



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DEM

**RELATORIA:** DEM

**TERMO:** VOTAÇÃO À DIRETORIA

**NÚMERO:** 15/2021

**OBJETO:** PROPOSTA DE ALTERAÇÃO PARCIAL DA MODELAGEM CONTRATUAL DA OUTORGA DA BR-116/RJ-SP e BR-101/RJ

**ORIGEM:** SUCON

**PROCESSO (S):** 50500.079751/2020-48

**PROPOSIÇÃO** ~~PRO~~ PARECER N° 00393/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, NOTA N° 00345/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, NOTA N° 00561/2020 PF-ANTT/PGF/AGU E PARECER N° 00042/2021/PF-ANTT/PGF/AGU

**PROPOSIÇÃO DEM:** PELA APROVAÇÃO DA PROPOSTA

**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

## 1. DAS PRELIMINARES

Trata-se de proposta de alteração parcial da modelagem contratual da outorga da BR-116/RJ-SP e BR-101/RJ, consistente na incorporação temporária do denominado "Trecho Viúva Graça" da BR-116/RJ, que possui extensão de 46,6 km, localizado entre os municípios de Rio de Janeiro e Seropédica.

## 2. DOS FATOS

O presente processo foi inaugurado pelo OFÍCIO N° 463/2020/GAB - SFPP/SFPP (SEI 3881723), encaminhado à ANTT pelo Ministério da Infraestrutura.

A referida comunicação oficial, subscrita pela Senhora Secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias, trouxe a avaliação de que, ante o estágio da estruturação dos novos projetos de concessão das rodovias CCR-Nova Dutra, CONCER e CRT, vislumbrou-se que não seriam concluídos até o prazo de encerramento dos contratos.

Além disso, no que se refere à Rodovia Presidente Dutra, o escopo do novo projeto dessa rodovia transfere um segmento da atual concessão, de 46,6 km na BR-116-RJ, onde está localizada a Praça de Viúva Graça, ao escopo do novo projeto do trecho atualmente concedido à CRT. Ademais, existiria um descasamento entre o desenvolvimento dos dois projetos, razão pela qual espera-se que o contrato da CCR-Nova Dutra seja encerrado e o trecho licitado antes da licitação do novo projeto do trecho atualmente concedido à CRT, de modo o trecho citado anteriormente poderá ficar sem operação durante o período entre as duas licitações. Entretanto, segundo a avaliação da aludida Secretária, "[a] Praça de Viúva Graça tem localização estratégica, e sua desativação pode comprometer o equilíbrio econômico-financeiro do novo projeto de concessão da rodovia Presidente Dutra, afetando, dentre outros aspectos, a atratividade do projeto".

Assim, foi proposto pelo Ministério da Infraestrutura que a ANTT avaliasse as seguintes alternativas:

Atual concessionária da rodovia Presidente Dutra (CCR-Nova Dutra) opera o trecho até a licitação do lote da CRT. Para tanto, será necessário aditivar o atual contrato da CCR-Nova Dutra, de modo a garantir a continuidade da manutenção e serviços do trecho em questão, prevendo alguns condicionantes, tais como:

I. Regrar a remuneração pelo serviço - custo e margem por dia de operação;

II. Receita gerada pela praça - retenção em conta a ser transferida para o lote da CRT para pagamento de indenização da atual concessionária.

Cabe ressaltar que nesse cenário, primeiramente seria necessária a prorrogação do contrato da CCR-Nova Dutra na extensão total do trecho atualmente concedido e após o início do novo contrato da Rodovia Presidente Dutra, deveria ser realizado um termo aditivo para continuidade do contrato com a CCR-Nova Dutra somente para a operação do referido trecho de 46,6 km da BR-116/RJ, incluindo a Praça de Pedágio de Viúva Graça, contemplando também nova estruturação econômico-financeira.

