



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DAA**RELATORIA:** DAA**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 36/2026**OBJETO:** Abertura de Edital de Processo Competitivo relativo à proposta de readaptação e otimização do contrato de concessão do Sistema Rodoviário composto pelas rodovias BR-163/MT, BR-163/PA e BR-230/PA, atualmente explorado pela Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A.**ORIGEM:** Superintendência de Concessão da Infraestrutura - SUCON**PROCESSO (S):** 50500.001471/2026-10**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Parecer Nº 00154/2026/PF-ANTT/PGF/AGU**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA**1. EMENTA**

Trata-se de proposta de desfecho regulatório voltada à aprovação do Relatório Final da Audiência Pública nº 03/2026 e à consequente autorização para a publicação do Edital de Processo Competitivo para a alienação de 100% (cem por cento) das ações da Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A., visando à otimização e readaptação do contrato celebrado relativo ao Sistema Rodoviário composto pelas Rodovias BR-163/MT, BR-163/PA e BR-230/PA, com extensão aproximada de 1.009 km.

2. RELATÓRIO**2.1. Do Objeto**

Submete-se à apreciação desta Diretoria Colegiada a proposta de aprovação do Relatório Final da Audiência Pública no 03/2026 e a consequente autorização para publicação do Edital de Processo Competitivo destinado à alienação de 100% (cem por cento) das ações da concessionária Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A.

O presente procedimento administrativo visa conferir eficácia e cumprimento às etapas regulatórias necessárias para a readaptação e otimização do contrato de concessão do Sistema Rodoviário composto pelas Rodovias BR-163/MT, BR-163/PA e BR-230/PA, o qual compreende uma extensão malhada total aproximada de 1.009 km.

2.2. Do Histórico Processual

O vínculo outorgado possui sua gênese jurídica no Edital de Licitação no 02/2021, cujo certame em praça pública ocorreu em 08 de julho de 2021. Após a devida homologação e adjudicação do objeto, o Contrato de Concessão foi formalmente celebrado em 1º de abril de 2022, prevendo um prazo original de vigência estipulado em 10 (dez) anos, ressalvadas as hipóteses de prorrogação contratual permitidas na legislação.

O escopo do pacto compreende a exploração da infraestrutura rodoviária e a prestação dos serviços públicos essenciais de recuperação, manutenção, conservação, operação, monitoração, implementação de melhorias e ampliação de capacidade do sistema rodoviário intermunicipal e interestadual que perpassa as rodovias BR-163/MT, BR-163/PA e BR-230/PA.

No curso da execução da avença, restaram evidenciadas severas dificuldades estruturais relacionadas à sustentabilidade econômico-financeira do arranjo original, obstaculizando a normal fruição do cronograma de investimentos.

Diante do quadro gravoso, a Concessionária protocolou, em dezembro de 2023, perante o Ministério dos Transportes, requerimento formal consubstanciando pleito de readaptação e otimização do contrato, instruído com estudos de vantajosidade da solução consensual.

O Ministério dos Transportes manifestou-se favoravelmente quanto à admissibilidade do pleito e remeteu os autos a esta Agência Nacional de Transportes Terrestres para aprofundamento técnico-regulatório. Ato contínuo, a Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) realizou exaustivo diagnóstico abrangendo projeções de demanda, reavaliação de investimentos obrigatórios, engenharia de tráfego, reequilíbrio financeiro e cronogramas de intervenções estruturais.

2.3. Do Rito de Solução Consensual perante o Tribunal de Contas da União

Validada a viabilidade regulatória pelas áreas técnicas da ANTT, a Diretoria Colegiada deliberou pelo envio da matéria ao Tribunal de Contas da União (TCU), postulando a instauração de Solução Consensual, com espeque nos ditames fixados pela Instrução Normativa TCU no 91, de 22 de dezembro de 2022.

