



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DAB

**RELATORIA:** Diretoria Alessandro Baumgartner - DAB**TERMO:** Voto à Diretoria Colegiada**NÚMERO:** 12/2026**OBJETO:** Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Malha Ferroviária Centro-Leste - Empresa Ferrovia Centro-Atlântica S.A.**ORIGEM:** Superintendência de Transporte Ferroviário - SUFER**PROCESSO (S):** 50500.305675/2023-84**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** PARECER Nº 00166/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (35444415) e DESPACHO Nº 10071/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (35444425).**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

## 1. EMENTA

VOTO. PROCESSO ADMINISTRATIVO. FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA S.A. (FCA). 7º TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA CENTRO-LESTE. ADEQUAÇÃO GEOMÉTRICA E TRANSPOSIÇÃO DE PÁTIO FERROVIÁRIO. BARRA MANSA/RJ. INTERESSE PÚBLICO E SEGURANÇA OPERACIONAL. REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO. ANÁLISE TÉCNICA E JURÍDICA. CONFORMIDADE REGULATÓRIA. PELA APROVAÇÃO.

## 2. DO OBJETO

2.1. Trata-se de processo administrativo que visa à celebração e aprovação pela Diretoria Colegiada da ANTT do **7º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA)**. O aditivo tem como objeto disciplinar os direitos e as obrigações decorrentes da autorização para a adequação das linhas férreas do Pátio de Manobras Ferroviárias de Barra Mansa e seu trecho de acesso, originalmente constante de seu Anexo I, e consequente transposição da operação ferroviária e do quadro funcional e administrativo da Concessionária para o Pátio Anísio Brás.

## 3. DOS FATOS

3.1. Em 21 de setembro de 2023, a Prefeitura Municipal de Barra Mansa/RJ, por intermédio de sua Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, formalizou, por meio do **Ofício nº 41-SMPU (19210006)**, a demanda pela relocação das linhas ferroviárias que compõem o Pátio de Manobras Ferroviárias. A solicitação fundamentava-se na premente necessidade de promover a segurança urbana, otimizar a fluidez do trânsito e viabilizar a expansão urbana do município, severamente comprometida pela atual localização da infraestrutura ferroviária. A situação vigente, com o pátio de manobras inserido em uma área central e densamente povoada, configura um cenário de conflito ferroviário urbano de alta complexidade. A operação ferroviária em tal contexto impõe restrições significativas ao desenvolvimento local, gerando gargalos de tráfego, riscos de acidentes e barreiras físicas que segmentam o tecido urbano.

3.2. Diante da relevância da demanda, a Superintendência de Infraestrutura Ferroviária (SUFER), prontamente encaminhou o pleito para análise interna, conforme o **Memorando-Circular 09/2018/GAB**. Em seguida, por intermédio da GECOF e COFER/MG, foram solicitadas manifestações da Concessionária FCA/VLI, por meio do **Ofício nº 33710/2023/MG/ESFER-BHZ/MG/COFER/GECOF/SUFER/DIR-ANTT (19553397)**, bem como apoio técnico para verificar o andamento das obras e possíveis impedimentos. A FCA, por meio da **Carta 753.VLIREG.23 (19687114)**, manifestou-se inicialmente indicando a impossibilidade de avançar na Fase 2 do projeto (desativação do pátio central) devido à indefinição do DNIT quanto ao ressarcimento dos investimentos. A concessionária ressaltou que as obras necessárias extrapolavam o escopo do contrato de concessão vigente, demandando um ajuste formal para sua execução.

3.3. O processo evoluiu para uma fase de intensas tratativas conjuntas, documentadas pelas **Cartas da FCA nº 350.VLIREG.24 (23020045), 443.VLIREG.24 (23549917) e 012.VLIREG.24 (30572825)**. Foram realizadas diversas reuniões envolvendo representantes da ANTT, DNIT, FCA, MRS Logística, Prefeitura de Barra Mansa e Ministério dos Transportes, buscando um alinhamento estratégico e operacional. Manifestações adicionais da FCA, como a **Carta nº 993.VLIREG.25 (37863645)**, complementaram o diálogo.

