



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 35/2026**OBJETO:** proposta de 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão referente ao Edital nº 02/2025 – Substituição das praças de pedágio pelo sistema de pedágio eletrônico em livre passagem (Free Flow) – BR-060/364/GO/MT – Concessionária Rota Agro MT-GO S.A. (Way364)**ORIGEM:** Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD)**PROCESSO (S):** 50500.032111/2026-60**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Não há manifestação.**ENCAMINHAMENTO:** por aprovar a celebração do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão referente ao Edital nº 02/2025, condicionada a assinatura do instrumento à reincorporação das subcláusulas 4.11, 4.12 e 6.11 e respectivos subitens na versão definitiva da minuta.**1. DO OBJETO**

1.1. Trata-se de proposta de celebração do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão referente ao Edital nº 02/2025, firmado em 03 de março de 2026, entre a ANTT e a Concessionária Rota Agro MT-GO S.A. (Way364), que tem por objeto a substituição da obrigação de construção e operação de praças de pedágio pela obrigação de implantação e operação de pedágios eletrônicos para cobrança de tarifa em livre passagem (*Free Flow*), relativamente às praças de pedágio do trecho concedido que não tenham sua construção concluída na data de assinatura do instrumento.

1.2. A minuta de Termo Aditivo compreende, adicionalmente, a autorização para alteração da localização das praças PP01 (BR-060/GO) e PP05 (BR-364/MT) em distância superior ao limite regulamentar de 5 km, previsto no art. 171, § 1º, da Resolução nº 6.000/2022.

2. DOS FATOS

2.1. O Contrato do Edital de Concessão nº 02/2025 foi celebrado em 03 de março de 2026, prevendo a concessão do trecho da BR-060/364/GO/MT, com extensão de 490,06 km, pelo prazo de 30 (trinta) anos.

2.2. Por meio da Carta Way364 – 002/2026 – DIR (SEI 38431699), de 09 de janeiro de 2026, a Concessionária formalizou pleito de alteração da localização das Praças de Pedágio PP01, PP02 e PP05, com base em levantamentos de campo que evidenciaram condicionantes geométricas, fundiárias e operacionais não identificadas nos estudos originais.

2.3. Ato contínuo, pela Carta Way364 – 012/2026 – DIR (SEI 39578428), de 13 de fevereiro de 2026, a Concessionária apresentou pleito de migração do modelo de arrecadação contratual para o Sistema de Livre Passagem (*Free Flow*), abrangendo as cinco praças previstas no PER.

2.4. A Gerência de Gestão Econômico-Financeira (GEGEF), vinculada à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD), por meio da Nota Técnica SEI nº 2378/2026/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 40250124), de 09 de março de 2026, concluiu pela neutralidade econômica dos reposicionamentos das praças PP01 e PP02, ressalvando que o deslocamento inicialmente proposto para a PP05 não poderia ser considerado neutro sob a perspectiva econômico-financeira, diante da potencial alteração da base de arrecadação no segmento analisado.

2.5. Em razão dessa análise, a Concessionária apresentou nova proposta por meio da Carta Way364 – 015/2026 – DIR (SEI 40250192), de 06 de março de 2026, mantendo a localização da PP01, adequando a PP02 ao limite de variação de 5 km e revisando a alternativa locacional da PP05, com fundamento em condicionantes operacionais e sociais identificadas em campo, relacionadas à permeabilidade viária lateral e à presença da comunidade da Vila Garça Branca.

2.6. A Comissão de Trabalhos Iniciais manifestou-se, por meio do Despacho 40545610, de 16 de março de 2026, pela não objeção às localizações propostas para implantação dos pórticos Free Flow, com a recomendação de avaliação específica dos eventuais impactos econômico-financeiros em instância competente da Agência.

2.7. Na mesma data, a Concessionária encaminhou a Carta Way364 – 024/2026 – DIR (SEI 40656553), formalizando o Estudo de Viabilidade e a opção definitiva pela migração ao Sistema de Livre Passagem.

2.8. A Gerência de Engenharia Rodoviária (GEENG), também subordinada à SUROD, pela Nota Técnica SEI nº 3197/2026/CPROJ/GEENG/SUROD/DIR-ANTT (SEI 40982731), de 25 de março de 2026, atestou a viabilidade técnica e operacional da substituição das praças por pórticos de cobrança eletrônica em livre passagem, condicionada à posterior apresentação e aprovação dos projetos executivos e ao atendimento dos normativos vigentes.

2.9. A GEGEF, por meio da Nota Técnica SEI nº 3371/2026/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 41113568), de 30 de março de 2026, reconheceu a neutralidade econômico-financeira da alternativa locacional revisada para a PP05, ressalvando que, por permanecer em distância superior a 5 km do ponto original, a alteração continua a depender de autorização da Diretoria Colegiada, nos termos do art. 171, § 2º, da Resolução nº 6.000/2022.

