



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DAA

RELATORIA: ALEX AZEVEDO

TERMO: À DIRETORIA

NÚMERO: 6/2026

OBJETO: Autorização para realização de Processo de Participação e Controle Social, por meio de Audiência Pública, sobre a proposta de concessão do lote rodoviário composto pelas rodovias BR-116/RS e BR-392/RS — denominado Rota Portuária do Sul — extensão total de 459,6 km

ORIGEM: Superintendência de Concessão da Infraestrutura - SUCON

PROCESSO (S): 50500.009131/2026-37

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: Cota nº 00266/2026/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. EMENTA

1.1. PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL — AUDIÊNCIA PÚBLICA — NOVA CONCESSÃO RODOVIÁRIA — BR-116/RS E BR-392/RS — ROTA PORTUÁRIA DO SUL — 6ª ETAPA DE CONCESSÕES DE RODOVIAS FEDERAIS — EXTENSÃO DE 459,6 KM — ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA E AMBIENTAL APROVADOS PELA PORTARIA MT Nº 842, DE 14 DE NOVEMBRO DE 2025 — PRAZO DE CONCESSÃO DE **30 ANOS** — TIR PROJETADA DE 12,49%, — CONFORMIDADE COM OS PRINCÍPIOS DA EFICIÊNCIA REGULATÓRIA, MODICIDADE TARIFÁRIA E PARTICIPAÇÃO SOCIAL — CONCRETIZA A DIRETRIZ CONSTITUCIONAL DE INTEGRAÇÃO NACIONAL E DE ABASTECIMENTO DO MERCADO INTERNO MEDIANTE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA ADEQUADA, EM ESPECIAL NA REGIÃO SUL DO BRASIL, CORREDOR PORTUÁRIO ESTRATÉGICO PARA EXPORTAÇÃO DO AGRONEGÓCIO. **PELA APROVAÇÃO** DA ABERTURA DO PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL POR MEIO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA.

2. RELATÓRIO**2.1. Do Objeto**

2.1.1. Trata o presente processo da análise e deliberação sobre proposta de realização de Processo de Participação e Controle Social (PPCS), mediante Audiência Pública, relativa à concessão do lote rodoviário composto pelos trechos das rodovias BR-116/RS — entre Camaquã e a Ponte sobre o Rio Jaguarão, na fronteira com o Uruguai — e BR-392/RS — entre o Porto Novo (Rio Grande) e o Acesso de Santana da Boa Vista —, totalizando extensão de aproximadamente **459,6 km**, denominado projeto **Rota Portuária do Sul**, 6ª Etapa de Concessões de Rodovias Federais.

2.2. Do Histórico Processual

2.2.1. O sistema rodoviário objeto do presente processo integrava o contrato de concessão nº PJ/CD/215/98, celebrado em 15 de julho de 1998, entre o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, por intermédio do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem do Estado do Rio Grande do Sul (DAER/RS), e a Empresa Concessionária de Rodovias do Sul S.A. (ECOSUL), com prazo inicial de 15 anos.

2.2.2. Em 18 de maio de 2000, por meio do Contrato de Rerratificação e Sub-rogação nº 013/00-MT, a União assumiu a condição de Poder Concedente, substituindo o Estado do Rio Grande do Sul. Pelo Primeiro Termo Aditivo, o prazo foi ampliado para 25 anos, contados do início da cobrança de pedágio. No Quarto Termo Aditivo, ratificou-se o prazo de 25 anos, fixando-se **03 de março de 2026** como data de encerramento da vigência.

2.2.3. A ECOSUL apresentou propostas de repactuação ao Ministério dos Transportes e à ANTT com vistas a manter a gestão do ativo após 2026, contemplando novos investimentos e redução de tarifas. Após análises técnicas e institucionais pertinentes, o projeto de repactuação não obteve admissibilidade. Com a conclusão das tratativas, o Ministério dos Transportes deliberou pela realização de nova licitação, passando os estudos de relicitação a ser elaborados pela Infra S.A.

