz respeito ao procedimento previsto pelo Decreto, nota-se a necessidade de que a Concessionária interessada apresente

requerimento formal à agência reguladora competente vi , que será responsável por processá-lo e analisá-lo, manifestando-se sobre a viabilidade técnica e jurídica vii da relicitação. O referido requerimento possui algumas consequências relevantes para as Concessionárias que o formulem, como a renúncia ao prazo para a correção de falhas e transgressões anterior à instauração de processo de caducidade viii , conforme previsto pelo art. 38, §3º, da Lei nº 8.987/1995, e à participação do grupo econômico no certame de relicitação ou no futuro contrato a ser celebrado ix . Seguindo o rito comumente aplicado aos projetos qualificados no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), após a manifestação da agência, ainda serão ouvidos o Ministério da Infraestrutura x e o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI), previamente à qualificação do empreendimento no âmbito do programa, por meio de decreto presidencial xi . Enquanto o Ministério irá se manifestar sobre a compatibilidade do projeto com a política pública setorial, o CPPI terá a função de avaliar a conveniência e oportunidade da relicitação, instruindo a decisão final do Presidente da República. A qualificação recebe um tratamento relevante pelo Decreto, devendo ser destacados alguns aspectos que dela decorrem, a saber: (i) não implica o reconhecimento, pelo Poder Público, da procedência de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro xii existentes em cada contrato; (ii) suspende as medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processos de caducidade em curso contra a Concessionária xiii ; (iii) não suspende obrigações vencidas ou a cobrança de juros sobre multas já aplicadas pela agência competente; e (iv) a desqualificação gera a retomada de processo de caducidade sobrestado ou sua imediata instauração xiv . Posteriormente a essa etapa, será assinado Termo Aditivo entre a Concessionária e o Poder Concedente, tendo suas cláusulas obrigatórias previstas pela lei xv e pelo Decreto de Relicitação xvi . Dentre elas, merecem destaque: (i) a definição das condições de prestação dos serviços até a celebração do novo contrato xvii ; (ii) a suspensão das obrigações de investimento vincendas não consideradas essenciais xviii - xix ; (iii) o pagamento das indenizações pelos bens reversíveis não amortizados ou depreciados xx ; (iv) as condições para a transição operacional dos ativos e obrigações para o futuro contratado xxi ; (v) as restrições às atividades da Concessionária xxii ; e (vi) a previsão de pagamento da indenização referente a bens reversíveis pelo futuro contratado xxiii . Ato contínuo à devolução amigável da concessão, serão realizados estudos técnicos e econômicos para subsidiar a nova licitação xxiv , abrindo-se consulta pública pelo prazo mínimo de 45 dias xxv . Encerrada a consulta popular, os estudos, bem como os documentos que instruíram o requerimento da Concessionária, serão encaminhados ao Tribunal de Contas da União (TCU) xxvi . Por fim, a celebração do novo contrato será condicionada ao pagamento da indenização, pelo vencedor do certame, à antiga Concessionária xxvii . Com isso, se desonera os cofres públicos, desincumbindo a Administração Pública de indenizar diretamente a Concessionária, ao mesmo tempo em que a empresa cujo contrato foi submetido à relicitação tem garantido o pagamento do valor apurado a título de indenização. Pontos de destaque Dentre os dispositivos do regime jurídico da relicitação que mais chamam a atenção, destacamos aqueles relativos: (i) às consequências relacionadas à caducidade; (ii) à indenização de bens reversíveis não amortizados ou depreciados no prazo contratual; e (iii) ao tratamento conferido às Concessionárias submetidas à recuperação judicial (RJ). O primeiro aspecto diz respeito à suspensão das medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processos de caducidade, em virtude da qualificação de um empreendimento para efeitos da relicitação, combinada com a renúncia ao prazo previsto pela Lei nº 8.987/1995 para a correção de falhas ou transgressões, anteriormente à instauração do processo de caducidade. Essas previsões já existiam na Lei, sendo apenas replicada no Decreto de Relicitação, e causam grave insegurança jurídica para as Concessionárias diante da ausência de clareza quanto