2.10. Por meio da Carta Way364 – 052/2026 – DIR (SEI 41856913), de 17 de abril de 2026, a Concessionária encaminhou tabela consolidada com a posição final de todas as praças de pedágio, com respectivas coordenadas geográficas, variações quilométricas e enquadramento regulatório conforme o Sistema Nacional de Viação (SNV 2020).

2.11. A GEGEF, por meio da Nota Técnica SEI nº 4945/2026/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 42502880), de 12 de maio de 2026, analisou as localizações propostas para as praças PP03 e PP04, concluindo por sua neutralidade econômico-financeira e pelo enquadramento no limite regulamentar de 5 km.

2.12. A Coordenação de Gestão de Investimentos (COGIN), por meio da Nota Técnica SEI nº 3790/2026/COGIN/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI 41493876), de 13 de maio de 2026, manifestou-se pela não objeção à implantação dos pórticos de cobrança eletrônica em sistema de livre passagem, em substituição às praças originalmente previstas no contrato, e às localizações propostas, recomendando que a autorização do reposicionamento das praças PP01 e PP05 fosse tratada no âmbito da celebração do Termo Aditivo.

2.13. Foi elaborada, então, a minuta de Termo Aditivo COGIP 42882171, sendo ela submetida à análise da concessionária, por intermédio do Ofício SEI nº 20701/2026/COGIP/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI 42882174), de 26 de maio de 2026.

2.14. A Concessionária, mediante a Carta Way364 – 097/2026 – DIR (SEI 42618124), de 26 de maio de 2026, manifestou anuência expressa ao teor da minuta de Termo Aditivo proposta.

2.15. Em seguida, a COGIP/GEGIR elaborou a Nota Técnica SEI nº 6264/2026/COGIP/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI 43264005), de 11 de junho de 2026, consolidando a instrução processual e apresentando a minuta final do Termo Aditivo (SEI 43304894). A Concessionária confirmou sua anuência à minuta final por meio da Carta Way364 – 117/2026 – DIR (SEI 43313580), na mesma data.

2.16. Os autos foram instruídos com o Relatório à Diretoria SEI nº 245/2026 (SEI 43308880), a minuta de Extrato de Termo Aditivo COGIP 43308858 e a minuta de Deliberação 43308866 e encaminhados à Diretoria Colegiada para análise e deliberação.

2.17. Mediante sorteio realizado em 12 de junho de 2026, esta Diretoria foi designada para análise e proposição ao Colegiado, conforme Certidão de Distribuição 4330125.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

Da regularidade da instrução e do mérito da proposta

3.1. De início, convém destacar que o Contrato do Edital nº 02/2025 prevê exclusivamente praças a serem implantadas, inexistindo estruturas físicas já concluídas, o que preserva a plena aderência ao modelo referencial aprovado por este Colegiado pela Deliberação nº 69/2025.

Das alterações gerais promovidas na minuta referencial do Termo Aditivo

3.2. A Nota Técnica SEI nº 6264/2026/2026/COGIP/GEGR/SUROD/DIR-ANTT (SEI 43264005) descreve os aprimoramentos gerais incorporados ao modelo referencial da Deliberação nº 69/2025, resultantes da evolução das minutas nos processos paradigma e das recomendações da Procuradoria Federal junto à ANTT nos Pareceres nº 00100/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 32912859) e nº 00188/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 36083586).

3.3. Neste sentido, foram incorporados os aprimoramentos quanto aos conceitos de evasão e fraude, a ampliação do prazo para a primeira notificação de 2 para 8 dias, a exigência de rastreabilidade das notificações enviadas aos usuários e a ampliação do prazo de guarda dos registros auditáveis de notificações e tentativas de cobranças para 5 anos. Todas essas medidas já vêm sendo aplicadas aos demais Termos Aditivos para a implementação do sistema livre de passagem, de modo que não nos parece necessário tecer maiores considerações a esse respeito.

Das peculiaridades do caso do Contrato de Concessão nº 02/2025

3.4. Além dos aprimoramentos gerais acima indicados, foram implementados três ajustes introduzidos especificamente em razão das peculiaridades do Contrato de Concessão do Edital nº 02/2025.

3.5. O primeiro diz respeito ao objeto do Termo Aditivo. A cláusula 1.1 da minuta foi adaptada para prever expressamente a possibilidade de alteração da localização dos pórticos em distância superior ao limite de 5 km ordinariamente previsto no PER e no art. 171 da Resolução nº 6.000/2022, condicionada à preservação da neutralidade econômico-financeira da modificação.