No âmbito daquela Corte de Contas, autuou-se o Processo TC nº 024.670/2024-3, ensejando a formação de comissão paritária constituída por membros da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso), da Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e Aviação Civil, além de representantes indicados pelo Ministério dos Transportes, pela ANTT e pela própria Concessionária pactuante.

Os debates negociais e técnicos culminaram na elaboração do Relatório Final da Comissão de Solução Consensual, ratificado pelo Plenário do TCU por meio do Acórdão nº 11/2026 - Plenário, cuja eficácia restou condicionada ao estrito cumprimento das obrigações listadas no subitem 9.2 do julgado. Posteriormente, o Acórdão nº 834/2026 - Plenário saneou erro material, preservando o núcleo substancial da auto composição.

Em paralelo, a regular instrução processual teve seguimento nos autos do Processo SEI nº 50500.184406/2024-59, consolidando a roupagem jurídica final dos instrumentos contratuais revisados, de forma a franquear o envio da documentação derradeira ao TCU para autorização de assinatura do Termo de Auto composição.

Restou avençado no plano consensual que caberá à ANTT a deflagração de procedimento competitivo de mercado, nos moldes teóricos do art. 27 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, resguardando a isonomia, ampla publicidade e transparência, servindo de baliza externa para a validação real das condições econômicas estipuladas no projeto.

2.4. Do Controle Social e da Audiência Pública nº 03/2026

Com o fito de conferir legitimidade e transparência à profunda reformulação contratual desenhada, a Diretoria Colegiada da ANTT, mediante a Deliberação nº 61, de 27 de fevereiro de 2026, autorizou a abertura da Audiência Pública nº 03/2026, com vistas a recolher subsídios sociais e corporativos sobre as minutas do Edital Competitivo, do Termo Aditivo, do PER e do Modelo Econômico-Financeiro.

Pela Portaria DG nº 42, de 27 de fevereiro de 2026, constituiu-se a banca condutora dos trabalhos, presidida por Stéphane Louis Georges Quebaud e secretariada por Thiago Martorelly Quirino de Aragão, figurando como suplentes regulamentares Marcelo Cardoso Fonseca e Yasmin Yorrane Duarte.

O Aviso de Audiência Pública foi veiculado no Diário Oficial da União, definindo balizas temporais para recebimento de contribuições por escrito entre os dias 09 de março e 22 de abril de 2026, fixando ainda a ocorrência de três sessões públicas em localidades cruciais para o impacto logístico da concessão: Sinop/MT (07 de abril de 2026), Itaituba/PA (09 de abril de 2026) e Brasília/DF (14 de abril de 2026), esta última operada em formato híbrido.

Ao término do prazo regulamentar do Processo de Participação e Controle Social, apurou-se a recepção de 110 manifestações protocolares. Deste universo, 109 foram validadas sob o prisma dos requisitos formais, sendo submetidas ao crivo analítico e individualizado dos setores especializados da SUCON (43540060).

O fruto desse escrutínio foi consolidado no Relatório Final da Audiência Pública nº 03/2026, promovendo-se ajustes pontuais e compatíveis com o interesse público nas minutas técnicas (Edital, Termo Aditivo, PER SEI nº 43987203 e 43987209 e MEF SEI nº 43987016) e sem o condão de romper ou vulnerar as balizas econômicas e premissas estruturantes validadas pelo Plenário do TCU (43540060; 43545013; 43556053 e 43560257).

2.5. Da Instrução Técnica

Concluída a consolidação das respostas no âmbito da SUCON, os autos foram submetidos à deliberação colegiada, acompanhados da minuta de Deliberação, da minuta de Portaria DG para instituição da Comissão de Licitação e dos pareceres de conformidade, em estrita observância ao art. 30 da Resolução ANTT nº 6.020/2023.

3. DA PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À ANTT

Nada obstante a viabilidade jurídica geral que ampara a modelagem deste processo competitivo, a eficácia da deliberação que autorizar a publicação do Edital e de seus anexos regulatórios fica estritamente condicionada ao prévio e integral saneamento das recomendações de caráter mandatório apontadas pela Procuradoria Federal junto à ANTT.