2.2.4. Em 21 de novembro de 2024, a Infra S.A. entregou a primeira versão do EVTEA, por meio do Ofício nº 435/2024 (SEI nº 27730857), acompanhada da Nota Técnica nº 106/2024/SUOD-INFRA/AG-AG-AG/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA (SEI nº 27730862). Na mesma data, a Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário, por meio do Ofício-Circular nº 880/2024 (SEI nº 27731714), solicitou revisão do EVTEA, com informações atualizadas sobre o estado da rodovia e inclusão de previsão para a construção da Ponte na Fronteira Brasil-Uruguai, em Jaguarão.

2.2.5. Em 17 de dezembro de 2024, esta Agência encaminhou, por meio do Ofício nº 40719/2024/DG-ANTT (SEI nº 28447651), as informações necessárias para a atualização dos estudos. Em 23 de dezembro de 2024, a Infra S.A., por meio do Ofício nº 474/2024 (SEI nº 28572288), encaminhou novas versões do MEF e do PER Volume II, com a atualização solicitada, sem alterações nos demais produtos — versão denominada Cenário Base.

2.2.6. Em 27 de dezembro de 2024, por meio do Ofício nº 41652/2024/DG-ANTT (SEI nº 28632305), esta Agência solicitou ao Ministério dos Transportes manifestação sobre o cenário a ser adotado. Em 06 de janeiro de 2025, por meio do Ofício nº 8/2025/SNTR (SEI nº 28820429), o Ministério informou que o tema estava em análise em regime de prioridade, recomendando que a ANTT aguardasse a aprovação ministerial, nos termos dos artigos 22 e 23 da Portaria nº 995/2023.

2.2.7. Em 14 de novembro de 2025, o Ministério dos Transportes publicou a **Portaria nº 842/2025** (SEI nº 39269628), aprovando formalmente os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a concessão do sistema rodoviário BR-116/RS — trecho de Camaquã até a Ponte sobre o Rio Jaguarão — e BR-392/RS — de Porto Novo (Rio Grande) até o Acesso de Santana da Boa Vista.

2.2.8. Em 19 de novembro de 2025, a Secretaria Nacional de Transporte Terrestre — SNTR encaminhou a esta Agência os estudos aprovados, por meio do Ofício nº 2492/2025/SNTR (SEI nº 39269557), informando a disponibilidade dos estudos para abertura de Audiência Pública.

2.2.9. Em 04 de fevereiro de 2026, a Gerência de Estudos e Projetos de Rodovias (GEROD/SUCON) elaborou a **Nota Informativa SEI nº 138/2026/GEROD/SUCON/ANTT** (SEI nº 39307511), apresentando análise técnica detalhada do projeto, com base nos estudos de viabilidade, no PER e no modelo financeiro.

2.2.10. Em 06 de fevereiro de 2026, a Gerência de Estruturação Regulatória (GEREG/SUCON) elaborou a **Nota Técnica SEI nº 1226/2026/GEREG/SUCON/DIR** (SEI nº 39377852), apresentando os Documentos Jurídicos (SEI nº 39456552) e contextualizando o novo modelo regulatório da 6ª Etapa de Concessões de Rodovias Federais.

2.2.11. Em 12 de fevereiro de 2026, a SUCON encaminhou o **Relatório à Diretoria SEI nº 44/2026** (SEI nº 39274333) à Diretoria Colegiada, acompanhado da Minuta de Deliberação (SEI nº 39272310), do Aviso de Audiência Pública (SEI nº 39272477), da Minuta de Portaria de Comissão de Audiência Pública (SEI nº 39272623), e demais documentos instrutores do PPCS.

2.2.12. Em 12 de fevereiro de 2026, em atendimento ao art. 15, § 1º, da Resolução ANTT nº 6.020/2023, a SUCON deu conhecimento da proposta à Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT). Em 12 de fevereiro de 2026 às 12:41, o Gabinete do Diretor-Geral encaminhou o processo à SEGER para inclusão na pauta de sorteio, mediante Despacho SEI nº 39543452.