3.4. Constatou-se, ainda, que a FCA já havia executado parte das obras, incluindo o puxamento lateral de linhas e a instalação de novas linhas e sinalização. É crucial destacar que essas intervenções foram realizadas **sem a prévia formalização contratual e o ajuste econômico-financeiro correspondente**, evidenciando a **urgência e o caráter emergencial da situação**. A regularização dessas ações por meio de um Termo Aditivo tornou-se imperativa.

3.5. O Ministério dos Transportes manifestou-se por meio do **Ofício nº 793/2025/SNTF (34388483)**, e da **Nota Técnica nº 38/2025/CGOF-II-SNTF/DOUT-SNTF/SNTF (34388504)**, indicando o caráter emergencial das intervenções. Tal reconhecimento abriu caminho para a aplicação da Resolução ANTT nº 5.956/2021, que disciplina a execução de projetos emergenciais e de pequeno porte. Ainda nesse sentido, o DNIT, por meio do **Ofício nº 55724/2025/DIF/DNIT SEDE (30572798)**, confirmou a necessidade das obras e apresentou um cronograma para a contratação do Projeto Executivo e a execução das obras no Pátio Anísio Brás, ratificando a urgência e a relevância da transposição.

3.6. Em agosto de 2025, foi encaminhado pela SUFER os autos processuais para manifestação da Procuradoria Jurídica da ANTT, por meio da **Nota Técnica nº 8054/2025/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (34469294)**. Na ocasião, foi emitido o **Parecer nº 00166/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (35444415)** aprovado pelo **Despacho nº 10071/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (35444425)**, que identificou inconsistências jurídicas na minuta inicial do termo aditivo e recomendou ajustes para sua adequação legal, determinando essas que **foram sanadas conforme Nota Técnica nº 9298/2025/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (35493160)**.

3.7. Em relação ao valor do reequilíbrio, a apuração do valor referente às obras sob responsabilidade da concessionária foi realizada em conjunto com o DNIT, conforme **Ofício nº 346768/2025/DIF/DNIT SEDE (38012490) e Nota Técnica nº 37/2025/SMT RJ/COENGE - CAF - RJ/SRE - RJ (38012491)**. O valor validado para o reequilíbrio econômico-financeiro foi de **R\$ 5.053.356,49**, com data-base em **dezembro de 2025**. Com a validação dos valores e a incorporação das considerações da PF-ANTT, a ANTT encaminhou à FCA, por meio do **Ofício nº 48753/2025/GEREF/SUFER/DIR-ANTT (38125920)**, a versão final da **Minuta do 7º Termo Aditivo (35493201)**, para a manifestação final da concessionária.

3.8. As divergências remanescentes foram superadas, conforme a **Carta nº 165.VLIREG.26 (40457876)**, na qual a FCA expressou não se opor ao montante de **R\$ 5.053.356,49** e concordou com o prosseguimento dos trâmites. A concessionária também liberou a linha para demolição, mediante alinhamento operacional, demonstrando seu compromisso com a solução proposta. A **Nota Técnica nº 9298/2025/GEREF/SUFER/DIR/ANTT** consolidou todas as análises e ajustes, apresentando a **Minuta do 7º Termo Aditivo atualizada**. A concordância da FCA foi confirmada pela **Carta 072.VLIREG.26 (39169973)** e reafirmada pela **Carta 165.VLIREG.26**, de 09 de março de 2026, atestando a plena aceitação dos termos.

3.9. O processo foi devidamente encaminhado à Diretoria Colegiada, acompanhado do **Despacho de Instrução (40749575)** e da **Minuta de Deliberação (40749542)**, com todos os autos organizados para a apreciação e votação.

É o que se precisava relatar. Passo à análise processual.