Desse modo, o prosseguimento do feito e a consequente assinatura do Termo Aditivo pressupõem a superação das pendências formais e das lacunas de motivação técnica detalhadas a seguir.

Procedimento de Participação e Controle Social - PPCS: No que tange à regularidade formal da Audiência Pública nº 03/2026, instaurada para colher contribuições sobre a readaptação contratual da BR-163/230/PA/MT, a Procuradoria Federal junto à ANTT manifestou-se pela regularidade jurídica de todo o procedimento. O órgão consultivo atestou que foram plenamente cumpridos os requisitos de transparência e ampla participação previstos na Resolução ANTT nº 6.020/2023, destacando a observância ao prazo regulamentar de 45 dias, a realização das sessões públicas nas localidades impactadas pelo projeto e o devido tratamento motivado das 109 contribuições validadas pela área técnica.

Sobre a Nota Técnica SEI nº 6949/2026/GEROD/SUCON/DIR-ANTT (43545013): A manifestação jurídica da Procuradoria analisou as alterações promovidas no Modelo Econômico-Financeiro (MEF) e no Programa de Exploração da Rodovia (PER), tais como a antecipação de investimentos em duplicação (de 8 para 6 anos), novos dispositivos de segurança viária e o mecanismo de mitigação para licenciamento ambiental no Pará. Sob a ótica estritamente jurídica, a Procuradoria considerou que tais modificações buscam o aperfeiçoamento do projeto sem desfigurar a matriz de riscos ou as premissas acordadas no ambiente de autocomposição. O órgão de assessoramento jurídico recomendou que a aprovação dessas alterações técnicas fique estritamente condicionada à validação final e definitiva, por parte das áreas técnicas da ANTT, acerca da consistência e da calibração econômico-financeira de todos os novos parâmetros inseridos no MEF, uma vez que o escopo de análise da Procuradoria não abrange a aferição de vantajosidade financeira ou exatidão de cálculos de engenharia.

Sobre as alterações na minuta de Edital de Processo Competitivo: A Procuradoria validou a migração do leilão presencial para o formato eletrônico pela plataforma da B3 S.A., por entender que a medida prestigia os princípios da eficiência, isonomia e desburocratização administrativa. No entanto, o órgão jurídico pontuou alterações instrucionais necessárias e omissões formais na minuta apresentada. A PF-ANTT recomendou que a publicação do Edital fique condicionada ao saneamento dos seguintes apontamentos jurídicos pela SUCON:

- a) Ausência de Modelo de Carta Fiança: Recomendou inserir o modelo de carta fiança faltante no Anexo 12 do Edital, essencial para a segurança jurídica das garantias;
- b) Disparidade de Prazos Sem Justificativa: Recomendou apresentar motivação técnica robusta para a diferença de prazos exigidos para comprovação entre processos com ou sem transferência de controle societário, mitigando riscos de contestações judiciais por quebra de isonomia;
- c) Erros Materiais e Remissões: Recomendou correção de texto e a remissão para cláusulas/numerações inexistentes na minuta do Edital;
- d) Anuência da ANTT em Contratos de Partes Relacionadas: Recomendou alterar a minuta para exigir que contratos com partes relacionadas necessitem também da prévia anuência da ANTT, e não exclusivamente da controladora, salvaguardando o interesse público.

Sobre as alterações na minuta de Termo Aditivo: No exame das cláusulas do Termo Aditivo destinadas a disciplinar as interferências físicas e os custos decorrentes da futura ferrovia Ferrogrão (EF-170), bem como as responsabilidades pelo Programa de Resiliência Climática. Especificamente, a Procuradoria recomendou a compatibilização do texto existente entre a nota técnica e a minuta de Termo aditivo sobre a Cláusula 8.10 (interferências da EF-170) e a Cláusula 22.4.2 (definição do marco temporal para conhecimento de vícios construtivos ocultos).