ao momento a partir do qual a renúncia, a ser declarada pelas Concessionárias no requerimento de relicitação, operará seus efeitos xxviii . A nosso ver, tal renúncia deve estar atrelada à assinatura do Termo Aditivo que condiciona a implementação da relicitação (e das suas consequências para o Contrato de Concessão), sob pena de a Concessionária ficar totalmente à mercê do aceite de seu requerimento pela Administração. Ademais, a perda do prazo para correção de falhas ou transgressões, anteriormente à instauração do processo de caducidade, só nos parece viável se decorrente de culpa da Concessionária no descumprimento das condições previstas pelo Termo Aditivo. A especificação de critérios objetivos para eventual desqualificação das Concessionárias deveria ter sido trazida pelo Decreto, a fim de mitigar a insegurança que pode trazer aos agentes privados. Em razão da ausência de clareza nesse sentido, ficará para o próprio Termo Aditivo a tarefa de estabelecer condições claras que, se descumpridas, gerarão a instauração ou retomada de processo de caducidade, sem o referido prazo da Lei de Concessões. Outro ponto relevante que chegou a gerar controvérsias internas no Governo diz respeito à indenização de bens reversíveis não amortizados ou depreciados no prazo contratual. A principal discussão se deu em torno do critério a ser adotado para avaliar esses bens e quantificar a o valor devido a título de indenização, tendo o Ministério da Infraestrutura como defensor do critério contábil e o Ministério da Economia como signatário do valor de mercado xxix . O tratamento conferido pelo Decreto ao tema, no entanto, foi mais enxuto do que o esperado por alguns, inexistindo uma opção expressa por qualquer critério específico. Assim, a norma concede discricionariedade para que as agências reguladoras competentes editem regulamentos para dispor sobre os critérios adotados para a indenização dos contratos relicitados – o que, aliás, já foi iniciado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), por meio da Audiência Pública nº 11/2019 xxx , aplicável às concessões aeroportuárias, e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por meio da Audiência Pública nº 3/2019 xxxi , aplicável às concessões rodoviárias. Ambas as agências abriram procedimentos de consulta popular sobre os critérios que nortearão a indenização de bens reversíveis não amortizados ou depreciados, optando pelo critério contábil, com os ajustes definidos pelas respectivas minutas de Resoluções propostas. Além disso, o Decreto estabelece os créditos a serem abatidos da referida indenização xxxii . Dentre eles, estão multas administrativas não adimplidas, outorgas vencidas e não pagas e o valor excedente da receita tarifária em razão da não contabilização do impacto econômico-financeiro decorrente da suspensão das obrigações de investimentos não essenciais. A última disposição denota a manutenção, a priori, do valor da tarifa, que não será alterada para fazer jus à suspensão dos investimentos ditos não essenciais. Esse excedente, no entanto, será descontado do valor a ser pago a título de indenização. Outro ponto interessante é a exclusão do ágio, no que diz respeito às outorgas vencidas e já pagas xxxiii . Dessa forma, no caso de relicitação, a contribuição inicial vertida pela Concessionária, com o ágio incluído na oferta realizada no certame, não será objeto de indenização pelo Poder Público, consistindo em risco assumido pela empresa no início do projeto – ainda que a amortização desse ágio pudesse considerar o prazo de vigência contratual como um todo. Esses valores deixados de fora da indenização podem assumir relevância em casos específicos, nos quais a outorga ou as multas administrativas constituem a maior dificuldade das Concessionárias, algumas inclusive sob discussão judicial. As Concessionárias submetidas a processos de recuperação judicial, por sua vez, poderiam ser admitidas na fase inicial da relicitação. Isso significa que o fato de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) estar sujeita ao regime da RJ não obsta, a priori, a sua qualificação para a devolução amigável da concessão. Em que pese a potencial insegurança do Governo para qualificar um empreendimento em RJ à relicitação xxxiv , a norma aponta para a possibilidade de assinatura do Termo Aditivo celebrado entre a Concessionária

