



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DAA

RELATORIA: ALEX AZEVEDO

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 7/2026

OBJETO: Trata o presente processo da análise e deliberação sobre a **abertura de Audiência Pública** para a proposta de readaptação e otimização do Contrato de Concessão da Rodovia BR-163/MT/PA e BR-230/PA (Edital nº 002/2021), atualmente sob concessão da **Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A.**, com extensão de **1.009 km**, no âmbito do mecanismo de **Solução Consensual de Controvérsias (SSC)** instituído pela Instrução Normativa TCU nº 91/2022, com autorização do **Acórdão nº 11/2026-TCU-Plenário** (TC nº 024.670/2024-32)

ORIGEM: Superintendência de Concessão da Infraestrutura - ANTT

PROCESSO (S): 50500.001471/2026-10

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: NÃO HÁ

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. **EMENTA**

1.1. SOLICITAÇÃO DE SOLUÇÃO CONSENSUAL. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). RESOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS ASSOCIADAS AO CONTRATO DE CONCESSÃO DAS RODOVIAS BR163/MT/PA E BR 230/PA. APROVAÇÃO DA PROPOSTA DE SOLUÇÃO CONSENSUAL.

2. **RELATÓRIO**

2.1. **Do Objeto**

2.1.1. Trata o presente processo da análise e deliberação sobre a **abertura de Audiência Pública** para a proposta de readaptação e otimização do Contrato de Concessão da Rodovia BR-163/MT/PA e BR-230/PA (Edital nº 002/2021), atualmente sob concessão da **Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A.**, com extensão de **1.009 km**, no âmbito do mecanismo de **Solução Consensual de Controvérsias (SSC)** instituído pela Instrução Normativa TCU nº 91/2022, com autorização do **Acórdão nº 11/2026-TCU-Plenário** (TC nº 024.670/2024-32).

2.1.2. A proposta de readaptação vai além de um processo convencional de revisão tarifária ou extensão de prazo: configura uma reestruturação profunda e sistêmica do contrato, arquitetada sob a supervisão do TCU.

2.1.3. O instrumento proposto é um Processo Competitivo de natureza societária (M&A) regulado na B3: o vencedor do certame adquire 100% das ações da SPE Via Brasil BR-163 S.A. mediante Valuation Zero — o VPL da operação foi metodologicamente trazido a zero no instante t0 da assunção, permitindo que a disputa na B3 se dê exclusivamente por deságio sobre a Tarifa Básica de Pedágio, convertendo integralmente os ganhos de eficiência do novo operador em modicidade tarifária para o usuário.

2.1.4. O entrante absorve as debêntures de R\$ 1,014 bilhão emitidas pelo operador atual e, em contrapartida, herda R\$ 164,899 milhões em prejuízos fiscais acumulados (data-base jun/2025), com direito a utilizá-los como crédito tributário futuro e obrigação de reembolsar a Vendedora em 80% do montante efetivamente aproveitado.

2.1.5. O Termo Aditivo de Modernização contempla **CAPEX de R\$ 10,642 bilhões e OPEX de R\$ 4,715 bilhões** (data-base jan/2023), para um **prazo total de 20 anos** (5 residuais + 15 de prorrogação) — parâmetros que representam salto qualitativo em relação ao contrato original (R\$ 1,88 bilhão, prazo 10+2 anos).

2.1.6. A audiência pública em tela tem dupla função: (a) recolher contribuições sobre a proposta específica de readaptação da BR-163/MT/PA e BR-230/PA; e (b) funcionar como ambiente experimental (sandbox regulatório) — nos termos do Acórdão 11/2026-TCU-Plenário — recebendo contribuições de referencial metodológico aplicável aos demais contratos em SSC-TCU. Esta dimensão sistêmica amplia a responsabilidade institucional desta Diretoria.

2.2. Do Histórico Processual

2.2.1. Em 2021, realizou-se a licitação referente ao Edital nº 002/2021, que outorgou a concessão da Rodovia BR-163/MT/PA e BR-230/PA. Sagrou-se vencedor o consórcio composto por Conasa Infraestrutura, Zeta Infraestrutura e Cohapar, com deságio de 8,09% sobre a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 0,07867/km (base jul/2019), constituindo-se a Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A. (SEI 38451198).

