



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

**RELATORIA:** DDB

**TERMO:** VOTO À DIRETORIA

**NÚMERO:** 82/2021

**OBJETO:** OBRIGAÇÕES PRÉVIAS À ASSINATURA DO CONTRATO PARA SUBCONCESSÃO DO TRECHO FERROVIÁRIO DA EF-334, FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (FIOL)

**ORIGEM:** SUCON

**PROCESSO:** 50500.124760/2020-09

**PROPOSIÇÃO** PRONOTA JURÍDICA Nº 00268/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 7858997), Parecer n. 00071/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 7635102) e Parecer n. 00256/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 7706230)

**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

---

**1. DO OBJETO**

1.1. Trata-se de proposta de encaminhamento quanto ao destinatário dos recursos de Valor de Outorga Fixa e sobre a Contratação de Seguros, relacionados ao Edital de Concorrência Internacional nº 01/2020, para subconcessão do trecho ferroviário da EF-334, Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), compreendido entre os municípios de Ilhéus/BA e Caetité/BA.

**2. DOS FATOS**

2.1. O pleito vem à apreciação Colegiada para dirimir duas controvérsias:

a) pedido de esclarecimento acerca da contratação inicial de seguros, em conformidade com a Resolução ANTT nº 4.624/2015; e

b) pedido de informações/orientações para realização do pagamento do Valor de Outorga Fixa proposta, a fim de atendimento à obrigação prévia à assinatura do Contrato, conforme estabelecido no item 21.1, (iii) do Edital.

2.2. O processo de subconcessão foi aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) por meio do Acórdão 3005/2020 – Plenário (SEI7633551), em 11 de novembro de 2020, sendo o edital publicado em 16 de dezembro de 2020, conforme Aviso de Licitação (SEI 4777124), com a sessão pública de leilão realizada em 08 de abril de 2021, na B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão e o resultado homologado em maio de 2021, conforme Deliberação nº 195, de 25 de maio de 2021 (SEI 6574190).

2.3. A homologação do resultado vincula a Bahia Mineração S.A ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato.

2.4. O objeto de subconcessão do Edital nº 01/2020 é o trecho I, entre os municípios de Ilhéus (BA) e Caetité (BA), do Contrato de Concessão estabelecido entre ANTT, como intermediária da União (Poder Concedente), e a VALEC, cujo objeto é a “exploração e desenvolvimento do serviço público do transporte ferroviário de cargas e de passageiros” por um prazo de 50 anos, prorrogáveis por mais 50 anos.

2.5. A EF-334 tem extensão de 1.527 quilômetros, entre Ilhéus/BA e Figueirópolis/TO, e está dividido em três trechos:

Trecho I: Ilhéus/BA – Caetité/BA, com extensão de 537 km.

Trecho II: Caetité/BA – Barreiras/BA, com extensão de 485 km.

Trecho III: Barreiras/BA – Figueirópolis/TO, com extensão aproximada de 505 km.

2.6. A outorga para a exploração da Ferrovia EF-334, que liga os municípios de Ilhéus (BA) até Alvorada (TO), foi estabelecida legalmente à Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (“VALEC”) pelo art. 6º, inciso II da Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008.

2.7. De forma a cumprir as obrigações prévias à assinatura do contrato quanto à contratação inicial dos seguros, a Bahia Mineração S.A. (“BAMIN”) protocolou solicitação (SEI 7454213) no corpo do processo 50500.069314/2021-05, solicitando esclarecimentos sobre como calcular o Limite Máximo de Garantia (LMG) das apólices de seguros, visto a inexistência de dados históricos de produção de acidentes, dado o período pré-operacional que se encontra.