Futura concessionária da rodovia Presidente Dutra opera o trecho até a licitação do lote da CRT. Se

faz necessário prever no novo contrato da rodovia Presidente Dutra a operação provisória do trecho até a licitação do lote da CRT e estabelecer alguns condicionantes, tais como:

I. No contrato deverá ser regrada a remuneração da concessionária para operar o trecho;

II. Definir o destino da receita gerada pela praça de pedágio de Viúva Graça.

Importante destacar que nesse cenário o novo contrato da rodovia Presidente Dutra terá uma redução da extensão do trecho concedido, de 46,6 km da BR-116/RJ, incluindo a Praça de Pedágio de Viúva Graça, quando do início do novo contrato do lote da CRT. Além disso, para o referido trecho o novo contrato poderá prever serviços e parâmetros de desempenho distintos do restante do trecho concedido, bem como uma estrutura econômico-financeira flexível devido à incerteza de prazos e da necessidade de transferência de receita gerada para pagamento de indenização da atual concessionária da CRT.

Tendo em conta a provocação do Ministério, a SUCON formalizou consulta à Procuradoria Federal Junto à ANTT (SE8973431), solicitando a análise da viabilidade jurídica das seguintes alternativas:

1 - A atual concessionária CCR-Nova Dutra continua operando o trecho de 46,6 km da BR-116/RJ, incluindo a Praça de Pedágio de Viúva Graça, após o início do novo contrato da rodovia Presidente Dutra e até a licitação do lote da CRT;

2 - Incluir no novo contrato da rodovia Presidente Dutra a operação provisória do trecho de 46,6 km da BR-116/RJ, incluindo a Praça de Pedágio de Viúva Graça, até a licitação do lote da CRT;

3 - A atual concessionária CRT incorpora no contrato vigente a operação do trecho de 46,6 km da BR-116/RJ, incluindo a Praça de Pedágio de Viúva Graça, após o início do novo contrato da rodovia Presidente Dutra e até a licitação do lote da CRT.

Em atenção à referida consulta, foi lavrado o PARECER N° 00393/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SE8991732), onde se concluiu que a segunda alternativa, além de ser viável do ponto de vista jurídico, apresentaria menos riscos, confira-se:

Pelo exposto, avaliadas as três alternativas de ação apresentadas pela SUOD, sob o aspecto estritamente jurídico, entendo que há viabilidade de adoção das duas primeiras, sendo a terceira obstada pela limitação de finalidade do prazo estendido do contrato com fundamento no art. 32 da Lei 13.448/2017. Quanto ao aspecto dos riscos jurídicos, a segunda alternativa parece apresentar maior segurança jurídica, considerando a possibilidade de modelagem da situação transitória no novo contrato de concessão, com a completa disciplina antecipada dos eventos, bem como com a exclusão da limitação do prazo de 24 meses de extensão, que não poderia ser ultrapassado na hipótese de adoção da primeira alternativa.

O referido opinativo foi depois complementado pela NOTA N° 00345/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SE8999022), que apenas abordou a questão da possível necessidade da realização de processo de participação e controle social.

Diante do entendimento jurídico contido no aludido parecer, a SUCON, por meio do OFÍCIO SEI N° 19271/2020/SUCON/DIR-ANTT (SE178075), solicitou ao Ministério da Infraestrutura que fossem fixadas as diretrizes a serem consideradas para prosseguimento da análise técnica, além de ser firmado posicionamento sobre a possibilidade da administração do trecho em questão pelo DNIT.

Em resposta, vazada por meio do meio do Ofício n° 636/2020/GAB - SFPP/SFPP (SEI 4498064), de 13/11/2020, que se lastreou na Nota Técnica n° 18/2020/CGRAR/DEAP/SFPP (SEI 4498063), o Ministério da Infraestrutura indicou a adoção da alternativa 2, em razão de trazer maior segurança jurídica ao processo. Outrossim, nos mesmos documentos restou rechaçada a hipótese da assunção do trecho rodoviário pelo DNIT.

Nestes termos, a diretriz de política pública que restou fixada para a administração do trecho rodoviário da Rodovia Presidente Dutra, localizado entre os municípios de Rio de Janeiro e Seropédica, durante a transição entre os novos contratos de concessão, é a sua inclusão no novo contrato de concessão da Rodovia Presidente Dutra (alternativa 2), com previsão contratual de que o segmento seja transferido para a nova concessionária do trecho da CRT assim que este seja assumido pelo novo concessionário.