3.6. O segundo ajuste, introduzido na cláusula 2.3, estabelece obrigação de a Concessionária apresentar estudo técnico destinado a avaliar os impactos da alteração locacional sobre os aspectos social, econômico, operacional e de segurança viária, após o primeiro ano de efetiva operação do sistema. A área técnica fundamentou a inclusão nas análises constantes da Nota Técnica nº 1684/2026/COGIN/GEGR/SUROD/DIR-ANTT (SEI 39655203), presente no processo paradigma nº 50500.012386/2026-87 (EPR Paraná), que indicam que alterações na localização dos pontos de arrecadação podem repercutir sobre a dinâmica de tráfego, a mobilidade local e o comportamento dos usuários da rodovia. O mecanismo busca assegurar acompanhamento regulatório dos efeitos da alteração locacional ao longo da execução contratual.

3.7. O terceiro ajuste, na cláusula 3.3, estabelece que, pelo menos 30 dias antes do início da cobrança, a Concessionária deverá disponibilizar cadastro opcional para registro de dados pessoais e veiculares dos usuários, necessários à notificação em caso de não pagamento. O objetivo, neste caso, é viabilizar a adequada identificação e notificação de usuários inadimplentes, assegurando maior efetividade ao sistema de cobrança eletrônica e reduzindo os riscos de evasão desde o início da operação.

3.8. Cabe registrar, ainda, que a minuta de Termo Aditivo proposta se encontra alinhada com as minutas celebradas nos processos da Nova 381, Way 262, Nova 364 (BR-364/RO) e PRVias, incorporando os aprimoramentos aprovados naquelas oportunidades e observando as diretrizes da Deliberação nº 69/2025, cujo art. 2º admite expressamente os ajustes ora promovidos.

Da neutralidade econômico-financeira e das alterações locais

3.9. A Resolução 6.000/2022, em seu art. 171, § 1º, estabelece a possibilidade de a concessionária alterar a localização das praças até o limite de 5 quilômetros em ambos sentidos sem necessidade de autorização da ANTT. Por outro lado, se ultrapassar esse limite, a alteração depende de autorização da ANTT e está sujeita a eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato:

Art. 171. A concessionária deverá implantar os edifícios operacionais, nos termos do contrato de concessão.

§ 1º A concessionária poderá alterar a localização dos edifícios operacionais, independentemente de autorização da ANTT, até o limite de 5 (cinco) quilômetros em ambos os sentidos, sem prejuízo ao atendimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos no contrato de concessão.

§ 2º Superado o limite de que trata o § 1º, a alteração da localização de praça de pedágio dependerá de autorização da Diretoria e eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, se for o caso.

§ 3º Superado o limite de que trata o § 1º, a concessionária poderá alterar a localização dos demais edifícios operacionais, mediante apresentação de estudo locacional sobre o impacto na operação, para autorização pela Superintendência competente.

§ 4º As alterações de que tratam este artigo devem ser formalizadas na versão consolidada do programa de exploração da rodovia.

Como mencionado anteriormente, as análises econômico-financeiras conduzidas pela GEGEF abrangeram as cinco praças de pedágio do sistema concedido e produziram conclusões diferentes conforme as características de cada reposicionamento.

3.10. Quanto às praças PP02 (BR-364/GO, variação de 3,66 km), PP03 (BR-364/GO, variação de 2,07 km) e PP04 (BR-364/MT, variação de 1,34 km), a GEGEF, por meio das Notas Técnicas SEI nº 4945/2026/CGEFI/GEGR/SUROD/DIR-ANTT (SEI 42502880) nº 3371/2026/CGEFI/GEGR/SUROD/DIR-ANTT (SEI 41113568), concluiu pela neutralidade econômico-financeira, enquadrando-as na hipótese de alteração locacional permitida independentemente de autorização prévia da Diretoria.

3.11. Quanto à praça PP01 (BR-060/GO, variação de 5,90 km), a GEGEF, desde a primeira análise realizada pela Nota Técnica SEI nº 2378/2026/CGEFI/GEGR/SUROD/DIR-ANTT (SEI 40250124), concluiu que o reposicionamento, embora superior ao limite de 5 km, não apresenta indícios de alteração relevante na captura de tráfego originalmente associada ao desenho contratual, podendo ser qualificado, em análise preliminar, como economicamente neutro.

3.12. Já com relação à praça PP05 (BR-364/MT, variação de 10,64 km), a análise inicial da GEGEF indicou que a localização então proposta não poderia ser considerada neutra sob a perspectiva econômico-financeira, em razão de indícios de modificação da distribuição espacial do fluxo veicular e da base potencial de arrecadação. Após revisão da alternativa locacional pela Concessionária, a GEGEF, pela Nota Técnica SEI nº 3371/2026/CGEFI/GEGR/SUROD/DIR-ANTT (SEI 41113568), concluiu que a nova solução proposta pode ser compreendida, sob a ótica econômico-financeira, em análise preliminar, como economicamente neutra.