## 4. DA ANÁLISE PROCESSUAL

## DA FUNDAMENTAÇÃO

4.1. A instrução processual foi solidamente fundamentada em uma série de Notas Técnicas elaboradas pela SUFER. A **NT nº 3959/2025/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (31685050)** realizou a análise inicial do pleito, a **NT nº 8054/2025/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (34469294)** aprofundou a análise complementar, e a **NT nº 9298/2025/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (35493160)** consolidou a versão final, incorporando todos os ajustes e validações. Tais documentos, em conformidade com o **art. 50, § 1º da Lei nº 9.784/1999** (Lei de Processo Administrativo), fornecem a motivação técnica necessária para a decisão.

4.2. O pleito inicial, focado na adequação geométrica das linhas férreas em Barra Mansa/RJ e na transposição do Pátio de Manobras para o Pátio Anísio Brás, foi minuciosamente examinado. A análise confirmou que o propósito subjacente – segurança operacional e melhoria da mobilidade urbana – é de inequívoco interesse público e alinha-se com as atribuições regulatórias da ANTT. O histórico documentado em múltiplos ofícios e cartas, evidenciando o envolvimento da ANTT, DNIT, FCA, MRS, Prefeitura e MT, demonstra um consenso interinstitucional robusto em relação à necessidade e viabilidade da intervenção.

## DAS FASES DO PROJETO

4.3. O projeto foi segmentado em fases: a **Fase 1**, já concluída, que compreendeu o puxamento lateral de linhas em Barra Mansa; a **Fase 2**, pendente, que envolve a desativação completa do pátio central; e a **Fase 3**, paralela, que consiste na adequação do Pátio Anísio Brás. As intervenções estruturais foram detalhadamente identificadas, incluindo a execução de linhas férreas conforme projeto pactuado, a ampliação de uma linha em **635 metros**, a construção de **linhas adicionais (4, 5 e 6)**, a **instalação de iluminação completa do pátio** e a **construção de um galpão para a transição da área administrativa, conforme NT nº 9298/2025/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (35493160)**.

## DAS RESPONSABILIDADES E INTERVENÇÕES

4.4. A distribuição de responsabilidades foi estabelecida de forma clara: à Concessionária FCA cabe a implantação do novo site do Pátio Anísio Brás (EAB) e viabilização da transferência definitiva do quadro funcional e operacional da Concessionária, atualmente instalado no prédio administrativo localizado no Pátio de Manobras no Centro do Município de Barra Mansa/RJ, além de ficar responsável pela execução completa das obras de reformas estruturais, iluminação e demais intervenções necessárias para a adequada transição da área administrativa no galpão localizado em Anísio Brás, sito na Estada de Glicério, S/N, Pátio de Anísio Brás, Barra Mansa-RJ, de propriedade do DNIT, conforme atesta a **NT SEI Nº 9298/2025/GEREF/SUFER/DIR/ANTT**.

4.5. Ao DNIT, diligências em caso de eventuais condicionantes da Licença de Instalação e Operação a serem expedidas em relação ao Galpão de Anísio Brás e a gestão de passivos ambientais preexistentes à execução das ações indicadas, de acordo com o **Ofício nº 36089/2025/GEREF/SUFER/DIR-ANTT (35847301)** e o **Ofício nº 254632/2025/DIF/DNIT SEDE (36003653)**; e à ANTT, a aprovação de cronogramas, a inspeção e o atestado de conclusão, garantindo a governança do projeto, conforme **NT nº 8054/2025/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT**.

4.6. Imperioso destacar que a construção do novo Pátio Ferroviário em Anísio Brás/RJ tem por finalidade transferir as manobras de trens atualmente realizadas na região central do Município de Barra Mansa/RJ para uma região rural, mitigando conflitos ferroviários existentes na região urbana desta municipalidade. Portanto, compõe uma intervenção motivada pela segurança operacional, de caráter prioritário. Neste interim, fundamenta-se a emergencialidade da situação para evitar o risco de paralisação de obras federais de mobilidade e a necessidade de liberação de frentes de obra para o DNIT. Tal contexto justifica a aplicabilidade da Resolução ANTT nº 5.956/2021, que permite a execução de obras em caráter excepcional, entendimento este corroborado pelo Ministério dos Transportes por meio do **Ofício nº 793/2025/SNTF (34388483)** e da **Nota Técnica nº 38/2025/CGOF-II-SNTF/DOUT-SNTF/SNTF (34388504)**.