Sobre as alterações na minuta de Contrato de Compra e Venda de Ações e Outras Avenças: A Procuradoria analisou positivamente a redefinição de termos no CCVA, a delimitação precisa do conceito de "Perdas" (excluindo danos indiretos e lucros cessantes) e a conformação de regras de governança para o Data Room e aproveitamento de prejuízos fiscais. Todavia, visando resguardar a supremacia do interesse público, o órgão apontou a necessidade de fixar uma ordem de precedência clara entre as regras da transação. A PF-ANTT recomendou a inserção de uma cláusula expressa de prevalência no CCVA, estabelecendo de forma inequívoca que, na ocorrência de qualquer conflito de interpretação entre o Manual de Procedimentos de Diligência e o Edital/Contrato de Concessão, as regras do Edital e do Contrato prevalecerão em caráter absoluto.

Da Redução do Capital Social Mínimo: O parecer jurídico identificou que houve uma proposta de redução de 5,03% no Capital Social Mínimo da concessionária originalmente estipulado. Trata-se de uma alteração material direta em relação às premissas econômico-financeiras e garantias contratuais que haviam sido formalmente convalidadas e aprovadas no escopo da solução consensual pelo Tribunal de Contas da União (TCU). A PF/ANTT recomendou que a área técnica da ANTT (SUCON) elabore e instrua formalmente os autos com uma fundamentação técnica e econômica idônea que comprove e ateste, de maneira inequívoca, que essa redução do capital social não viola as balizas, os limites de solvência e as premissas estabelecidas no Acórdão nº 11/2026-TCU-Plenário.

Do Ajuste do 3º Degrau Tarifário de Transição: O parecer apontou uma variação expressiva na modelagem tarifária de transição, na qual o 3º de grau tarifário sofreu um aumento substancial, saltando de 6,14% para 10,30%. O órgão de assessoramento jurídico alertou que esse aumento altera consideravelmente a modicidade tarifária de transição originalmente desenhada para os usuários da rodovia e que serviu de base para a pactuação consensual homologada pela Corte de Contas. Assim como no item anterior, a Procuradoria recomenda que a Diretoria Colegiada condicione a aprovação à apresentação, por parte da área técnica, de justificativa de consistência econômico-financeira que demonstre que a calibração de 10,30% se mantém estritamente aderente e em conformidade com as balizas admitidas no Acórdão nº 11/2026-TCU-Plenário, mitigando os riscos de questionamentos ou sanções por descumprimento da decisão da Corte de Contas.

3.1. Das Atualizações Supervenientes e do Saneamento das Recomendações Jurídicas (Despacho SEI nº 43987210)

No que se refere ao controle de legalidade e à conformidade do projeto, cumpre destacar que, após a emissão do Parecer nº 00154/2026/PF-ANTT/PGF/AGU, a Superintendência de Concessão da Infraestrutura, por meio da Gerência de Estudos e Projetos de Rodovias (GEROD), apresentou o Despacho SEI nº 43987210.

O referido documento desempenha duplo papel de extrema relevância para esta deliberação: promove ajustes materiais supervenientes e apresenta os esclarecimentos técnicos que sagram o pleno atendimento às recomendações e condicionantes apontadas pelo órgão jurídico de assessoramento.

Primeiramente, no que concerne às atualizações supervenientes no Modelo Econômico-Financeiro (MEF), a área técnica identificou e corrigiu erros materiais em fórmulas de somatório da planilha de modelagem, os quais geravam reflexos no fluxo de caixa.

Sanadas as inconsistências estritamente matemáticas, sem qualquer alteração no escopo físico, quantitativos de obras ou equipamentos previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER), os valores consolidados de investimento e operação foram devidamente atualizados para a data-base de janeiro de 2023, nos seguintes termos:

O CAPEX total foi corrigido de R\$ 10.561.952.769,00 para R\$ 10.782.237.072,25; e

O OPEX total foi ajustado de R\$ 4.893.153.519,84 para R\$ 4.893.594.027,72.