e o Poder Concedente, ficando a sua eficácia suspensa até que se comprove a inexistência de regime de recuperação judicial, extrajudicial ou falência xxxv , dada a sua incompatibilidade com a relicitação xxxvi . Portanto, em se tratando de Concessionária em RJ, deverá ocorrer uma espécie de “desincompatibilização”, possivelmente por meio da desistência do pedido. A alternativa parece ter o intuito de garantir aos credores maior segurança para decidir sobre a desistência de uma RJ em curso, tendo resguardada a sua indenização em virtude da celebração do Termo Aditivo de relicitação, o que é reforçado pela autorização de que o pagamento da indenização, pelo novo Concessionário, seja realizado diretamente aos financiadores ou garantidores do empreendimento. Esse cenário pode aumentar os incentivos para a relicitação, por parte dos credores, que podem avaliá-la como uma alternativa segura ao recebimento de seus haveres vis-à-vis a ordem de pagamento aprovada em eventual Plano de Recuperação Judicial. Em contrapartida, o prazo de 60 dias pode se mostrar demasiadamente exíguo para a concretização de todas as formalidades necessárias para compatibilizar o empreendimento com as exigências legais. Essa previsão, contudo, contorna de certa forma a rigidez da Lei n.º 13.448/17, permitindo o início do processo de relicitação e garantindo às concessionárias em RJ uma maior segurança para contornar as dificuldades econômicas, muito embora não solucione em definitivo a questão. Pontos de cautela e crítica Um primeiro alerta diz respeito à solução introduzida pela Lei nº 13.448/17, tanto em relação à relicitação quanto à prorrogação dos contratos. Não obstante a relevância dos institutos introduzidos pela lei e a regulamentação realizada pelo Decreto, sobretudo para endereçar de forma imediata situações em que se encontram certas concessões, seria interessante promover um debate mais profundo acerca do regime jurídico das concessões e parcerias público-privadas (PPPs) no contexto brasileiro xxxvii - xxxviii , bem como sobre as causas que ensejaram as dificuldades dos projetos de infraestrutura xxxix . É dizer, faz-se importante que a relicitação não seja pensada como a única saída para contratos que não venham a performar, mostrando-se essencial a reflexão sobre medidas que propiciem os incentivos adequados aos licitantes, evitando propostas irrealistas, bem como que os riscos e obrigações contratuais possam ser encarados com seriedade, desde o momento da estruturação dos contratos de concessão. Igualmente, também é importante haver uma disciplina mais clara para o eventual encerramento antecipado dos contratos de concessão, para que essa alternativa não seja vista como inviável mesmo quando o projeto simplesmente se mostre insustentável. Além desse aspecto, a disciplina conferida à relicitação parece não proporcionar o adequado suporte às Concessionárias para uma extinção amigável dos contratos. Como visto, as disposições relativas à caducidade podem colocar as empresas em uma situação delicada, a partir da apresentação do requerimento de relicitação, com a renúncia do prazo para a correção de falhas e transgressões. Eventual desqualificação do PPI, por seu turno, tem como consequência imediata a instauração de um processo de caducidade. De modo semelhante, a norma foi contida no que diz respeito à indenização dos bens reversíveis não amortizados ou depreciados no prazo de vigência contratual. Esse racional faz sentido, já que expressa uma coerente deferência ao papel técnico do regulador, que definirá o critério mais adequado de acordo com as particularidades de cada setor xl . Essa opção provavelmente adiará, mais uma vez, a aplicação do instituto, até que as agências reguladoras definam os critérios para avaliação dos bens vinculados à concessão. Ou seja, na prática, a “semana que vem” ainda não chegou – o que, no fim das contas, surge mais como uma constatação do que crítica ao teor da norma, que, a nosso ver, acerta em sua deferência. Ainda no tocante à indenização, o Decreto de Relicitação avançou onde não deveria ao possibilitar a atribuição ao novo contratado da obrigação de pagar eventual indenização decorrente de decisão judicial, arbitral ou de outro mecanismo privado de resolução de conflitos. Atribuir a responsabilidade