2.8. Diante da solicitação, a Comissão de Outorga elaborou a Nota Técnica SEI Nº 4130/2021/COED1-2020/SUCON/DIR (SE7462776), e encaminhou o pleito para manifestação da Procuradoria Federal junto à ANTT, com a seguinte conclusão:

21. Diante do exposto, conclui-se que:

I – não é aplicável o seguro RO para a subconcessão da FIOL enquanto não for concreta a possibilidade da prestação do serviço de transporte de cargas, sendo, portanto, dispensável como condição para assinatura do Contrato;

II – O LMG mínimo para a apólice de RCG é de R\$ 58.083.173,03;

2.9. Em sua manifestação, a Procuradoria elaborou a Nota Jurídica nº 00268/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SE7558997) entendendo que a proposta apresentada se alinha ao entendimento jurídico e “propõe a submissão à Diretoria Colegiada a apreciação de uma solução para a fixação de parâmetros para o cálculo do limite máximo de garantia referente ao RCG, na linha da competência definida no art. 22 da Resolução ANTT nº 4.624/2015, e também prevista no art. 15, XVI, do Regimento Interno desta Agência, aprovado pela Resolução nº 5.888, de 12 de maio de 2020”.

Resolução ANTT nº 4.624/2015

Art.22. Os casos não previstos nesta Resolução serão regidos pela disciplina do órgão fiscalizador oficial dos seguros privados e, em caso de omissão, submetidos à apreciação da Diretoria Colegiada da ANTT.

Regimento Interno

Art. 15. À Diretoria Colegiada compete exercer as atribuições e cumprir os deveres estabelecidos na Lei nº 10.233, de 2001, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da ANTT, bem como: XVI - deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação e sobre os casos omissos;

2.10. Tendo em vista o entendimento pela legitimidade da proposta apresentada pela Comissão de Outorga, corroborada pela Procuradoria Federal, o pleito foi encaminhado à Diretoria Colegiada para manifestação, conforme Despacho COED1-2020 (SE7612462) e Ofício Circular SEI nº 1639/2021/GAB/DIR-ANTT (SEI 7618187).

2.11. Quanto à segunda controvérsia, essa decorre de petição realizada pela Adjudicatária (SEI 7437868), nos autos do processo 50500.069050/2021-81.

2.12. A Comissão de Outorga solicitou apoio técnico à SUCON, conforme Despacho COED1-2020 (SEI7577704), tendo em vista a necessidade de esclarecer informações constantes do Ofício SEI nº 17700/2021/DG/DIR-ANTT (SE7633578), por meio do qual a ANTT informa à VALEC ter concluído que esta possui direito à indenização pela transferência à iniciativa privada do seu direito de exploração do ativo Fiol I, o que se deu nos seguintes termos:

(...)

6. Contudo, cumpre registrar as discussões mantidas com a Secretaria Nacional de Transportes Terrestres - SNTT, a VALEC e esta ANTT, acerca da possibilidade de a VALEC ter direito aos recursos obtidos pelo Poder Concedente decorrentes da desestatização da EF-334. Pois bem, após o debate, concluiu-se que a Valec tem o direito de perceber uma indenização pela transferência, à iniciativa privada, do direito de exploração da EF-334, cujo valor tende a se equiparar ao Valor de Outorga, proveniente do processo de subconcessão da referida ferrovia.

7. Isso posto, cabe registrar que os estudos regulatórios, visando justificar o direito de a Valec perceber a referida indenização, encontra-se em curso na Unidade Técnica desta Agência Reguladora, cujo resultado do trabalho será submetido ao escrutínio da Procuradoria Federal junto à ANTT, bem como da Diretoria Colegiada, com o objetivo de **celebrar Termo Aditivo ao Contrato de Subconcessão da EF-334 de modo a constar o direito dessa Empresa Pública, de perceber uma indenização correspondente à transferência, à iniciativa privada, do direito de exploração da EF-334.**

8. Por fim, cumpre informar que a assinatura do referido Termo Aditivo está prevista para ocorrer em 30 de agosto do presente ano. Desta forma, recomenda-se que essa Valec adote as medidas contábeis que entender pertinentes a partir dos esclarecimentos prestados no presente expediente.