No âmbito do Programa de Exploração da Rodovia (PER - Volume II), o despacho técnico registrou a correção de erro material de caráter estritamente cadastral e documental na página 13, retificando a codificação da obrigação de melhoria de acesso para o código correto do Sistema Nacional de Viação — SNV 163BPA0970 (em substituição ao código incorreto 163BPA0990). Conforme atestado pela GEROD, tal ajuste não altera a localização geográfica da intervenção, suas especificações técnicas ou seus custos estimados.

Em referência ao PER — Volume I, manteve-se íntegro o referido documento.

Passo a analisar o fulcro das preocupações levantadas pela Procuradoria Federal, especialmente no que tange à redução do Capital Social Mínimo e ao ajuste do 3º degrau tarifário frente aos limites cancelados pelo Tribunal de Contas da União no âmbito da solução consensual (Acórdão nº 11/2026-TCU-Plenário).

Quanto ao Capital Social Mínimo, acolho as justificativas da unidade técnica no sentido de que a variação de seu valor nominal não decorre de modificação de critérios ou premissas contratuais.

Restou demonstrado que a metodologia de cálculo pactuada no Termo de Autocomposição — qual seja, o aporte correspondente a 15% do déficit do fluxo de caixa do projeto durante o ciclo de obras — foi preservada de forma fidedigna.

A atualização do montante para R\$ 316.386.736,66 (data-base de janeiro de 2023) configura resultado endógeno da aplicação dessa mesma regra matemática ao fluxo de caixa atualizado pelas contribuições de participação social (antecipação de investimentos e reprogramação do cronograma de obras) e pela correção das fórmulas do MEF.

Sob a mesma ótica, o ajuste do 3º degrau tarifário para o patamar de 10,30% (com aplicação nas praças P1, P2 e P3) revela-se como uma variável estritamente técnica de calibração, indispensável para a manutenção da taxa de retorno de 12,65% ao ano contratualmente estabelecida.

Como bem ponderado pela Superintendência, foram rigorosamente mantidas as premissas estruturantes validadas pelo TCU, incluindo os dois primeiros degraus tarifários em 6,00% e a Tarifa Básica de Pedágio inicial. Trata-se, por conseguinte, de resposta endógena necessária para compatibilizar o novo perfil temporal de desembolsos da outorga, sem que haja qualquer violação à lógica econômica do acordo consensual.

Dessarte, este Relator considera que as manifestações contidas no Despacho SEI nº 43987210 suprem com absoluto rigor técnico e clareza jurídica as preocupações e recomendações exaradas pela douta Procuradoria Federal junto à ANTT no Parecer nº 00154/2026 (SEI nº 43949470).

3.2. Das Alterações Promovidas nos Documentos do Processo Competitivo

No que concerne às atualizações e ao aperfeiçoamento das minutas que integram a modelagem jurídica da solução consensual, a Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) e a Gerência de Estruturação Regulatória (GEREG) promoveram ajustes pontuais e relevantes nos documentos submetidos à deliberação desta Diretoria Colegiada, com o escopo de incorporar as recomendações exaradas pela Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) no Parecer nº 00154/2026/PF-ANTT/PGF/AGU, bem como de refletir as adequações materiais decorrentes da revisão do Modelo Econômico-Financeiro (MEF).

No âmbito do **Despacho SUCON nº 44005843**, as modificações concentraram-se prioritariamente no Anexo 03 — Manual de Procedimentos de Diligência, visando fortalecer a governança e a segurança jurídica do procedimento de diligência prévia (*due diligence*). Entre os aperfeiçoamentos promovidos, destaca-se a reorganização documental do *Data Room*, vinculando permanentemente os arquivos às respectivas pastas e limitando a inclusão tardia de novos documentos.