de pagamento de valor de indenização ao novo contratado, tal como estabelecido na Lei 13.448/2017 xli , parece de fato ser uma boa medida. Contudo, ao possibilitar a atribuição ao novo contratado da obrigação de pagar eventual indenização decorrente de valores controversos, o Decreto andou mal, possibilitando a alocação, ao novo concessionário, de risco atinente à incerteza do valor final da indenização, que não parece ser uma alea do negócio que possa ser a ele imputada. Assim, torna-se relevante a ponderação desse risco quando da disciplina do regime de pagamento das indenizações pelo Termo Aditivo, inclusive a fim de se assegurar o êxito da relicitação, com o interesse de potenciais licitantes em novo contrato a ser celebrado. Por fim, a norma também não parece ter solucionado a situação dos contratos em que as Concessionárias se encontram em recuperação judicial. Primeiramente, em função do avanço desses processos, diante da edição tardia do referido decreto. E também diante do condicionamento da eficácia de eventuais Termo Aditivos a serem celebrados ao afastamento do regime recuperacional, que pode não ser viabilizada em um prazo curto, dadas as aprovações e formalidades necessárias à desistência do pedido. Conclusão Muito embora a edição do Decreto de Relicitação represente um importante avanço na viabilização do processo de relicitação, previsto pela Lei nº 13.448/17, as suas disposições ainda parecem ser insuficientes para que as Concessionárias possam aderir à alternativa junto às autoridades competentes. Nesse contexto, o papel das agências reguladoras na regulamentação do processo, especialmente da indenização cabível pelos bens reversíveis não amortizados, será fundamental para definir a futura efetividade da relicitação. De todo modo, parece cada vez mais premente a necessidade de se promover discussões profundas sobre as concessões e PPPs no cenário brasileiro, especialmente para se identificar seus gargalos e as causas de sua criação. A edição de normas como a Lei nº 13.448/17 e seu Decreto regulamentador são importantes como mais um passo para destravar projetos de infraestrutura, mas dependem, como apontado acima, de uma “regulamentação da regulamentação”. Contudo, esse avanço normativo não pode ofuscar a necessidade de modernização do marco regulatório das contratações públicas para que o esperado crescimento de investimentos na indústria de base se concretize e seja sustentável a longo prazo.

i Lei nº 13.448/17, art. 14, caput. ii Como divulgado pela mídia, só no âmbito das concessões rodoviárias, pelo menos as seguintes empresas devem apresentar pedido de devolução: BR-040 – trecho do DF a MG (administrado pela Via 040); BR-101 – trecho de ES-BA (Arteris); BR-324 e BR-116 – Salvador até a divisa com MG (VIABAHIA); BR-163 – MS (MSvia) e MT (Rota do Oeste). BR-060-153-262 – trecho DF, GO e MG (Triunfo) (PODER 360. Governo baixa decreto para relicitar rodovias e aeroporto de Viracopos. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/economia/governo-baixa-decreto-para-relicitar-rodovias-e-aeroporto-de-viracopos/> . Acesso em 09.08.2019). iii A Concessionária de Viracopos impetrou Mandado de Segurança perante o STJ (Processo: 2018/0064788-0. MS nº 24163 / DF), que se declarou incompetente para o julgamento do caso, e posteriormente perante o STF, que indeferiu a ação (Processo nº Processo: 0069778-41.2018.1.00.0000. MS 35661). iv A título de exemplo das mudanças no contexto fático, veja-se a situação da Concessionária do Aeroporto de Viracopos, que parece ter abandonado a alternativa da relicitação, após a evolução do seu processo de Recuperação Judicial. Vide: G1. Após decreto, Viracopos recua de relicitação e foca em recuperação judicial para solucionar crise. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2019/08/12/apos-decreto-viracopos-recua-de-relicitacao-e-foca-em-recuperacao-judicial-para-solucionar-crise.ghtml> . Acesso em: 12.08.2019. v Nesse sentido, André Castro de Braga faz uma interessante análise acerca de julgamento do TCU envolvendo a Lei de Responsabilidade Fiscal, no qual o Ministro Bruno Dantas afirmou que, por vezes, a Administração consulta o Tribunal