## DO CARÁTER EMERGENCIAL

4.7. Nos termos da Resolução ANTT nº 5.956/2021, a execução de obras emergenciais e de pequeno porte sem autorização prévia são permitidas, desde que haja **subsequente notificação, inspeção e certificação**. Nesse sentido, não há o que se impugnar em relação a configuração do caráter de obra emergencial para o caso sob discussão, tendo em vista que a remoção do ramal do batente, com a construção da linha adicional no pátio de Barbará, são medidas essenciais para a funcionalidade da mobilidade viária da municipalidade, o que atrai para as referidas intervenções a aplicação do art. 20 e seu parágrafo único, da Resolução nº 5.956/2021.

4.8. Consoante a fundamentação da política em referência, deixa-se claro que tratar-se de obras incluídas no PAC, cujos recursos precisam ser empregados até março de 2026, bem como se tratar de intervenção para a melhoria de tráfego, o que afeta a segurança da população, desembocando-se, ainda, em solução que aprimorará a operação ferroviária no local, é o que se deflagra da **NT nº 38/2025/CGOF-II-SNTF/DOUT-SNTF/SNTF (34388504)** e da **NT nº 8054/2025/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT**.

## DA VIABILIDADE TÉCNICA, REEQUILÍBRIO CONTRATUAL E OS VALORES APURADOS

4.9. No que se diz respeito a viabilidade técnica do projeto, essa foi devidamente atestada por meio de análise *in loco* em **11 de março de 2025**, conforme Ata da Visita Técnica Barra Mansa (30745430), com a avaliação de engenharia, operação e impacto na malha ferroviária. Restou comprovado ainda que a Concessionária apresentou, devidamente, as necessidades para o funcionamento adequado da operação ferroviária e sede administrativa no Pátio Anísio Brás, conforme projeto apresentado pela DIF/DNIT, nos termos do **Ofício nº 55724/2025/DIF/DNIT SEDE (30572798)**. Apesar da conclusão da viabilidade do projeto, houve ressalvas, principalmente no tocante as obras que extrapolam o contrato vigente e a necessidade do reequilíbrio econômico-financeiro prévio, conforme **Carta nº 012.VLIREG.24 (30572825)**.

4.10. Em vista disso, foi proposto no âmbito da **Nota Técnica SEI nº 3959/2025/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (31685050)**, a **celebração do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA)**, para dirimir os gargalos que dificultariam a execução do projeto, restando identificado pela ANTT que as obras já realizadas (puxamento, novas linhas, sinalização) e as obras futuras (adequações no Pátio Anísio Brás, extensão do Pátio de Emergência de Barbará) devem, de fato, ser tratadas contratualmente, conforme estabelece a Lei nº 14.133/2021, que exige reequilíbrio econômico-financeiro sempre que alterações contratuais impuserem novos encargos à concessionária, bem como na Lei nº 8.987/1995, que igualmente determina o restabelecimento da equação contratual diante de modificações unilaterais.

4.11. Após apresentação inicial de Minuta de Termo Aditivo, a FCA foi instada a se manifestar sobre o documento nos termos dos **Ofícios nº 25967/2025/SUFER/DIR-ANTT (33763624)** e **48753/2025/GEREF/SUFER/DIR-ANTT (38125920)**, oportunidade em que foram apresentadas as manifestações da Concessionária, com suas respectivas dúvidas, sugestões e comentários à proposta, documentados nas respectivas Cartas 593.VLIREG.25 (34231757) e 669.VLIREG.25 (34231757). Em ambas as cartas, verifica-se que a Concessionária reforça sua colaboração institucional e submete formalmente à Agência o documento consolidado para análise, a fim de viabilizar o avanço das tratativas relacionadas à adequação geométrica da via e à transposição do Pátio de Manobras de Barra Mansa/RJ para o Pátio Anísio Brás/RJ.