Outrossim, refinou-se a disciplina do Ambiente de Perguntas e Respostas, que passou a contar com fluxo único de comunicação e a possibilidade de réplicas e tréplicas em ambiente de estrito anonimato. Para mitigar riscos de vazamento e assegurar a rastreabilidade da informação, estabeleceu-se a obrigatoriedade de marca d'água individualizada para *downloads* e mecanismos de controle para arquivos em formatos TXT e REC.

Por fim, em estrito atendimento ao item 120 do opinativo jurídico da Procuradoria, incluiu-se cláusula expressa consignando a natureza complementar do Manual de Diligência em relação ao Edital e ao Contrato de Compra e Venda de Ações (CCVA), garantindo a prevalência destes últimos em caso de eventuais divergências.

Por sua vez, o **Despacho GEREG nº 44006779** detalhou o tratamento técnico conferido a cada uma das recomendações da PF-ANTT relativas aos demais documentos jurídicos do certame. No Edital do Processo Competitivo, acolheu-se a orientação de exigir que a via original física da carta de fiança bancária seja entregue presencialmente na sede da B3, e corrigiu-se o modelo de Carta Fiança que se encontrava em branco na versão anterior.

Dirimindo dúvidas sobre as cláusulas de prazos para cumprimento de condicionantes (itens 19.1, 20.3, 20.9 e 21.5), a área técnica fundamentou a compatibilidade e a alternatividade dos prazos estipulados para vendedora e compradora, demonstrando a desnecessidade de alteração desses itens. No Anexo 10 (CCVA), acolheu-se sugestão crucial para resguardar o interesse regulatório, inserindo no parágrafo único da cláusula 3.2.1 a obrigatoriedade de submissão prévia à ANTT, para fins de avaliação e aprovação, de qualquer contrato mantido entre a Sociedade de Propósito Específico (SPE) e Partes Relacionadas.

Ainda sob a ótica da GEREG, no que tange à Minuta de Termo Aditivo, foram sanadas divergências redacionais apontadas pela Procuradoria, e, quanto ao item 8.10.2 (interferências da EF-170), explicitou-se que eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro somente ocorrerá mediante a efetiva demonstração de custos adicionais e sob prévia autorização deste órgão regulador.

Outro ponto relevante foi o acolhimento da recomendação de segregação de regimes de custeio dos Verificadores na Transição Especial e no Termo Aditivo de Modernização, incluindo-se o item 9.12 para garantir que a utilização de Recursos Vinculados restrinja-se unicamente ao âmbito da modernização contratual, em harmonia com o entendimento do Tribunal de Contas da União.

Por derradeiro, os documentos jurídicos foram devidamente readequados para refletir os novos valores consolidados de CAPEX e OPEX resultantes da correção de erros materiais de somatório identificados na modelagem econômico-financeira.

Com essas medidas, resta patente que as alterações propostas não descaracterizam a matriz de riscos ou a lógica geral do Processo Competitivo aprovado, prestando-se, em verdade, a mitigar controvérsias interpretativas, resguardar a regularidade jurídica do certame e assegurar a plena consistência dos instrumentos regulatórios que viabilizarão a solução consensual do sistema rodoviário em apreço.

4. FUNDAMENTAÇÃO

No que tange ao plano de fundo normativo que rege a matéria, imperioso sublinhar que a atuação desta Agência Nacional de Transportes Terrestres encontra firme arrimo nas diretrizes fixadas pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Nos termos do art. 20 do referido diploma jurídico, constitui objetivo fundamental da autarquia a implementação das políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes, cabendo-lhe regular e supervisionar as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes exercidas por terceiros.

O artigo 26, inciso VI, outorga competência específica à ANTT para publicar editais, julgar licitações e celebrar contratos de concessão de rodovias federais. Ademais, o parágrafo 2º do mesmo artigo impõe o dever de compatibilizar a tarifa de pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem

proporcionados aos usuários. A busca pela otimização e readaptação do contrato em comento espelha fielmente o mandamento legal, pois visa sanar o déficit de sustentabilidade da concessão e assegurar a perenidade dos investimentos e a modicidade tarifária.