para obter “conforto espiritual”, não se tratando de dúvidas que de fato geram controvérsias: “O que se atribuiu ao plano espiritual talvez tenha outra faceta, mais mundana, ligada ao fenômeno que se convencionou chamar de “apagão das canetas”: com receio de ser punido, o gestor trilha caminhos decisórios menos naturais, como o que passa pelo TCU, ou simplesmente não decide. “Quem já dançou sempre tem medo dos homens, baby”. Hely Lopes? Não. Arnaldo Baptista, dos Mutantes. ” (JOTA, Controle Público. O ‘conforto espiritual’ do TCU . Disponível em: <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/colunas/controle-publico/o-conforto-espiritual-do-tcu-17042019> . Acesso em: 12.08.2019)

vi Lei nº 13.448/17, art. 14, §2º; Decreto nº 9.957/2019, art. 3º, incisos. vii Lei nº 13.448/17, art. 14, §1º; Decreto nº 9.957/2019, art. 4º, incisos. viii Lei nº 13.448/17, art. 14, §2º, II; Decreto nº 9.957/2019, art. 3º, II. ix Lei nº 13.448/17, art. 14, §2º, IV; Decreto nº 9.957/2019, art. 3º, IV. x Decreto nº 9.957/2019, art. 5º. xi Decreto nº 9.957/2019, art. 6º. xii Decreto nº 9.957/2019, art. 6º, §1º. xiii Lei nº 13.448/17, art. 14, §3º; Decreto nº 9.957/2019, art. 6º, §2º. xiv Decreto nº 9.957/2019, art. 8º, XIII, a. xv Lei nº 13.448/17, art. 15. xvi Decreto nº 9.957/2019, art. 8º. xvii Decreto nº 9.957/2019, art. 8º, II. xviii Decreto nº 9.957/2019, art. 8º, III. xix A norma considera essenciais as obrigações relacionadas à manutenção, à conservação e à operação do empreendimento (art. 3º, §3º). xx Lei nº 13.448/17, art. 15, II; Decreto nº 9.957/2019, art. 8º, V. xxi Lei nº 13.448/17, art. 15, II; Decreto nº 9.957/2019, art. 8º, VIII. xxii Decreto nº 9.957/2019, art. 8º, XI. As restrições dizem respeito à percepção de dividendos, à redução do capital social, à oferta de novas garantias em favor de terceiros, à disposição sobre bens ou direitos vinculados à concessão e à possibilidade de requerer falência, recuperação judicial ou extrajudicial da sociedade de propósito específico. xxiii Decreto nº 9.957/2019, art. 8º, V. xxiv Lei nº 13.448/17, art. 17. xxv Lei nº 13.448/17, art. 18. xxvi Lei nº 13.448/17, art. 19. xxvii Lei nº 13.448/17, art. 15, §3º; Decreto nº 9.957/2019, art. 11, §2º. xxviii Cf. Lei nº 13.448/17, art. 15. xxix VALOR. Ministérios divergem sobre a devolução de concessões. Disponível em: <https://www.valor.com.br/brasil/6221817/ministerios-divergem-sobre-devolucao-de-concessoes> . Acesso em: 08.08.2019. xxx ANAC. Audiência Pública nº 11/2019. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-em-andamento/audiencias-publicas-em-andamento> . Acesso em: 08.08.2019. xxxi ANTT. Audiência Pública nº 3/2019. Disponível em: <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=379> . Acesso em: 08.08.2019. xxxii Lei nº 13.448/17, art. 15, §2º; Decreto nº 9.957/2019, art. 11, incisos. xxxiii Decreto nº 9.957/2019, art. 11, §1º. xxxiv Nesse sentido, seria possível uma recomendação do CPPI para aprovação dos empreendimentos condicionada à desistência do pedido de RJ. xxxv Decreto nº 9.957/2019, art. 8º, XIV. xxxvi Lei nº 13.448/17, art.14, §4º. xxxvii Esse debate pode ser realizado, por exemplo, na Comissão Especial instalada pela Câmara dos Deputados para discutir aspectos de um novo marco regulatório das concessões, PPPs e fundos de investimento em infraestrutura. Cf. Canal Energia. Câmara instala comissão especial para modernizar legislação sobre concessões e PPPs. Disponível em: <https://www.canalenergia.com.br/noticias/53107695/camara-instala-comissao-especial-para-modernizar-legislacao-sobre-concessoes-e-ppps> . Acesso em: 09.08.2019. xxxviii Vale ressaltar que a hipótese de “rescisão amigável” ou bilateral das concessões estava prevista na versão inicial do Projeto de Lei nº 209/1991, que deu origem à Lei nº 8.987/1995. Cf. “Art. 19. A rescisão bilateral, ou por acordo, será precedida de justificativa do poder concedente, que indique a conveniência do distrato, devendo o instrumento de rescisão conter regras detalhadas sobre composição patrimonial, decorrente da antecipação da concessão, que somente produzirão efeitos após a aprovação do Poder Legislativo. ” xxxix Concordamos, nesse aspecto, com o entendimento de Pedro Dutra, segundo o qual: “Nesse quadro