(...) (grifos acrescentados)

2.13. Por meio da Nota Técnica SEI nº 4301/2021/SUCON/DIR (SE7582051), a Superintendência de Concessão da Infraestrutura realizou análise técnica e concluiu, mediante considerações que “segundo dispõem os documentos da licitação, entende-se que o Valor de Outorga Fixa deva ser integralmente pagos à VALEC, por não existir no Edital nº 01/2020 qualquer disposição em outro sentido. No entanto, conforme consta expresso na minuta do Contrato de Subconcessão, o Valor de Outorga deve ser integralmente pago à ANTT, como intermediária da União” destacando ainda que, “não compete a esta Unidade Técnica qualquer consideração sobre a viabilidade jurídica das soluções propostas”.

2.14. Deste modo, o processo foi submetido à análise jurídica da Procuradoria Federal junto à ANTT à luz dos conceitos e comentários tecidos pela equipe técnica da SUCON.

2.15. Por sua vez, a Procuradoria Federal elaborou o Parecer n. 00256/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SE7706230), concluindo pelo entendimento que haveria possibilidade jurídica de serem adotadas pela ANTT as medidas administrativas necessárias ao recolhimento do Valor de Outorga Fixa aos cofres da Valec, “desde que seja juntado aos presentes autos decisão do Poder Concedente (Ministério da Infraestrutura) autorizando expressamente que o lance de que trata o Edital de Concorrência Internacional nº 01/2020”, seja destinado a Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

2.16. Cumprindo a disposição regimental, art. 50, os autos foram encaminhados ao Gabinete do Diretor-Geral, seguidos do RELATÓRIO À DIRETORIA 419 (SEI 7711157) e da MINUTA DE DELIBERAÇÃO COED1-2020 (SE7711035), bem como do DESPACHO COED1-2020 (SE7711536), que alerta quanto ao prazo de 20/8/2021 para Adjudicatária apresentar todos os documentos relacionados ao cumprimento das condições prévias a assinatura do contrato.

2.17. O processo foi distribuído a esta Diretoria mediante sorteio realizado no dia 12/8/2021.

### 3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. O art. 25 da Lei 10.233/2001 estabelece a atribuição específica da ANTT quanto ao transporte ferroviário.

Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para prestação de

serviços de transporte ferroviário, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos operacionais;

(...)

III - publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos de concessão para construção e exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;

(...)

3.2. O Regimento Interno estabelece à Diretoria Colegiada, no art. 15, a competência de exercer as atribuições e cumprir os deveres estabelecidos na Lei 10.233/2001, bem como analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da ANTT.

3.3. Tanto o pagamento do Valor de Outorga, como a contratação dos seguros exigidos na Resolução ANTT 4.624/2015 são obrigações prévias à assinatura do contrato de subconcessão, estabelecidos nos itens 21.1 (iii) e (viii) do Edital de Concorrência Internacional nº 01/2020.

3.4. Início pela exigência de seguros prevista na Resolução ANTT 4.624/2015. Sobre isso, assim dispõe o Edital nº 01/2020:

#### 21 Obrigações Prévias à Assinatura do Contrato

21.1 Em até 45 (quarenta e cinco) dias, após a publicação do Ato de Homologação, mas, em qualquer hipótese, antes da assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT:

(...)

(viii) contratação dos seguros exigidos na Resolução ANTT nº 4.624, de 05 de março de 2015;

(...)

3.5. Por sua vez, a Resolução 4.624/2015, que regulamenta a contratação e manutenção de seguros no âmbito das concessões ferroviárias, dispõe que:

Art. 4º Os seguros contratados pela concessionária deverão englobar necessariamente as seguintes modalidades:

I - responsabilidade civil do transportador ferroviário - cargas;

II - responsabilidade civil geral;

III - riscos operacionais e/ou nomeados; e

IV - riscos de engenharia, quando na execução de obras civis de ampliação ou melhoramento de infraestrutura ferroviária.