2.2.2. Em 1º de abril de 2022, foi assinado o Contrato de Concessão, com prazo de 10 anos (prorrogável por até 2 anos) e investimentos de R\$ 1,88 bilhão para 1.009 km (SEI 38451198).

2.2.3. Desde o início da operação, o trecho passou a enfrentar distorções sistêmicas graves: impulsionada pela consolidação acelerada das Estações de Transbordo de Cargas (ETCs) em Miritituba/PA — principal hub de transferência de grãos do corredor Centro-Norte para terminais portuários fluviais amazônicos —, a rodovia registrou um crescimento de tráfego de veículos pesados que divergiu de maneira diametral das projeções de demanda originais do Edital.

2.2.4. A maciça incidência de eixos pesados não previstos causou desgaste prematuro do pavimento, exigindo intervenções constantes e onerosas, gerando descompasso financeiro irreversível entre arrecadação das praças, custos de manutenção extraordinária e capacidade de investimento da Concessionária.

2.2.5. O resultado foi um saldo líquido de haveres e deveres regulatórios de R\$ 911,2 milhões (SEI 38456006), prejuízo fiscal acumulado de R\$ 164,899 milhões (data-base jun/2025) e dívida financeira de R\$ 1,014 bilhão — configurando inviabilidade estrutural do contrato original.

2.2.6. Em 27 de dezembro de 2023, a Via Brasil BR-163 protocolou junto ao Ministério dos Transportes proposta de repactuação do contrato, acompanhada de estudos demonstrativos de vantajosidade (SEI 38451198).

2.2.7. Em 2024, a SUCON, por meio do Parecer nº 1/2024/GEMEF/SUCON/DIR (SEI 38455247 — partes 1, 2 e 3), realizou análises paramétricas dos dados da concessionária, identificando a TIR do projeto em 12,65% e consolidando os parâmetros relevantes para a SSC.

2.2.8. A Gerência de Modelagem Econômico-Financeira, em conjunto com a Gerência de Estruturação Regulatória, convalidou tecnicamente os parâmetros editalícios e o modelo de submissão do certame à B3, asseverando o alinhamento das taxas de retorno e a calibragem dos gatilhos ao interesse público (SEI 38455247).

2.2.9. Em 21 de agosto de 2024, o Ministério dos Transportes expediu a Portaria MT nº 808/2024 (SEI 38455177), manifestando-se favoravelmente, com ressalvas, à admissibilidade do requerimento de readaptação.

2.2.10. Por Ofício nº 1340/2024/SNTR, o Ministério dos Transportes encaminhou à ANTT o requerimento e os anexos pertinentes para avaliação preliminar (SEI 38451198).

2.2.11. Em outubro de 2024, a Diretoria Colegiada da ANTT aprovou o protocolo da SSC no TCU, com base no parecer da SUCON, Nota Técnica da SUROD e Parecer da PF-ANTT (SEI 38451198).

2.2.12. Em 4 de dezembro de 2024, o Ministro-Presidente do TCU admitiu a Solicitação de Solução Consensual (Despacho, SEI 38455328), registrando-a no TC nº 024.670/2024-32 sob relatoria do Ministro Bruno Dantas.

2.2.13. Em 10 de abril de 2025, a Portaria Segecex nº 8/2025 (SEI 38455366) constituiu a Comissão de Solução Consensual com representantes da SecexConsenso, da AudRodoviaAviação, do Ministério dos Transportes, da ANTT e da Via Brasil BR-163.

2.2.14. Entre 14 de abril e 13 de agosto de 2025, a Comissão SSC desenvolveu suas atividades em intenso processo dialógico, culminando na formulação do Termo Aditivo de Modernização: prazo de 20 anos, CAPEX de R\$ 10,642 bilhões, OPEX de R\$ 4,715 bilhões (data-base jan/2023), Processo Competitivo M&A via B3 com Valuation Zero, absorção de debêntures de R\$ 1,014 bilhão e mecanismo de gatilhos volumétricos VDMAeq para investimentos de capacidade (SEI 38455366; SEI 38451198).