Na sequência, por meio da Nota Técnica 5819/2020/GEREG/SUCON/DIR (SE1675845), foi motivada a elaboração do Anexo 15, que traz as disposições referentes ao Trecho Viúva Graça.

Uma vez analisada a versão inicial do referido anexo, a Procuradoria Federal Junto à ANTT emitiu a NOTA N° 00561/2020 PF-ANTT/PGF/AGU (SE1702558), onde constaram sugestões de aperfeiçoamento do documento.

Posteriormente, conforme relatado pela SUCON por meio Nota Técnica SEI 645/2021/GEREG/SUCON/DIR (SE1230215), novas adequações foram feitas, sobretudo em consideração ao decidido no Acórdão n° 4036/2020-TCU-Plenário, relativo à BR-

Em seguida, após análise conclusiva da Procuradoria Federal junto à ANTT, lançada por meio do PARECER N° 00042/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (S5B33254), foram acostados aos autos as versões finais das minutas dos documentos jurídicos: Edital (SEI 5756707), Contrato (SEI 5756722) e Anexo do Contrato (SEI 5756732).

Por fim, uma vez consolidado o histórico processual no RELATÓRIO À DIRETORIA N° 164/2021 (SEI 5818752), os autos aportaram nesta Diretoria, mediante regular sorteio realizado pela Secretaria-Geral em 25.3.2021, conforme registrado no DESPACHO CODIC 5828339.

### 3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

Conforme estabelecido na Lei n° 13.844, de 18 de junho de 2019, compete ao Ministério da Infraestrutura a formulação das políticas públicas na área de transportes, confira-se:

Art. 35. Constituem áreas de competência do Ministério da Infraestrutura:

I - política nacional de transportes ferroviário, rodoviário, aquaviário, aeroportuário e aeroviário;  
(...)

Parágrafo único. As competências atribuídas ao Ministério da Infraestrutura **nocaput** deste artigo compreendem:

I - a formulação, a coordenação e a supervisão das políticas nacionais;

No mesmo sentido são as disposições contidas no Decreto n° 10.368, de 22 de maio de 2020, que explicitam competir à Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias daquela Pasta o estabelecimento das diretrizes a serem observados para as ações governamentais dos órgãos vinculados à área de transportes, vejamos:

Art. 1° O Ministério da Infraestrutura, órgão da administração pública federal direta, tem como áreas de competência os seguintes assuntos:

I - política nacional de transportes ferroviário, rodoviário, aquaviário, aeroportuário e aeroviário;  
(...)

Parágrafo único. As competências atribuídas no **caput** compreendem:

I - a formulação, a coordenação e a supervisão das políticas nacionais;  
(...)

Art. 29. À Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias compete:

I - formular e avaliar a política nacional de transportes e propor diretrizes para as ações governamentais, em articulação com as Secretarias do Ministério;

Deste modo, conforme relatado, após a provocação do Ministério da Infraestrutura quanto ao tratamento a ser dado ao denominado "Trecho Viúva Graça" da BR-116/RJ, localizado entre os municípios de Rio de Janeiro e Seropédica, restou definido pela Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias daquela Pasta (SEI 4498064), como diretriz a ser adotada pela ANTT, que o referido trecho deverá ser provisoriamente incorporado ao projeto de concessão denominado "InovaDutra". Ao depois, após a respectiva licitação e assunção, será incorporado definitivamente ao trecho concedido da BR-116/493/RJ/MG.

Na sequência, a SUCON providenciou as necessárias adaptações dos instrumentos jurídicos do futuro certame (SEI 4675976), que foram analisadas órgão de assessoramento jurídico da ANTT por meio da NOTA N° 00561/2020 PF-ANTT/PGF/AGU (S5702558), ocasião em que foram ofertadas diversas sugestões de aperfeiçoamento.