2.2.13. Em 12 de fevereiro de 2026 foi lavrada a **Certidão de Distribuição** (SEI nº 39554676), registrando a distribuição do processo à Diretoria Colegiada, com designação do Diretor Alex Antonio de Azevedo Cruz (DAA) como relator.

2.2.14. Em 13 de fevereiro de 2026, a PF-ANTT emitiu a **Cota nº 00266/2026/PF-ANTT/PGF/AGU** (SEI nº 39629199), assinada pela Procuradora Federal Kalliane Wilma Cavalcante de Lira, manifestando que, primando pela celeridade, não requer vista dos autos nesta fase, considerando que a análise jurídica do certame será mais apropriada após a conclusão do PPCS.

2.2.15. Por fim, os autos foram encaminhados a esta Relatoria para elaboração do presente Voto e deliberação da Diretoria Colegiada.

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1. Da Análise de Admissibilidade

3.1.1. A abertura de Processo de Participação e Controle Social por meio de Audiência Pública, no âmbito de processo de nova concessão de infraestrutura rodoviária federal, é ato da competência da ANTT, nos termos do art. 24, inciso I, e do art. 35-A, § 2º, inciso IV, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que atribui à Agência as funções de regular e supervisionar as concessões de rodovias federais, incluindo a condução dos processos de participação social.

3.1.2. A matéria é, ademais, expressamente prevista no art. 12, inciso III, da Lei nº 10.233/2001, entre as diretrizes gerais de gerenciamento da infraestrutura de transportes terrestres, que prioriza programas de ação e investimentos relacionados com eixos estratégicos de integração nacional, de abastecimento do mercado interno e de exportação.

3.1.3. A realização de Audiência Pública sobre proposta de nova outorga de concessão rodoviária pressupõe a prévia aprovação ministerial dos estudos de viabilidade. Tal requisito foi cumprido mediante a **Portaria MT nº 842, de 14 de novembro de 2025** (SEI nº 39269628), pela qual o Ministério dos Transportes aprovou formalmente os EVTEA referentes à concessão do sistema rodoviário BR-116/RS e BR-392/RS, nos termos dos arts. 22 e 23 da Portaria MT nº 995/2023 (Política Nacional de Outorgas Rodoviárias).

3.1.4. O art. 14, inciso II, e o art. 15 da Resolução ANTT nº 6.020, de 20 de julho de 2023, estabelecem a obrigatoriedade de Audiência Pública para editais de licitação de outorgas e minutas de contratos de concessão, e que as propostas de sua realização devem ser submetidas à Diretoria Colegiada para aprovação, com prévio conhecimento à PF-ANTT. A SUCON cumpriu integralmente esse rito, instruindo o processo com todos os documentos exigidos — Relatório à Diretoria SEI nº 44/2026 (SEI nº 39274333), Nota Informativa nº 138/2026 (SEI nº 39307511), Nota Técnica nº 1226/2026 (SEI nº 39377852), Documentos Jurídicos (SEI nº 39456552), PER Vol. I (SEI nº 39370879), PER Vol. II (SEI nº 39370993), MEF (SEI nº 39387801) e EVTEA (SEI nº 39330794).

3.1.5. Em atendimento ao § 1º do art. 15 da Resolução ANTT nº 6.020/2023, a SUCON deu conhecimento da proposta à PF-ANTT antes do encaminhamento à Diretoria Colegiada. A PF-ANTT, pela Cota nº 00266/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 39629199), assinada em 13 de fevereiro de 2026, manifestou expressamente não requerer vista dos autos, com fundamento na celeridade e na conveniência de análise jurídica mais aprofundada após a conclusão do PPCS.

3.1.6. A competência desta Agência para autorizar a abertura do PPCS é **inconteste**, com fundamento nos arts. 12, III, 24, I, e 35-A da Lei nº 10.233/2001. Os requisitos formais — aprovação ministerial dos estudos pela Portaria MT nº 842/2025 e instrução processual completa — foram **plenamente atendidos**. O rito procedimental observou rigorosamente o art. 15 da Resolução ANTT nº 6.020/2023, incluindo a comunicação à PF-ANTT e o encaminhamento à Diretoria Colegiada mediante Relatório à Diretoria nº 44/2026 (SEI nº 39274333).