2.2.15. O processo passou por nova deliberação da Diretoria Colegiada na ANTT para a aprovação da governança acerca do Termo de Autocomposição no âmbito da Solução Consensual e por meio da Deliberação nº 435, de 5 de novembro de 2025 (SEI nº [38455627](#)).

2.2.16. Em 2026, o TCU prolatou o Acórdão nº 11/2026-TCU-Plenário (TC nº 024.670/2024-32), sob relatoria do Ministro Bruno Dantas, formalizando os encaminhamentos da SSC e autorizando o prosseguimento da otimização (SEI 38456006).

2.2.17. O item 9.3 do Acórdão 11/2026 determina a realização da Audiência Pública concomitantemente à publicação do Edital do Processo Competitivo.

2.2.18. Em 2026, a SUCON produziu a Nota Técnica ANTT nº 1183 (SEI 39342810) e, por meio do Despacho GEROD (SEI 39112301, 30/01/2026), consolidou os artefatos técnicos revisados:

- Anexo PER Volume I (SEI 38726559)
- Anexo PER Volume II (SEI 38727461) com novo cronograma e gatilhos VDMAeq
- Planilha MEF (SEI 38727128)
- Minuta de Edital de Processo Competitivo (SEI 39380741)
- Minuta de Contrato (SEI 39380360) e Anexo 5 — Fatores D, A e E (SEI 39380374).

2.2.19. Por fim, a SUCON encaminhou a este Colegiado o Relatório à Diretoria nº 12/2026 (SEI 38451198), formalizado por Despacho SUCON (SEI 38457096) e, através do Despacho GAB-DG (SEI 39397848), o referido processo foi sorteado e distribuído a este Diretor-Relator, conforme a Certidão de Distribuição 39425874.

2.2.20. Assentadas essas premissas fáticas, passa-se à análise jurídico-técnica da matéria.

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1. Da Análise de Admissibilidade

3.1.1. Competência e vinculação ao controle externo: A ANTT é organismo regulador criado pela Lei nº 10.233/2001, com competência para regular, supervisionar e fiscalizar a exploração da infraestrutura de transportes terrestres, incluindo gestão de concessões rodoviárias federais (art. 24, incisos I e XI).

3.1.2. O art. 34-A da Lei nº 10.233/2001 e a Resolução ANTT nº 5.999/2022 determinam, de forma expressa, a realização de Audiência Pública antes de deliberação sobre proposta de readaptação de contratos de concessão — tornando a abertura da AP, no presente caso, ato vinculado, não discricionário. A vinculação ao Acórdão 11/2026-TCU-Plenário reforça esse caráter: trata-se de ato devido por dupla determinação legal e de controle externo.

3.1.3. Competência da Diretoria Colegiada: A deliberação sobre readaptação de contratos com envergadura sistêmica — aqui, R\$ 10,642 bilhões de CAPEX e caráter de sandbox regulatório para múltiplos contratos em SSC-TCU — é de competência da Diretoria Colegiada, nos termos do art. 27 da Lei nº 10.233/2001 e do Regimento Interno da ANTT.

3.1.4. Fundamento no consequencialismo jurídico (LINDB): A escolha pela via da Solução Consensual não é pragmatismo avulso — tem assento normativo explícito nos arts. 26 e 27 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), que autorizam o administrador público a celebrar compromissos visando eliminar irregularidades, incertezas jurídicas ou situações contenciosas iminentes,

privilegiando as consequências práticas e resolutivas da decisão em detrimento de um formalismo esterilizante.

3.1.5. O Direito Administrativo contemporâneo brasileiro consolidou este "paradigma consequencialista": as Portarias MT nº 848/2023 e nº 995/2023 operacionalizaram esse vetor principiológico para o setor rodoviário, e a IN TCU nº 91/2022 procedimentalizou-o perante a Corte de Contas, viabilizando o diagnóstico conjunto, o saneamento de haveres e deveres e a formulação da solução ótima ora em apreço.

3.1.6. Requisito de participação social: A realização de AP é exigência do art. 37, caput, da CF/88 (publicidade e democracia administrativa) e está regulamentada pela Resolução ANTT nº 6.020/2023, que disciplina os prazos, formas de publicidade e tratamento de contribuições. A Instrução Normativa ANTT nº 37 de 31 de março de 2025 complementa o marco procedimental.