A solução formulada seguiu estritamente as balizas formais e materiais desenhadas pela Instrução Normativa TCU nº 91/2022. A instauração da Comissão de Solução Consensual no Processo TC nº 024.670/2024-3 materializou o princípio da eficiência, conferindo ao Poder Público e ao parceiro privado uma arena legítima para a composição de conflitos de alta complexidade regulatória.

O Acórdão nº 11/2026 - Plenário, com os esclarecimentos do Acórdão nº 834/2026 - Plenário, fixou condicionantes indispensáveis para resguardar o patrimônio público e o interesse dos usuários. A modelagem submetida a esta deliberação atende de forma integral aos ditames impostos pela Corte de Contas, estabelecendo que a eficácia final do Termo de Autocomposição fica adstrita à validação por meio do mercado mediante Processo Competitivo.

O núcleo da presente proposta consiste no chamamento público de potenciais investidores para a alienação de 100% (cem por cento) das ações representativas do controle da BR-163. Tal expediente encontra perfeito amparo no art. 27 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que autoriza a transferência do controle da concessão desde que haja prévia anuência do poder concedente e atendimento aos requisitos de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica.

A realização de certame público concorrencial cumpre duplo papel: mitiga os riscos de favorecimento, garantindo a isonomia inerente aos atos da Administração Pública, e permite que as condições regulatórias e tarifárias repactuadas no Termo de Autocomposição passem pelo crivo da concorrência mercadológica. Garante-se, com isso, que assumirá a operação do trecho de 1.009 km o operador econômico mais apto a adimplir o Programa de Exploração da Rodovia (PER) otimizado.

O Processo de Participação e Controle Social obedeceu fielmente aos ritos descritos na Resolução ANTT nº 6.020/2023.

A ampla divulgação das minutas, dos estudos de demanda e do Modelo Econômico-Financeiro (MEF), bem como a realização das sessões em Sinop/MT, Itaituba/PA e Brasília/DF em formato híbrido, garantiram voz ativa à sociedade e aos entes regulados.

A triagem e a resposta individualizada das 109 contribuições válidas, formalizadas pela equipe técnica da SUCON no Relatório Final (43540060), atendem à exigência de motivação dos atos administrativos prevista no artigo 50 da Lei nº 9.784/1999.

Ademais, cumpre registrar que o controle de legalidade exercido pela Procuradoria Federal junto à ANTT, por meio do Parecer nº 00154/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 43949470), foi plenamente assimilado e saneado no âmbito da instrução processual, com as devidas recomendações de alterações e justificativas já supracitadas.

Sob o prisma do princípio da motivação e da autotutela administrativa, a Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON), por intermédio da Gerência de Estudos e Projetos de Rodovias (GEROD), equacionou com precisão técnica e jurídica as recomendações mandatórias do órgão de assessoramento por meio do Despacho SEI nº 43987210.

No que tange aos aspectos econômicos que tangenciam os limites cancelados pelo Tribunal de Contas da União no Acórdão nº 11/2026-TCU-Plenário, restou sobejamente demonstrado que a variação nominal do Capital Social Mínimo para R\$ 316.386.736,66 e a calibração do 3º degrau tarifário de transição para o patamar de 10,30% não consubstanciam ruptura das premissas estruturantes da autocomposição.

Pelo contrário, trata-se de respostas endógenas e estritamente matemáticas decorrentes do fluxo de caixa atualizado pelas contribuições do controle social e pela correção de inconsistências puramente aritméticas no Modelo Econômico-Financeiro (MEF).

Tais ajustes, portanto, preservam a matriz de risco acordada, a taxa de retorno de 12,65% ao ano e a sustentabilidade de longo prazo do projeto, conferindo estrito cumprimento ao dever de calibração técnica exigido pela Procuradoria.