3.2. Da Análise de Mérito

3.2.1. O sistema rodoviário denominado **Rota Portuária do Sul** é composto por dois trechos complementares:

- (i) **BR-116/RS**, com início no fim da Ponte sobre o Arroio Duro, em Camaquã, e término no início da Ponte sobre o Rio Jaguarão, na fronteira entre Brasil e Uruguai; e
- (ii) **BR-392/RS**, com início no Porto Novo, em Rio Grande, e término no Acesso de Santana da Boa Vista — totalizando extensão de **459,6 km**, conforme identificado no SNV e verificado pela GEROD no Programa de Exploração da Rodovia Vol. II (SEI nº 39370993).

3.2.2. A **BR-116/RS** é parte do eixo rodoviário estratégico que, em sua extensão total, integra a Região Metropolitana de Porto Alegre à fronteira com o Uruguai. O segmento concedido — de Camaquã à Ponte sobre o Rio Jaguarão — corresponde ao **trecho sul desse corredor**, percorrendo a metade sul do Rio Grande do Sul a partir da **região Centro-Sul do estado**. Sua relevância é marcante para o escoamento do agronegócio (arroz, soja e trigo) e para a pecuária, além de ser corredor fundamental para o movimento internacional de pessoas e mercadorias pelo MERCOSUL. Ao longo do traçado, o eixo percorre municípios como Camaquã, Cristal, São Lourenço do Sul, Turuçu, Capão do Leão, Pedro Osório, Arroio Grande, **Pelotas e Jaguarão**.

3.2.3. A **BR-392/RS**, no trecho concedido — de Porto Novo (Rio Grande) ao Acesso de Santana da Boa Vista —, integra o eixo de ligação entre o Porto de Rio Grande e o interior do estado, cruzando a região de Pelotas e a Serra do Sudeste gaúcho. Constitui a principal rota de escoamento da denominada **"Região da Produção"** gaúcha em direção ao Porto de Rio Grande. Percorre municípios como **Rio Grande, Pelotas**, Morro Redondo, Canguçu, Piratini e Santana da Boa Vista, com o **trecho inicial de Porto Novo (km 0,000 a 8,900)** classificado como "Trecho Operacional Crítico" no PER Vol. II (Tabela 50), com exigências severas de ITS e CFTV em 24h.

3.2.4. A operação do sistema é atualmente exercida pela **ECOSUL** (Empresa Concessionária de Rodovias do Sul S.A.), cuja concessão original — firmada em 15 de julho de 1998 — encerra-se em **03 de março de 2026**, conforme estabelecido no Quarto Termo Aditivo. Portanto, o processo de nova outorga é temporalmente urgente, inserindo-se no contexto de sucessão contratual que visa garantir a continuidade e a melhoria da prestação do serviço público essencial.

3.2.5. A **solução proposta** consiste na realização de nova outorga de concessão plena, com prazo de **30 anos**, CAPEX total estimado em **R\$ 6,123 bilhões**, TIR projetada de **12,49%**, e cobrança de pedágio integralmente em sistema **Free Flow**, com **14 pórticos identificados — FF01 a FF14**, sendo 8 localizados na BR-116/RS e 6 na BR-392/RS, sem praças físicas tradicionais.

3.2.6. O modelo contratual proposto integra o **novo padrão regulatório da 6ª Etapa de Concessões de Rodovias Federais**, conforme detalhado na Nota Técnica nº 1226/2026/GEREG (SEI nº 39377852). Esse modelo representa evolução incremental da 5ª Etapa, com inovações em:

- (i) inclusão de vinculação expressa ao RCR (Regulamento das Concessões Rodoviárias);
- (ii) Conta de Infraestrutura Resiliente;
- (iii) adequações decorrentes do Free Flow e HS-WIM;
- (iv) nova política de seguros;
- (v) tratamento diferenciado de **efeitos extraordinários sobre preços de insumos e receitas tarifárias por metodologia estatística**, separado do tratamento de **caso fortuito e força maior** que passa a ser parametrizado pelos limites de cobertura das apólices de seguros obrigatórias (o que exceder a apólice é compartilhado; o que não for exigido editalmente é risco do Poder Concedente); a NT 1226/2026/GEREG distingue as duas matrizes de risco, não as funde; e
- (vi) **Ajuste Final de Resultados** como cláusula específica — definido no Anexo 1 e Cláusula 30 do Contrato como a apuração de liquidação (clearing) instaurada em até 2 meses após a extinção, consolidando multas, saldo de recursos vinculados, revisões do fluxo de caixa marginal,

saldos dos Fatores C/A/D/E, compensações e indenizações devidas à SPE, com Garantia de Execução mínima de R\$ 321 milhões corrigidos pelo IRT até o 30º ano.

3.2.7. A validação regulatória do modelo contratual é respaldada por histórico consolidado: os documentos jurídicos da 6ª Etapa derivam da evolução de **16 projetos de concessão** da 5ª Etapa, cujas minutas foram analisadas e validadas pela PF-ANTT e pelo TCU, resultando nos Acórdãos TCU nºs 768/2024, 762/2024, 1062/2024, 1592/2024, 1373/2024, 2464/2024, 228/2025, 1177/2025, 1711/2025, 2726/2025 e 2871/2025, conforme tabela apresentada na Nota Técnica nº 1226/2026.

3.2.8. **Conclusão parcial:** O sistema rodoviário da Rota Portuária do Sul constitui infraestrutura **estrategicamente relevante** para o corredor de exportação do Rio Grande do Sul, com déficit qualitativo documentado e urgência de contratação em razão do encerramento da concessão ECOSUL em março de 2026. A solução de nova outorga com modelo da 6ª Etapa é **tecnicamente fundamentada** nos EVTEA aprovados pela Portaria MT nº 842/2025, embora as premissas de crescimento de tráfego devam ser objeto de escrutínio no âmbito do PPCS, revelando a necessidade e oportunidade da audiência pública ora proposta.

3.3. Do Enquadramento normativo

3.3.1. O exame sistemático dos Documentos Jurídicos (SEI nº 39456552) confirma a presença integral dos seguintes instrumentos essenciais do RCR:

(i) **Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade (PDS) / Programa de Exploração Ambiental e Social** — amplamente documentados nos Volumes I e II do PER (SEI nºs 39370879 e 39370993, item 5.2), com âncora normativa na **Resolução ANTT nº 6.057, de 28 de novembro de 2024**;

(ii) **comprometimento ESG climático e de emissões** — tratado na Cláusula 13 do contrato, com subcláusula 13.5 dedicada especificamente à resiliência climática e adaptação às mudanças climáticas; e

(iii) **mecanismo de contas vinculadas** — contemplado pelo sistema de Conta Centralizadora, Conta de Ajuste e demais contas específicas do contrato. Esses três elementos, portanto, **estão presentes** no modelo submetido a este PPCS.

3.3.2. As **inovações contratuais da 6ª Etapa** incorporam elementos de relevância regulatória:

a) **Conta de Infraestrutura Resiliente** — cláusula específica para financiamento de obras de resiliência climática, destinando parcela da receita tarifária para um fundo contratual de adaptação a eventos climáticos extremos, inovação diretamente relacionada à suscetibilidade da região Sul a eventos hidrológicos;

b) **PPD (Postos de Parada e Descanso)** obrigatórios, em atendimento às normas de segurança viária;

c) **HS-WIM (Highway Static-Weigh In Motion)** obrigatório, integrado ao sistema Free Flow para controle de peso em movimento;

d) **Dispute Board** — comitê de prevenção e solução de disputas estruturado na **Subcláusula 32.4 do contrato (subcláusulas 32.4.1 a 32.4.12)**, como mecanismo qualitativo de resolução de controvérsias entre Concessionária e Poder Concedente, com ativação por demanda das partes, sem associação a valor monetário preestabelecido; e

e) nova política de seguros com apólices específicas por tipo e ano de concessão.