3.1.7. Rito procedimental — conformidade com a IN TCU nº 91/2022: O processo seguiu integralmente o rito da SSC:

- (i) requerimento da concessionária ao MT;
- (ii) manifestação do MT;
- (iii) análise e deliberação da ANTT aprovando o protocolo;
- (iv) admissão pelo Ministro-Presidente do TCU;
- (v) constituição da Comissão SSC;
- (vi) trabalhos da Comissão;
- (vii) deliberação do TCU (Acórdão 11/2026).

3.1.8. O processo encontra-se em fase de audiência pública — etapa subsequente e devida.

3.1.9. **Conclusão de admissibilidade:** A competência desta Agência é inconteste, o fundamento na LINDB e nas Portarias MT nº 848/2023 e nº 995/2023 é sólido, os requisitos formais de participação social foram verificados, o rito da SSC foi integralmente observado e a abertura da AP é ato vinculado pelo art. 34-A da Lei nº 10.233/2001, pela Instrução Normativa ANTT nº 37 de 31 de março de 2025, pela Resolução ANTT nº 5.999/2022, pela Resolução ANTT nº 6.020/2023 e pelo Acórdão nº 11/2026-TCU-Plenário.

3.2. Da Análise de Mérito

3.2.1. O Desequilíbrio Econômico-Financeiro: Causa, Dimensionamento e Solução

3.2.2. A inviabilidade econômico-financeira do contrato não decorre de má-fé ou ineficiência do operador, mas de uma distorção estrutural externa e superveniente que as projeções do Edital nº 002/2021 não anteciparam: a consolidação acelerada e massiva das Estações de Transbordo de Cargas (ETCs) em Miritituba/PA — hub logístico do Arco Norte, pelo qual transita a soja e o milho do Mato Grosso para terminais portuários fluviais amazônicos — gerou um crescimento de eixos pesados que divergiu diametralmente das modelagens originais.

3.2.3. A maciça incidência de tráfego pesado não previsto causou desgaste prematuro do pavimento, exigindo intervenções constantes e onerosas que a estrutura tarifária original não comportava.

3.2.4. O resultado final quantificado da assimetria é:

- Saldo líquido de haveres e deveres regulatórios: R\$ 911,2 milhões
- Dívida financeira junto ao mercado: R\$ 1,014 bilhão
- Prejuízo fiscal acumulado: R\$ 164,899 milhões (data-base jun/2025)

3.2.5. Este dimensionamento quantitativo do desequilíbrio é a base factual incontestável que legitima toda a reestruturação subsequente.

3.2.6. O equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão é categoria jurídica de assento constitucional (CF, art. 175, parágrafo único, I) e infraconstitucional, disciplinada pelos arts. 9º e

23 a 30 da Lei nº 8.987/1995.

3.2.7. O art. 9º, §2º, da referida lei assegura a manutenção da equação estabelecida na assinatura do contrato, garantindo à concessionária e ao poder concedente a recomposição sempre que eventos supervenientes modificarem as condições de exploração.

3.2.8. Ou seja, houve uma ruptura estrutural de premissas exógenas que tornou a pista simples fisicamente incapaz de prestar o serviço adequado.

3.2.9. A proposta da Comissão SSC configura uma reestruturação profunda do contrato:

a) Prazo e CAPEX: Prazo total de 20 anos (5 residuais + 15 de prorrogação, nos termos do art. 3º, inc. IX, da Portaria MT nº 848/2023), CAPEX de R\$ 10,642 bilhões e OPEX de R\$ 4,715 bilhões (data-base jan/2023). A amplitude do CAPEX — 5,7 vezes o do contrato original (R\$ 1,88 bilhão) — reflete o hiato de investimentos decorrente da inviabilidade financeira do contrato original e as exigências de adequação do corredor ao nível de serviço demandado pela intensificação do tráfego pesado.

b) Obras Condicionadas a Gatilhos Volumétricos (VDMAeq): Diferentemente de uma substituição integral do cronograma, o novo PER preserva prazos fixos obrigatórios e incondicionais para o CAPEX estrutural de base (245,8 km de duplicações e 116 km de faixas adicionais), mas inova ao atrelar as obras de expansões marginais futuras, denominadas *Obras de Manutenção de Nível de Serviço*, ao atingimento de Gatilhos Volumétricos aferidos pela métrica de Volume Diário Médio Anual equivalente (VDMAeq).