inédito da história da Administração Pública do país, em lugar de, antes, ser feito um estudo, divulgado à sociedade, sobre as causas do problema que ora se quer vencer por meio de uma norma extrema, e sobre a atuação dos diferentes órgãos que intervieram, ou se omitiram, no curso da execução dos contratos, recorre-se ao hábito primário de nossa cultura política: edita-se nova lei salvadora. ” (JOTA. Coluna Infraestrutura e Contratos. A Lei de Relicitação estimula a irresponsabilidade estatal. Disponível em: <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/columnas/infraestrutura-e-contratos/relicitacao-irresponsabilidade-estatal-05082019> . Acesso em: 08.08.2019) iNFRADebate. E a “semana que vem” chegou... Disponível em: http://www.agenciainfra.com/blog/infradebate-e-a-semana-que-vem-chegou/?utm_source=Recadastrados+-+Servi%C3%A7o+de+Not%C3%ADcias&utm_campaign=29a3d9737b-Agencia_Infra_13_de_julho_de_2017_1_COPY_01&utm_medium=email&utm_term=0_c7f810fbbc-29a3d9737b-96585643 . Acesso em: 12.08.2019. xl xli Lei nº 13.448/17, art. 15, §1º, I

Como citar este documento

As citações abaixo seguem os padrões ABNT NBR 6023:2018, APA 7ª edição, Chicago Author-Date (17ª ed.) e BibTeX (LaTeX). Copie o formato exigido pelo periódico ou gerenciador bibliográfico (Zotero, Mendeley, EndNote).

ABNT (NBR 6023:2018)

ADAMI, Mateus Piva. O decreto de relicitação, finalmente (?). *jota_import*, 20 ago. 2019. Disponível em: <https://www.jota.info/tributos-e-empresas/regulacao/o-decreto-de-relicitacao-finalmente>. Acesso via: JurisTube — Acervo Digital de Direito. Disponível em: <https://juristube.com.br/colonistas/mateus-piva-adami/o-decreto-de-relicitacao-finalmente>. Acesso em: 26 set. 2026.

APA 7ª edição

Adami, M. P. (2019, August 20). O decreto de relicitação, finalmente (?). **jota_import**. <https://www.jota.info/tributos-e-empresas/regulacao/o-decreto-de-relicitacao-finalmente>

Chicago Author-Date (17ª ed.)

ADAMI, Mateus Piva. 2019. “O decreto de relicitação, finalmente (?).” **jota_import**, August 20. <https://www.jota.info/tributos-e-empresas/regulacao/o-decreto-de-relicitacao-finalmente>

BibTeX

```
@article{mateus-piva-adami-o-decreto-de-relicita-o-finalmente-2019,  
  author = {Adami, Mateus Piva},  
  title = {O decreto de relicitação, finalmente (?)},  
  journal = {jota_import},  
  year = {2019},  
  url =  
  {https://www.jota.info/tributos-e-empresas/regulacao/o-decreto-de-relicitacao-finalmente},  
  urldate = {2019-08-20}  
}
```



Licença de Uso — CC BY-NC-SA 4.0

Este conteúdo está licenciado sob a licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-CompartilhaIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0). O uso para fins acadêmicos e educacionais é permitido, desde que citada a fonte original (JurisTube) conforme as normas técnicas indicadas neste documento.

Termos completos:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.pt-br>