3.3.3. O contrato prevê ainda cláusula de **compartilhamento de risco de condicionantes ambientais** entre Concessionária e Poder Concedente, incluindo terras indígenas, comunidades quilombolas e sítios arqueológicos (Cláusula 5.2, PDS 7 do PER) — inovação relevante frente ao modelo da 5ª Etapa, que reduz custos de transação associados a condicionantes não previstas na licitação, com teto de R\$ 43,1 milhões para o compartilhamento (20% Concessionária / 80% Poder Concedente acima do teto).

3.3.4. **Conclusão parcial:** O modelo regulatório da 6ª Etapa submetido a este PPCS apresenta **conformidade substancial** com o arcabouço normativo, com presença integral dos elementos essenciais do RCR — inclusive PEAS, mecanismo ESG climático e contas vinculadas.

3.4. Do Quadro fático-técnico

3.4.1. A proposta de PPCS, conforme Aviso de Audiência Pública (SEI nº 39272477) e Relatório à Diretoria nº 44/2026 (SEI nº 39274333), prevê sessões em Pelotas/RS, Porto Alegre/RS e Brasília/DF.

3.4.2. A escolha das cidades — Pelotas, Porto Alegre e Brasília — é **geograficamente adequada**, alcançando os principais centros urbanos impactados pelo empreendimento e garantindo participação de usuários da rodovia, agentes econômicos e do mercado de capitais. A realização de sessão virtual com transmissão no YouTube amplia o alcance territorial do processo participativo, em consonância com experiências anteriores de audiências públicas da ANTT.

3.4.3. Os documentos a serem disponibilizados para consulta incluem: EVTEA (SEI nº 39330794), PER Vol. I (SEI nº 39370879), PER Vol. II (SEI nº 39370993), MEF (SEI nº 39387801) e Documentos Jurídicos (SEI nº 39456552). Esse conjunto documental é **abrangente e proporcional** à complexidade do empreendimento, permitindo avaliação informada pelos contribuintes.

3.4.4. **Conclusão parcial:** A proposta de organização do PPCS é **adequada e suficientemente inclusiva**, com múltiplas sessões presenciais nos principais centros afetados e sessão virtual para ampliação do alcance, atendendo ao princípio da participação democrática e à Resolução ANTT nº 6.020/2023.

3.4.5. A concessão atualmente exercida pela ECOSUL encerra-se em **03 de março de 2026**, conforme fixado no Quarto Termo Aditivo ao Contrato de Rerratificação e Sub-rogação nº 013/00-MT. A **Nota Informativa SEI nº 138/2026/GEROD** reconhece explicitamente a existência de um **"gap" temporal** entre o encerramento da concessão ECOSUL e o início efetivo da nova concessão, afirmando literalmente que "poderá haver uma descontinuidade entre o atual e o futuro contrato de concessão" e questionando "se haverá transição entre concessões ou se haverá a transferência do sistema rodoviário diretamente a partir do órgão estatal".

3.4.6. A **Minuta de Contrato**, contudo, antecipou-se à lacuna: a **Cláusula 3.4** estabelece expressamente que, nos casos em que não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assuma o objeto do contrato, o prazo de vigência do contrato anterior "poderá ser estendido nos termos da legislação, com anuência da Concessionária e mediante celebração de termo aditivo" — mecanismo compatível com o art. 42, § 2º, da Lei nº 8.987/1995. A existência dessa previsão contratual representa solução parcial, mas condiciona a efetividade da transição ao consentimento da ECOSUL e à celebração tempestiva do termo aditivo.

3.4.7. O **risco de descontinuidade operacional** é concreto e imediato: sem instrumento de gestão transitória — seja mediante operação provisória pelo Poder Concedente, seja por contratação emergencial de prestador de serviços, seja por prorrogação contratual de curta duração na forma do art. 26 da Lei nº 8.987/1995 —, os usuários da BR-116/RS e da BR-392/RS enfrentam período de incerteza sobre condições de manutenção de rotina, atendimento emergencial de acidentes e continuidade do sistema Free Flow. A rodovia é corredor estratégico para o agronegócio gaúcho, com fluxo relevante de cargas de exportação para o Porto de Rio Grande e de pessoas para o MERCOSUL.