O VDMAeq pondera o desgaste e a ocupação causados por veículos pesados (ex: fator de 2,50 para caminhões com 7 eixos ou mais). Valores parametrizados para essas expansões contingentes incluem: TH 1 (km 868,60–938,40, 69,80 km), que exige faixa adicional em pista dupla ao atingir 40.500 VDMAeq; e TH 20A (km 1.114,40–1.124,10, 9,70 km), com duplicação ao atingir 17.500 VDMAeq.

O acionamento formal da obrigação, contudo, não é imediato nem automático: após o gatilho, a concessionária tem até 12 meses para o projeto executivo, e a execução exige aprovação expressa da ANTT após consulta ao Ministério supervisor.

O Estudo de Tráfego modelou rigorosamente a interferência intermodal: caso a Ferrogrão absorva parte considerável da carga agrícola, o volume equivalente cairá, os gatilhos não serão acionados, e as obras contingentes não ocorrerão, protegendo o usuário de financiar infraestrutura ociosa.

c) Mecanismos de Reequilíbrio e Regulação por Incentivos (Fator D, FRT e Degraus Tarifários): o Fator D (Anexo 5, SEI 39380374 e Minuta de Contrato, Cláusula 23) atua exclusivamente como mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro. Em caso de inexecução ou atraso de obras, sua incidência primária atua como redutor dos valores destinados à Conta de Livre Movimentação (modulando a Alíquota de Recursos Vinculados), e só impacta diretamente a Tarifa de Pedágio como redutor caso supere o limite de 5%.

Como contraparte de incentivos, a modelagem adota duas frentes distintas, que não devem ser confundidas: os Degraus Tarifários e o Fator de Reclassificação Tarifária (FRT).

Os Degraus Tarifários (Minuta, subcláusula 19.2) incidem nos primeiros 5 anos, sendo que o Degrau 1 (6%), o Degrau 4 (5,59%, praça P3) e o Degrau 5 (5,59%, praça P3) possuem aplicação automática e incondicional.

Apenas os Degraus 2 e 3 exigem o cumprimento mínimo de 90% das metas do PER para o período. A verdadeira arquitetura de "entregou, recebeu" (remuneração vinculada a pacotes de ampliação) consolida-se apenas pelo FRT e pelos Pesos de Trechos Homogêneos (PTH), que operam exclusivamente após o Período de Transição (a partir

do 4º ano), desbloqueando incrementos (ex: 30% para pista dupla) mediante aceite formal e liberação da via pela ANTT.

d) Barreiras de Entrada: A exigência de garantia de proposta de R\$88.150.081,19 e a obrigatoriedade de integralização do capital social de R\$336.301.155,44 estabelecem filtros financeiros iniciais para os licitantes. Contudo, o fôlego financeiro *upfront* do acionista pode ser substancialmente diluído, uma vez que o edital permite a redução desse aporte de capital em até 50% mediante a comprovação de captação de dívida junto a terceiros.

e) Alocação Privada de Riscos (Transferência de Litigiosidade): A apresentação da Declaração de Recebimento e Avaliação, combinada às cláusulas do Contrato de Compra e Venda, transfere a assunção dos passivos ao Comprador e exime a União e a ANTT de qualquer responsabilidade por contingências pretéritas da SPE. Entretanto, isso não elimina a litigiosidade pós-adjudicação, mas a converte em litígio estritamente privado: a atual Vendedora permanece obrigada a indenizar a nova Compradora por perdas decorrentes de vícios ocultos ou passivos omitidos durante a *due diligence* em um prazo decadencial de 12 (doze) meses.

3.2.10. **Escopo e Alcance Sistêmico da Audiência Pública**

3.2.11. A presente proposta de Audiência Pública possui escopo dual:

(i) colher sugestões e contribuições específicas para a readaptação da Via Brasil BR-163/230/PA/MT e;

(ii) receber contribuições no âmbito do ambiente experimental (*sandbox regulatório*), aplicáveis aos demais processos de readaptação submetidos à SecexConsenso/TCU.