4.12. Concomitantemente, a Minuta (34473764) foi submetida ao crivo jurídico da PF-ANTT, nos termos da **NT nº 8054/2025/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (34469294)**, que se manifestou por meio do **PARECER nº 00166/2025/PFANTT/PGF/AGU (35444415)**, aprovado pelo **DESPACHO nº 10071/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (35444425)**, que restou assim ementada:

EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA. CONTRATO DE CONCESSÃO DA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA S.A. – FCA. TERMO ADITIVO. ADEQUAÇÃO GEOMÉTRICA DAS LINHAS FÉRREAS E A TRANSPOSIÇÃO DA OPERAÇÃO FERROVIÁRIA E DO QUADRO FUNCIONAL DA CONCESSIONÁRIA DO PÁTIO DE MANOBRAS DE BARRA MANSÁ/RJ PARA O PÁTIO ANÍSIO BRÁS/RJ. NECESSIDADE DE ALTERAÇÃO RECONHECIDA E ATESTADA PELA ÁREA TÉCNICA A

PARTIR DE TRATATIVAS ENTRE ANTT, DNIT, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E FCA. ALTERAÇÕES COM IMPACTO NO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO. COMPENSAÇÃO MEDIANTE ENCONTRO DE CONTAS. ASSUNÇÃO DE OBRIGAÇÕES PELO DNIT QUE NÃO É PARTE NO ADITIVO. ESCLARECIMENTOS NECESSÁRIOS.

4.13. Ressalta-se, oportunamente, que o Parecer mencionado supra, traz em seu escopo recomendações e direcionamentos para que as inconsistências jurídicas existentes na Minuta Inicial do Termo Aditivo fossem sanadas, a fim de reestabelecer a segurança jurídica e aplicabilidade legal do instrumento contratual. As principais inconsistências apontadas pela PF-ANTT incluíam a tentativa de impor obrigações ao DNIT sem que este fosse signatário do Termo Aditivo, problemas redacionais e falta de clareza em cláusulas essenciais, ausência de parâmetros objetivos para aferição de cumprimento e deficiência na previsão de publicação, notadamente a exigência de registro no PNCP (Portal Nacional de Contratações Públicas).

4.14. Com efeito, a **Nota Técnica nº 9298/2025/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (35493160)** consolidou todas as análises e ajustes, com as recomendações da PF-ANTT formalmente acatadas, com adequações estratégicas. As obrigações indevidamente atribuídas ao DNIT foram removidas da minuta, os erros redacionais e as expressões abertas foram corrigidos, e a obrigação de publicação no PNCP e no Diário Oficial da União (DOU) foi devidamente incluída. Adicionalmente, procedeu-se à renumeração de cláusulas e à realocação de disposições para manter a lógica e a coerência do instrumento. apresentando, por conseguinte, a Minuta do Termo Aditivo atualizada (38360111). A concordância da FCA foi confirmada pela **Carta 072.VLIREG.26 (39169973)** e reafirmada pela **Carta 165.VLIREG.26 (40457876)**, de 09 de março de 2026, atestando a plena aceitação dos termos, sendo que, posteriormente, ainda destacou sua não oposição ao montante validado pelo DNIT, relativo à intervenção prevista na cláusula 2.1 do aditivo em discussão, qual seja, **R\$ 5.053.356,49**.

4.15. No tocante a modalidade da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do instrumento contratual, restou estabelecido que, em razão da não onerosidade ao Poder Concedente com desconto na outorga ou mesmo os usuários com aumento do teto tarifário, este se operará por redução do valor da outorga, caso de decida pela vantajosidade da prorrogação contratual da concessão da FCA ou encontro de contas para equalização dos valores indenizatórios devidos entre FCA e Poder Concedente, quando do advento do Termo Contratual, nos termos da **NT nº 8054/2025/CODEC/GEREF/SUFER/DIR/ANTT (34469294)**, devidamente formalizada na **Cláusula 2.4.2, item "a" e "b"** do Termo Aditivo em análise.