Em atenção aos novos documentos jurídicos acostados aos autos, foi exarado o PARECER N° 00042/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (S5B33254), do qual se extraem os seguintes excertos, que bem delimitam a discussão em causa e a respectiva conclusão jurídica:

1. Tratam os autos de processo no qual se discute parte da modelagem contratual da outorga da BR-116/RJ-SP e BR-101/RJ (InovaDutra), relativa ao denominado "Trecho Viúva Graça". Como explicitado na Nota Técnica SEI 645/2021/GEREG/SUCON/DIR (SEI 5230215), o "Trecho Viúva Graça" constituirá parte do objeto da outorga da InovaDutra, porém por um período inferior de tempo, até que o referido trecho seja integrado a outra concessão, que será assumida por outra concessionária no futuro, ou até o prazo máximo de 36 meses.

2. As regras contratuais específicas sobre o "Trecho Viúva Graça" serão trazidas no Anexo 15 do Contrato de Concessão. O processo havia sido remetido à Procuradoria para análise, tendo recebido sugestões de aprimoramento (Nota 561/2020/PF-ANTT/PGF/AGU - SEI 4702558). Após o aperfeiçoamento de diversos aspectos da redação inicialmente proposta, o Anexo 15 foi novamente remetido à Procuradoria para análise, trazendo as alterações explicadas na Nota Técnica SEI 645/2021/GEREG/SUCON/DIR (SEI 5230215).

3. Segundo a referida Nota Técnica, foram também propostos "aperfeiçoamentos gerais quanto à redação contratual, com destaque para novo regramento relativo à Avaliação de Conformidade para projetos e obras, tendo em vista a supressão da figura do relator independente, conforme determinação do TCU no âmbito do Acórdão nº 4036/2020-TCU-Plenário, relativo à BR-153/080/414/GO/TO". Ainda segundo a Nota, o projeto da InovaDutra encontra-se atualmente sob análise do TCU, e as alterações aqui propostas serão apresentadas àquela Corte, permitindo a sua análise definitiva.

4. Como informa a Nota Técnica, a operação provisória do "Trecho Viúva Graça" apresenta particularidades, como o menor tempo de vigência e o escopo de obrigações reduzido em comparação com o Contrato de Concessão, o que demandou a elaboração de regras contratuais que possibilitassem esse tratamento diferenciado. A nova minuta foi juntada ao processo (SEI 5231726) e encaminhada a esta Procuradoria para análise dos seus aspectos jurídicos.

5. Considerando a delimitação da discussão contida nesses autos à modelagem contratual da operação provisória do "Trecho Viúva Graça", a presente análise jurídica limitar-se-á à verificação da aderência das regras propostas no Anexo 15 à legislação vigente, objetivando sua remessa ao TCU para análise do conjunto do projeto da outorga em questão.

6. O Anexo 15 prevê que o Trecho Viúva Graça corresponde a um segmento específico, com início no km 168+000 (Trevo das Margaridas, entroncamento com a BR-101, coordenadas geográficas: latitude: 22°49'4.20"S/longitude: 43°19'18.73"O) e fim no km 214+700 (Entroncamento com a BR-465, coordenadas geográficas: latitude: 22°42'42.27"S/ longitude: 43°44'7.07"O), e que será operado provisoriamente a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário, até o advento do termo final ou implemento da condição resolutiva estabelecida no próprio anexo. Ocorrido o evento terminativo (termo ou condição), o trecho fica automaticamente excluído do contrato de concessão.

(...)

14. Da análise da minuta apresentada, entendo que estão devidamente cumpridos os requisitos legais para a inserção do Trecho Viúva Graça no Contrato de Concessão, de forma transitória, até que o trecho seja incorporado e assumido definitivamente no contrato de concessão que substituirá o firmado atualmente com a CRT. Tendo concluído o Poder Concedente que melhor atende ao interesse público a incorporação do Trecho Viúva Graça a contrato futuro, a sua inserção de forma transitória no contrato da InovaDutra busca evitar a interrupção dos serviços que já são lá atualmente prestados. A preocupação é legítima e busca assegurar a continuidade dos serviços no trecho, possibilitando, ao mesmo tempo, que seja transferido no futuro a outra concessão, que o incorporará de forma definitiva em seu objeto.