3.6. Noto que a aparente controvérsia reside no fato de a FIOL ser uma *ferroviagreenfield* com o início de produção previsto para o 5º ano de concessão, portanto, encontra-se em fase pré-operacional.

3.7. Passando para a análise dos seguros, verifica-se que a Resolução trouxe a necessidade de contratação de quatro tipos de seguros. O primeiro, responsabilidade civil do transportador ferroviário – cargas (RCTF-C), destina-se a assegurar bens e mercadorias transportadas. Logo, deve ser exigido de concessionárias que estão em operação, o que não é o caso.

3.8. A necessidade de contratação do seguro de risco de engenharia (RE) previamente à assinatura do contrato foi objeto de questionamento, quando da publicação do edital. Conforme consta na Ata de respostas aos pedidos de esclarecimento ao Edital nº 01/2020, a comissão de outorga entende que não é necessária a contratação prévia, visto que o cronograma de obras poderá ser revisto em até 180 dias após a assinatura do contrato.

(...)

16. 21.1."viii" do Edital e Cláusula 42.1 da Minuta de Contrato de Subconcessão Seguros Item 21.1, (VII) e 42.1 A partir de nosso entendimento, a referida Resolução ANTT cita a necessidade de contratação dos seguros de Responsabilidade Civil Geral (RCG), Riscos de Engenharia (RE), Riscos Operacionais (RO)/Risco Nomeado (RN) e Responsabilidade Civil do Transportador Ferroviário (RCTR-F). De acordo com este item do Edital, os seguros devem estar contratados antes da assinatura do contrato de subconcessão. Ocorre que, a esta altura e considerando os prazos previstos no Contrato de Subconcessão, é bastante razoável considerar que riscos fundamentais para a subscrição das apólices ligadas aos seguros listados acima ainda não estarão gerando exposição para a Subconcessionária, pelo que vejamos. As operações de prestação de serviços ferroviários, base para a subscrição do RCTR-F, RCG e RO, poderão iniciar-se em até 5 anos após assinatura do Contrato de Subconcessão. **O cronograma de obras de construção dos Investimentos, base para a subscrição do RE, poderá ser objeto de revisão e ser apresentado à ANTT em até 180 dias após assinatura de contrato.** Deste modo, entendemos que apenas os seguros de RN e RCG (sobre os bens transferidos pela VALEC) poderão ser subscritos no prazo definido nos itens em referência. O seguro de RO, por sua vez, deverá estar contratado na data de início das obras da Subconcessão, e os demais seguros deverão estar contratados na data de início da operação da Ferrovia. Está correto o nosso entendimento? Em caso negativo, favor esclarecer o racional para exigência de contratação dos seguros previamente à existência dos riscos que visam a cobrir.

Resposta: **O entendimento está correto.** Cabe ressaltar, contudo, que a vinculação dos riscos cobertos em cada uma das modalidades de seguros é de estrita responsabilidade da Subconcessionária, não podendo se eximir da responsabilidade quanto à ocorrência de eventos momentos divergentes em relação aos previstos na modelagem contratual.

(...)(grifo acrescentado)

3.9. A necessidade de contratação dos seguros de RCG e RO foi objeto do questionamento da Bahia Mineração S.A. (BAMIN). Segundo a Adjudicatária, a contratação de tais seguros não seriam condições precedentes à assinatura do Contrato, visto que, não possui produção de transporte na ferrovia ou dados de acidentes, informações basilares para o cálculo do limite máximo de garantia da apólice (LMG), e solicita que a comissão de outorga confirme o seu entendimento.