De igual modo, as atualizações promovidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) e as retificações instrumentais na minuta do Edital de Processo Competitivo — incluindo a migração para o formato eletrônico na B3, a harmonização de prazos e a devida inclusão do modelo de carta fiança — mitigam riscos de assimetria informativa e asseguram a observância aos princípios da isonomia, competitividade e segurança jurídica. Configura-se, assim, um cenário de plena maturidade regulatória e conformidade jurídica dos atos, respaldando de forma robusta e motivada a autorização para a abertura do certame.

Constata-se que as adequações acessórias promovidas no Edital, no Termo Aditivo e no PER de forma alguma modificaram a matriz de riscos ou as premissas econômicas centrais aprovadas pelo TCU. Pelo contrário, agregaram precisão terminológica e operacional aos anexos contratuais.

Em relação ao Termo de Autocomposição, cabe registrar que até a presente data o mesmo foi assinado pela Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A., pela ANTT e por parte do Ministério do Transportes, restando pendente a assinatura por parte do TCU. Desse modo, não vislumbro prejuízo em prosseguir com a referida publicação enquanto a parte restante colhe as assinaturas pendentes. Determino à SUCON que o mencionado documento seja juntado aos presentes autos assim que colhidas todas as assinaturas.

Por fim, resta evidente o cumprimento do § 1º do art. 30 da Resolução ANTT nº 6.020/2023, estando os autos instruídos com as manifestações da Procuradoria Federal junto à ANTT, as quais asseveram a constitucionalidade, legalidade e plena compatibilidade dos instrumentos com o ordenamento jurídico pátrio.

Estando exaurida a fase instrucional e demonstrada a vantajosidade técnico - econômica do projeto, conclui-se pelo mérito favorável ao deferimento do pleito formulado pela Superintendência de Concessão da Infraestrutura - SUCON.

5. PROPOSIÇÃO FINAL

Ante todo o exposto e considerando o que mais consta dos autos do Processo SEI nº 50500.001471/2026-10, em consonância com as manifestações técnicas da Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) e o parecer da Procuradoria Federal junto à ANTT, VOTO para:

I - APROVAR o Relatório Final da Audiência Pública nº 03/2026 (43540060) e seus anexos técnicos (43540106), contendo a consolidação de todas as contribuições válidas formuladas pela sociedade civil e entes regulados ao longo do Processo de Participação e Controle Social, restando acolhidas as alterações acessórias incorporadas aos autos;

II - APROVAR a versão definitiva dos instrumentos regulatórios e técnicos que guiarão a desestatização concorrencial, compreendendo o Edital de Processo Competitivo, o Termo Aditivo e seus correspondentes anexos jurídicos (44007025), o Programa de Exploração da Rodovia - PER (Volumes I e II - 43987203 e 43987209) e o Modelo Econômico-Financeiro - MEF (43987016);

III - AUTORIZAR a imediata publicação do Edital de Processo Competitivo voltado à alienação de 100% (cem por cento) das ações representativas do controle societário da Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A., operadora do Sistema Rodoviário composto pelas Rodovias BR-163/MT, BR-163/PA e BR-230/PA (extensão malhada de 1.009 km), viabilizando a pretendida readaptação e otimização contratual pactuada na esteira da solução consensual homologada pelo Tribunal de Contas da União;

IV - INSTITUIR e DESIGNAR os membros integrantes da Comissão do Processo competitivo, na forma proposta pela minuta de Portaria DG (44028817), conferindo-lhes plenos poderes para a condução do certame e fixação do cronograma oficial e definitivo de datas, em estrita observância aos preceitos regimentais dispostos na Resolução ANTT nº 5.976, de 7 de abril de 2022;

V - Determino à SUCON que o Termo de Autocomposição seja juntado aos presentes autos assim que colhidas todas as assinaturas.

É como voto.

Brasília, 16 de julho de 2026.

ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ

DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ**, Diretor, em 16/07/2026, às 19:57, 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 **44006031** e o código CRC **D59D0A83**.

Referência: Processo nº 50500.001471/2026-10

SEI nº 44006031

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

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