15. O Contrato de Concessão da InovaDutra pode ser compreendido, dessa forma, como composto por duas partes: uma definitiva e outra transitória. A parte transitória, relativa ao Trecho Viúva Graça, tem seu regramento específico trazido no Anexo 15, cuja minuta foi aqui analisada. A operação provisória possui prazo mínimo de 12 meses e máximo de 36 meses, sem a possibilidade de prorrogação. Ocorrendo a assunção do trecho por Operadora Futura, entre o 12 e o 36º mês, será ele excluído automaticamente do Contrato de Concessão presente, prosseguindo o contrato com todas as demais obrigações, que em nada são impactadas pelas regras do Anexo 15.

16. A opção por remuneração fixa, contraposta a obrigações igualmente individualizadas, confere maior segurança e previsibilidade ao projeto: as licitantes interessadas conhecem, previamente, as obrigações que devem cumprir e o valor que será recebido, sendo este um percentual da receita da tarifa de pedágio relativa à praça Viúva Graça. Eventuais recomposições de equilíbrio econômico-financeiro do contrato serão realizadas exclusivamente com impacto nas tarifas cobradas nas demais praças, preservando os valores da praça Viúva Graça e sua vinculação às obrigações específicas da operação provisória. O restante do valor arrecadado na praça Viúva Graça não será destinado à concessionária, sendo direcionado à conta de ajuste, conforme previsto na cláusula 11.3 do Contrato de Concessão.

17. Entendo que estão cumpridas as exigências contidas no art. 23 da Lei 8.987/95, que determina as cláusulas essenciais do contrato de concessão. Há clara definição do objeto, da área (delimitação do trecho a ser concedido), do prazo (no mínimo 12 meses e máximo 36 meses, sujeito a condição resolutiva que é a assunção do trecho por outra concessão). Estão definidos o modo, forma e condições da prestação dos serviços, seja por meio das cláusulas do contrato, seja pelas complementações e diferenciações promovidas no Anexo 15. Da mesma forma, estão fixados os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço; o preço do serviço e os critérios de reajuste e revisão das tarifas; as formas de fiscalização e as penalidades contratuais. Todas as demais cláusulas exigidas no referido dispositivo legal estão previstas no Contrato de Concessão, cuja análise já foi realizada por esta Procuradoria, aplicáveis integralmente à operação provisória estabelecida no Anexo 15.

18. Não há vedação legal à adoção de uma modelagem contratual que traga objetos fracionados no tempo, já com previsão, desde o início da concessão, de que parte do objeto será excluído antes do prazo total de vigência. Essa decisão está bem fundamentada na discricionariedade conferida pelo legislador ao Poder Constituinte, que deve buscar a melhor forma de atendimento do interesse público, traduzido no desenho contratual adequado.

(...)

Ante o exposto, entendo que a minuta apresentada está em conformidade com as normas legais aplicáveis, com as considerações apresentadas nos parágrafos 19 e 20 acima.

Observa-se, portanto, que foi atestada a viabilidade jurídica da proposta final da SUCON, tendo em conta a inexistência de óbice legal à adoção da modelagem visada, que tem como escopo o atendimento do interesse público.

Nada obstante, convém mencionar que o sobredito parecer trouxe em seu bojo as seguintes considerações:

19. Primeiramente, considerando que o Anexo 15 traz grande inovação em relação ao Contrato de Concessão aprovado pela ANTT, sugiro que a alteração proposta seja encaminhada para aprovação pela Diretoria Colegiada, autorizando sua remessa ao TCU, onde se juntará ao processo no qual aquela Corte analisa o projeto de concessão já encaminhado anteriormente. Com a mesma consideração, sugiro que SUCON avalie se as alterações propostas não são suficientemente significativas para justificar sua submissão a processo de participação social, conforme previsto no art. 103 do Regimento Interno da ANTT.