3.10. Conforme destacado pela BAMIN, ambos os seguros necessitam do cálculo do LMG, cuja fórmula é a seguinte:

$$\text{LMG M\u00ednimo} = \text{PTKU15,4} \times \text{CR} \times \text{A15,4} \times \text{FCM}$$

3.11. Conforme anexo da Resolução 4.624/2015, o PTKU15,4 é calculado da seguinte forma:

1. PTKU15,4: produção de transporte da concessionária no período de 12 (doze) meses, compreendido o intervalo do 15º (décimo quinto) até o 4º (quarto) mês imediatamente anterior ao início da vigência da apólice, medida em toneladas por quilômetro útil - TKU e aferida pelo módulo SIADE do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário - SAFF; (Redação dada pela Resolução 4823/2015/DG/ANTT/MT)

3.12. Diante de tal regramento e considerando as características da concessão da FIOL, a comissão de outorga elaborou a Nota Técnica SEI N° 4130/2021/COED1-2020/SUCON/DIR (SEI 7462776).

3.13. A referida Nota Técnica destaca que como o início da operação da FIOL está previsto para o 5º ano de concessão, ela não possui dados históricos de produção de transporte e de acidente para cálculo do Índice de Segurança de Referência. Portanto, trata-se de uma situação não prevista na Resolução 4.624/2015.

3.14. A comissão destaca que em julho de 2019, a Superintendência de Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas (SUFER) solicitou à Procuradoria Federal junto à ANTT esclarecimentos jurídicos sobre a aplicação da Resolução ANTT 4.624/ 2015, no que tange a exigência do RCG e RO no período pré-operacional (SEI 7465153).

3.15. Em resposta, a Procuradoria exarou o Parecer 01058/2019/PF-ANTT/PGF/AGU e Despacho n° 11142/2019/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 7465178), em que concluiu que:

- 1) Inaplicável o seguro de RO às concessionárias que estejam em fase de pré-operação;
- 2) Aplicável o seguro de RCG às concessionárias que estejam em fase de pré-operação;
- 3) Possível a fixação de parâmetros para o cálculo do limite máximo de garantia pela Diretoria Colegiada, nos termos do art. 22 da Resolução ANTT n° 4.624, de 2015, sem necessidade de prévia alteração normativa.

3.16. Situação análoga a enfrentada nestes autos, foi observada na concessão da Ferrovia Norte-Sul Tramo Central (FNSTC), ensejando tratamento emergencial por parte da SUFER, em agosto/2019.

3.17. Conforme consta na Nota Técnica SEI N° 4130/2021/COED1-2020/SUCON/DIR (SEI 7462776), na concessão da FNSTC foram estimados valores de LMG do RCG e RO com uso da produção de transporte prevista no EVTEA. E no caso do índice de segurança, assumiu-se um cálculo de LMG sem qualquer ajuste por essa variável, visto que ela foi criada com o propósito de aumentar a cobertura de seguro das concessionárias com alto nível de acidentes verificados.

3.18. Considerando a inexistência de dados de acidentes ou histórico de produção, bem como a permanência do caráter pré-operacional possivelmente pelos primeiros 5 anos, a Comissão de Outorga entendeu: que (i) a apólice de seguro RO não é aplicável enquanto não existir a perspectiva da prestação do serviço de transporte de cargas; (ii) a apólice de seguro do RCG é aplicável.

3.19. Propôs-se a utilização da fórmula da Resolução ANTT 4.624/ 2015 com as seguintes adaptações: a produção de transporte utilizada será aquela prevista no EVTEA para o primeiro ano operacional da FIOL; e não será feito qualquer aumento do valor do LMG mínimo pelo nível de acidentes.

3.20. A referida proposta foi analisada pela PF-ANTT, por meio da NOTA JURÍDICA N° 00268/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 7558997), que assim concluiu:

(...)

16. Também releva ponderar que a SUCON se preocupou em propor uma fixação de LMG com **adaptações** à fórmula da Resolução ANTT n° 4.624/ 2015, adaptações essas necessárias para o seguro de RCG.

17. Assim, com fulcro na competência estritamente jurídica desta Procuradoria, entendo pela legitimidade da proposta apresentada.

(...)

3.21. Com isso, conclui-se que não é aplicável o seguro RO para a subconcessão da FIOL enquanto não for concreta a possibilidade da prestação do serviço de transporte de cargas, sendo, portanto, dispensável como condição para assinatura do Contrato, e que o LMG mínimo para a apólice de RCG é de R\$ 58.083.173,03.