3.4.8. **Conclusão parcial:** A base normativa da proposta está **solidamente estabelecida**, com convergência entre o fundamento legal (Lei nº 10.233/2001), o regime concessório (Lei nº 8.987/1995), as normas procedimentais (Resolução ANTT nº 6.020/2023) e a política ministerial (Portaria MT nº 995/2023 e Portaria MT nº 842/2025). A ausência de objeção da PF-ANTT, combinada com o histórico de validação do modelo contratual em 16 projetos anteriores da 5ª Etapa, confere à proposta **segurança jurídica suficiente** para a deliberação em favor da abertura do PPCS.

3.5. Da Conclusão da Análise Processual

3.5.1. Após análise dos aspectos técnicos, jurídicos, procedimentais e regulatórios, conclui-se que:

a) **Admissibilidade:** A competência da ANTT para autorizar o PPCS é inconteste, os requisitos formais foram plenamente atendidos e o rito procedimental observou rigorosamente a legislação aplicável;

b) **Relevância estratégica:** O sistema rodoviário BR-116/392/RS constitui infraestrutura estrategicamente relevante para o corredor de exportação do agronegócio gaúcho, com déficit qualitativo documentado e urgência em razão do encerramento da concessão ECOSUL em 03 de março de 2026;

c) **Conformidade regulatória:** O modelo da 6ª Etapa apresenta conformidade substancial com o RCR, com presença integral de PEAS, mecanismo ESG climático e contas vinculadas;

d) **Organização do PPCS:** A proposta de três sessões (Pelotas, Porto Alegre e Brasília) é adequada e inclusiva;

3.5.2. A proposta atende aos critérios de legalidade, eficiência regulatória, participação democrática, modicidade tarifária e segurança jurídica, justificando plenamente sua aprovação como etapa necessária e legalmente exigida do processo de nova outorga da Rota Portuária do Sul.

4. PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, e considerando:

(i) A competência legal desta Agência para autorizar a realização de Processo de Participação e Controle Social por meio de Audiência Pública, nos termos do art. 24, inciso I, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e do art. 15 da Resolução ANTT nº 6.020, de 20 de julho de 2023;

(ii) A fundamentação técnica consistente apresentada pela SUCON, que detalhou as especificações técnicas, o sistema rodoviário com 459,6 km e os parâmetros do EVTEA; e contextualizou o novo modelo regulatório da 6ª Etapa com base em histórico de 16 projetos;

(iii) A aprovação ministerial dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) pela **Portaria MT nº 842, de 14 de novembro de 2025**, condição necessária para abertura do PPCS nos termos dos arts. 22 e 23 da Portaria MT nº 995/2023;

(iv) A manifestação da PF-ANTT, pela Cota nº 00266/2026/PF-ANTT/PGF/AGU, a qual não suscita óbice à deliberação nesta fase preparatória;

(vi) A adequação da proposta aos princípios de eficiência regulatória, participação democrática e modicidade tarifária (Lei nº 8.987/1995, art. 6º, § 1º; Lei nº 10.233/2001, art. 12, III), sendo o PPCS instrumento indispensável para o aperfeiçoamento dos documentos jurídicos da concessão antes da submissão definitiva do edital;

4.2. **VOTO** pela **APROVAÇÃO** da proposta de realização de Processo de Participação e Controle Social, por meio de **Audiência Pública**, relativa à concessão do lote rodoviário composto pelas rodovias **BR-116/RS** e **BR-392/RS**, denominado **Rota Portuária do Sul — 6ª Etapa de Concessões de Rodovias Federais**, extensão total de **459,6 km**, nos termos da Minuta de Deliberação (SEI nº 39918867), com realização das sessões presenciais em **Pelotas/RS, Porto Alegre/RS** e sessão presencial e virtual em **Brasília/DF**.

4.3. É o voto.

Brasília, 26 de fevereiro de 2026.

ALEX AZEVEDO

Diretor

Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT



Documento assinado eletronicamente por **ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ, Diretor**, em 26/02/2026, às 18:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



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 **39902203** e o código CRC **F57B89E9**.