3.2.12. Essa estratégia de *sandbox* metodológico reflete o mesmo modelo já adotado anteriormente em outros certames correlatos, a exemplo da Deliberação ANTT nº 433/2025 (referente à Autopista Régis Bittencourt).

3.2.13. O caráter de *sandbox* (mencionado no Acórdão 11/2026-TCU) permite testar inovações regulatórias — como M&A com *Valuation Zero*, Gatilhos VDMAeq, salvaguardas de indenidade e Declaração Inequívoca — em ambiente controlado.

3.2.14. Contudo, as modelagens concebidas sob a égide da IN-TCU 91/2022 possuem natureza excepcional. Os parâmetros testados funcionam como laboratório e referencial metodológico, mas não constituem norma vinculante para replicação automática. A aplicação desses institutos a outros contratos não é um dever, mas uma faculdade do Poder Concedente, exigindo estrita demonstração de compatibilidade e vantagem caso a caso.

3.3. **Conclusão da Análise Processual**

3.3.1. Após análise dos aspectos técnicos, jurídicos, procedimentais e operacionais do processo 50500.001471/2026-10, conclui-se que:

a) Competência, Rito e Participação Social: A competência da ANTT para a condução do certame é inconteste. A abertura da Audiência Pública (AP) atende à Resolução ANTT nº 6.020/2023, e o rito de Solução Consensual observou as balizas da IN-TCU 91/2022.

b) A inviabilidade estrutural do contrato original decorre da falha da premissa estatal do horizonte de implantação da Ferrogrão aliada à explosão de 44% no tráfego de veículos pesados não projetado no EVTEA original, gerando um quadro de insuficiência do regime contratual e riscos à continuidade do serviço adequado no corredor logístico do Arco Norte.

c) A arquitetura de mecanismos de reestruturação e regulação por incentivos engloba:

- Processo competitivo na B3 para transferência de controle;
- Ampliação de prazo para 20 anos;

- CAPEX de R\$ 10,642 bilhões.
- Valuation Zero para a alienação do controle acionário (face ao saldo negativo);
- Atrela a remuneração a entregas via Degraus Tarifários (nos 3 primeiros anos) e Fator de Reclassificação Tarifária (FRT) após o período de transição e;
- Condiciona expansões futuras a Gatilhos Volumétricos (VDMÁeq)

3.3.2. Dessa forma, a proposta de abertura de Audiência Pública atende aos critérios de legalidade, equilíbrio econômico-financeiro, participação social, transparência e modicidade tarifária, justificando a sua aprovação.

4. PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, e considerando:

(i) A competência legal desta Agência, fundada no art. 34-A da Lei nº 10.233/2001, na Resolução ANTT nº 5.999/2022 e no art. 27 da Lei nº 10.233/2001, para abertura de Audiência Pública no âmbito do processo de readaptação e otimização do Contrato de Concessão da BR-163/MT/PA e BR-230/PA, regulamentada pela Resolução ANTT nº 6.020/2023;

(ii) A fundamentação técnica consistente apresentada pela SUCON, chancelada pelo respaldo analítico e a validação paramétrica da Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e Aviação Civil (AudRodoviaAviação) do TCU;

(iii) A legitimidade da Solução Consensual e aprovação unânime do novo pacto regulatório pelo Acórdão nº 11/2026-TCU-Plenário;

4.2. **VOTO** pela **APROVAÇÃO** da abertura de Audiência Pública para a proposta de readaptação e otimização do Contrato de Concessão da Rodovia BR-163/MT/PA e BR-230/PA (Edital 002/2021), no âmbito da SSC — IN TCU nº 91/2022 / TC nº 024.670/2024-32, nos termos da Minuta de Deliberação (SEI nº 39919180) e do Acórdão nº 11/2026-TCU-Plenário, com realização das sessões presenciais em **Sinop/MT**, **Itaituba/PA** 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?](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **39902861** e o código CRC **20CA3EC8**.

Referência: Processo nº 50500.001471/2026-10

SEI nº 39902861

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

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