3.22. Superada a primeira controvérsia, sobre a qual não vislumbro óbice à adoção da solução pleiteada pela SUCON, e que já fora aplicada anteriormente pela SUFER, passa-se ao exame do pedido de informações/orientações para realização do pagamento do Valor de Outorga Fixa proposta, a fim de atendimento à obrigação prévia à assinatura do Contrato, conforme estabelecido no item 21.1, (iii) do Edital.

3.23. Sobre esse tema, os autos trazem extensa controvérsia entre os *staffs* jurídicos da VALEC, do Ministério da Infraestrutura e da ANTT. Do que importa dessa discussão ao deslinde do processo – qual seja, para quem a Adjudicatária deve destinar o valor de outorga fixa –, destaca-se a conclusão do Parecer n. 00256/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 7706230), *in verbis*:

(...)

28. Logo, a ANTT não detém competência para alterar a destinação do lance de que trata o EDITAL DE CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL N°01/2020 por mera interpretação do Edital já publicado, **uma vez que não cabe a ANTT dispor daquilo que não lhe pertence (cf. art. 15, II da Lei n° 8.987/1997).**

29. Dito isto, caso o titular do lance tenha interesse em destinar tais valores à Valec (documento este que não consta nestes autos) a análise jurídica da legalidade e da fundamentação que será invocada pelo Poder Concedente para destinar tais valores à Valec é de competência da Consultoria Jurídica junto ao Ministério da Infraestrutura, não detendo esta PF-ANTT competência para assessorar juridicamente as autoridades do citado Ministério.

30. Em conclusão, desde que seja juntado aos presentes autos **decisão do Poder Concedente (Ministério da Infraestrutura)** autorizando expressamente que o lance de que trata o EDITAL DE CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL N°01/2020, entende-se que haveria possibilidade jurídica de

serem adotadas pela ANTT as medidas administrativas necessárias ao recolhimento deste valor aos cofres da Valec.

(...) (grifos do original)

3.24. A partir desse posicionamento, a SUCON sugeriu o encaminhamento de a ANTT declarar sua incompetência para dispor do pagamento do valor de outorga fixa à VALEC, ao mesmo momento em que deveria submeter essa questão à decisão do Ministério da Infraestrutura, enquanto Poder Concedente.

3.25. Sem entrar no mérito do encaminhamento sugerido, a questão foi endereçada com a NOTA TÉCNICA N° 39/2021/CGIF/DEFOM/SFPP, de 16/8/2021, por meio da qual “recomendando-se a alteração do plano de outorga para incorporação do lance ofertado em leilão à Valec, destinando-a verba compensatória, equivalente ao respectivo lance, pela subconcessão.”, a qual foi posteriormente analisada juridicamente no corpo do PARECER n. 00484/2021/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, do dia 17/8/2021.

3.26. Caso a recomendação seja acatada, retificando o Plano de Outorga para Subconcessão da EF-334, de forma a incluir a destinação do valor de outorga fixa à VALEC, deixaria de haver controvérsia a ser superada em relação a essa matéria.

3.27. Na medida em que o Poder Concedente, por meio de decisão governamental – não confundir com política pública ou diretrizes de política pública, conforme explicado no Parecer n. 00071/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI7635102) –, retifica o instrumento legal compatível com a veiculação dessa vontade política, caberia à ANTT, enquanto Poder Outorgante, implementar essa vontade expressa do Poder Concedente.

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, VOTO no sentido de decidir sobre as questões suscitadas pela SUCON na forma da MINUTA DE DELIBERAÇÃO DDB (SEI 7728369).

Brasília, 17 de agosto de 2021.

**DAVI FERREIRA GOMES BARRETO**  
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 17/08/2021, às 15:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



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 **7728361** e o código CRC **D630B41B**.

Referência: Processo nº 50500.124760/2020-09

SEI nº 7728361

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)