20. Por fim, tendo em vista que a remuneração devida à concessionária em razão das obrigações previstas no Anexo 15 consistirá em percentual da tarifa de pedágio arrecadada na praça de Pedágio Viúva Graça, sugiro que a ANTT se assegure da possibilidade de fiscalização rigorosa dessa

arrecadação, que ocorre sob responsabilidade unicamente da própria concessionária. Instrumentos de fiscalização e controle dos valores arrecadados são fundamentais para garantir que não haja apropriação de qualquer valor indevido pela futura concessionária, resultando em prejuízo ao interesse público e desequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Portanto, a par da fiscalização rigorosa propugnada pelo opinativo jurídico no seu item 20, algo a ser desenvolvido no desenrolar do ajuste a ser firmado, observa-se que a parte final do item 19 sugeriu a avaliação da SUCON quanto à necessidade de submissão da proposta ao processo de participação e controle social, o que foi abordado pelo DESPACHO GEREÇ756753, nos seguintes termos:

No que concerne ao processo de participação e controle social, há de se considerar que o trecho rodoviário cuja operação provisória rege-se-á pelo Anexo 15 do Contrato em muito se distingue do contrato integralmente considerado, caracterizado sobretudo pela longevidade, enquanto aquele trecho terá operação deveras efêmera. Outrossim, sua quantificação em dimensões físicas, serviços e operação é pouco significativa ante o montante total de obrigações e dispêndios para a exploração do sistema rodoviário.

Deve-se considerar a relativa precariedade da operação provisória (entre 12 e 36 meses), que tem por finalidade a mera conservação do trecho, com o fim de evitar sua degradação, e prestação de serviços rodoviários — como socorro médico e auxílio mecânico —, dos quais se infere essencialidade para a segurança viária e preservação da vida e, por isso, consentâneos com o interesse público.

Ademais, o procedimento licitatório do sistema rodoviário que abrangerá transitoriamente o Trecho Viúva Graça perfez audiências públicas, e o conteúdo do Anexo 15 não traz repercussão substancial em relação à totalidade da infraestrutura. Ao invés, cuida-se de parcela pouco expressiva, quer no objeto obrigacional, quer no tempo de execução.

Na audiência pública levada a efeito para a concessão da rodovia à qual o Trecho Viúva Graça será incorporado, tratou-se da concessão desse segmento em caráter definitivo, de modo que novas discussões sobre essa matéria afetariam a segurança e estabilidade da modelagem contratual.

Vai no mesmo sentido o RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 164/2021 (SEI18752), onde se afirma o que segue:

15. Ressalta-se que o trecho foi tratado na audiência pública levada a efeito para a concessão da rodovia à qual o Trecho Viúva Graça será incorporado, ocasião na qual se tratou da concessão desse segmento em caráter definitivo, de modo que novas discussões sobre essa matéria afetariam a segurança e estabilidade da modelagem contratual.

Extrai-se das manifestações técnicas ora reproduzidas, subscritas respectivamente pelo Gerente de Estruturação Regulatória e pelo Superintendente de Concessão da Infraestrutura, que o processo de participação e controle social seria, além de desnecessário, inoportuno. Em razão dessa avaliação técnica, entendo que o PPCS poderá ser dispensado neste caso.

Diante de todo o exposto, e considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas nos autos, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do art. 50, inciso II, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999, esta Diretoria entende presentes os requisitos para a aprovação da proposta de alteração parcial da modelagem contratual da outorga da BR-116/RJ-SP e BR-101/RJ, consistente na incorporação temporária do denominado "Trecho Viúva Graça" da BR-116/RJ, que possui extensão de 46,6 km, localizado entre os municípios de Rio de Janeiro e Seropédica.

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Com estas considerações, **VOTO** pela aprovação da proposta de alteração parcial da modelagem contratual da outorga da BR-116/RJ-SP e BR-101/RJ, consistente na incorporação temporária do "Trecho Viúva Graça" da BR-116/RJ, que possui extensão de 46,6 km, localizado entre os municípios de Rio de Janeiro e Seropédica, e pela consequente aprovação das novas versões dos respectivos documentos jurídicos [edital (SEI5756707), contrato de concessão (SEI5756722) e anexos do contrato (5756732)].

Brasília, 25 de março de 2021.

**EDUARDO JOSÉ MARRA**  
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **EDUARDO JOSE MARRA, Diretor**, em 30/03/2021, às 15:59, 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?](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 **5832994** e o código CRC **F159C69E**.

Referência: Processo nº 50500.079751/2020-48

SEI nº 5832994

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)