#### DOS ENCAMINHAMENTOS FINAIS

4.16. Diante de todo o exposto, à luz dos elementos exarados dos autos e das manifestações técnicas e jurídicas que instruem o feito, verifica-se que a proposta de Termo Aditivo ao contrato de concessão da Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA, foi construída arraigada em procedimento administrativo regular, estruturado e gradualmente foi devidamente promovido ao seu aperfeiçoamento.

4.17. Do ponto de vista técnico, a **Nota Técnica nº 9298/2025/GEREF/SUFER/DIR/ANTT** e o **Relatório à Diretoria nº 111/2026 (40749563)**, ambos elaborados pela Superintendência de Transporte Ferroviário - SUFER, sintetizam todo o processo, desde a demanda inicial até a versão final do Termo Aditivo, atestando sua conformidade técnica e regulatória, com a devida consolidação do arcabouço documental inerente à deliberação desta Diretoria Colegiada, assegurando que a decisão administrativa se firme em base técnica, jurídica e procedimental consistente.

4.18. Sob a ótica jurídica, o **Parecer nº 00166/2025/PF-ANTT/PGF/AGU** chancelado pelo **Despacho nº 10071/2025/PF-ANTT/PGF/AGU**, reconhece a viabilidade jurídica do Termo Aditivo, desde que observadas as recomendações nele consignadas. Tais diretrizes foram absorvidas pela área técnica, conforme evidenciado na **Nota Técnica nº 9298/2025/GEREF/SUFER/DIR/ANTT**. Essa interlocução entre as esferas técnica e jurídica ensejou aprimoramentos relevantes na modelagem contratual, especialmente no que se refere à conformidade com o ordenamento jurídico, à clareza das cláusulas e à adequada alocação de riscos, reforçando a robustez da documentação técnica e jurídica.

4.19. Assim conseqüentemente, entendendo que a proposta de Termo Aditivo ao contrato da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica S/A atende aos requisitos legais e regulatórios indispensáveis, e encontra-se robustamente fundamentada em estudos técnicos legítimos, incorpora os ajustes jurídicos necessários à sua adequada conformação, não se identificando quaisquer óbices à sua aprovação no âmbito desta Agência.

#### 5. DA PROPOSIÇÃO FINAL

5.1. À vista do que foi relatado, **VOTO** por aprovar a celebração do o 7º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, firmado entre a ANTT e a Ferrovia Centro-Atlântica S.A., nos termos na minuta acostada nos autos, com a finalidade de disciplinar os direitos e as obrigações decorrentes da autorização para a adequação das linhas férreas do Pátio de Manobras Ferroviárias de Barra Mansa e seu trecho de acesso, originalmente constante de seu Anexo I, e consequente transposição da operação ferroviária e do quadro funcional e administrativo da Concessionária para o Pátio Anísio Brás, em caráter emergencial.

5.2. **RECOMENDA-SE**, adicionalmente, que a Superintendência de Transporte Ferroviário - SUFER, continue acompanhando a efetiva conclusão e operacionalidade das intervenções, de modo a assegurar a manutenção dos níveis de qualidade dos serviços prestados e a adequada fiscalização contratual.

5.3. **ENCAMINHA-SE**, em complementação ao presente processo, para acesso, consulta e análise complementar os Processos nº **50505.024811/2025-50, 50505.043668/2025-03, 50505.037923/2025-71 e 50505.041581/2025-93**.

É o voto.

Brasília-DF, na data da assinatura.

ALESSANDRO BAUMGARTNER  
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **ALESSANDRO BAUMGARTNER, Diretor**, em 27/04/2026, às 11:55, 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](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **41759694** e o código CRC **2C1A2DAA**.