Das salvaguardas relativas à alteração locacional

3.13. Ao cotejar a minuta final submetida à deliberação desta Diretoria (SEI 43304894) com a versão anterior elaborada pela COGIP/GEGR (SEI 42882171), verifico que foram suprimidas as subcláusulas 4.11, 4.12 e 6.11 e respectivos subitens, sem que os autos registrem a motivação técnica ou jurídica que fundamentou tal supressão.

3.14. Tais dispositivos compunham mecanismo de governança contratual específico para o risco de alteração da captura de tráfego decorrente do reposicionamento das praças: a subcláusula 4.11 impunha à Concessionária obrigações operacionais de prevenção e mitigação de captura de tráfego adicional não previsto na praça original, com custo integralmente alocado a ela; a subcláusula 4.12 e subitens estabeleciam obrigação de monitoramento e reporte anual por verificador independente, com relatório consolidado após o terceiro ano de operação; e a subcláusula 6.11 e subitens instituíam mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro específico para os impactos locais apurados nesses relatórios, expressamente apartado do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda do Contrato, evitando que eventual captura de tráfego adicional se diluísse na base agregada do sistema rodoviário.

3.15. Entendo que a reincorporação desses dispositivos é necessária. A neutralidade econômico-financeira declarada pela GEGEF é, por sua natureza, uma avaliação preliminar, fundada em premissas modeladas sem dados reais de operação do novo trecho, como pode se observar da Nota Técnica SEI nº 3371/2026/CGEFI/SUOD/DIR-ANTT (SEI 41113568):

(...)

22. Ademais, à vista dos novos elementos apresentados pela Concessionária e considerando a análise visual locacional complementar do trecho (Figura 1), verifica-se que a alternativa ora proposta para a PP05 **se mostra distinta daquela anteriormente examinada, passando a indicar, em princípio, preservação do mesmo corredor funcional de cobrança, sem evidências, nesta análise preliminar, de alteração relevante da captura de tráfego originalmente associada ao desenho contratual. Nessa perspectiva, a nova configuração locacional da PP05 pode ser compreendida, sob a ótica econômico-financeira, como economicamente neutra**, diversamente da hipótese apreciada na manifestação anterior, uma vez que se mostra mais aderente à lógica da modelagem econômico-financeira de concessão rodoviária federal, cujo objetivo é captar o fluxo de tráfego de longa distância, sem onerar indevidamente o tráfego local. (...) **(grifos nossos)**

3.16. As cláusulas suprimidas constituíam o instrumental regulatório que permitiria à ANTT verificar, no curso da execução contratual, a sustentação daquele juízo técnico preliminar e, se identificadas distorções relevantes, corrigi-las por meio de reequilíbrio específico, de forma apartada do mecanismo de compartilhamento de demanda agregada.

3.17. Tais cláusulas foram construídas no âmbito do processo 50500.012386/2026-87 da EPR 5 Participações S.A., oportunidade em que a concessionária buscava a substituição de praças físicas já construídas pelo sistema de livre passagem, bem como a alteração de localização de algumas delas para distâncias que ultrapassavam os 5km. Naquela ocasião, a Procuradoria Federal junto à ANTT, expressou preocupação quanto aos impactos no tráfego decorrentes da alteração locacional dos pórticos. Assim, foram elaboradas as seguintes cláusulas:

4.11. Havendo alteração da localização da praça de pedágio prevista, em relação ao ponto original, a Concessionária deverá adotar todas as medidas operacionais, tecnológicas e de comunicação cabíveis para evitar, reduzir, monitorar e registrar eventual captura de tráfego adicional não previsto para a praça original, por meio de soluções de segregação, validação de passagem, controle de permanência no trecho tarifado ou mecanismos equivalentes, entre outros, observada a regulamentação aplicável.

4.11.1. Os custos, investimentos e despesas incorridos pela Concessionária para a adoção das medidas previstas na subcláusula 4.11 não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, constituindo obrigação alocada integralmente à Concessionária.

4.11.2. A Concessionária deverá disponibilizar, por meio de relatórios, as medidas adotadas e os dados de monitoramento correspondentes, conforme conteúdo, periodicidade, forma e critérios definidos em ato da superintendência.

4.12. Havendo alteração da localização da praça de pedágio prevista, em relação ao ponto original, a Concessionária deverá apresentar relatório técnico específico, elaborado ou validado por verificador, destinado a avaliar os impactos da alteração sobre os aspectos social, econômico, operacional e de segurança viária, devendo conter, no mínimo, estudo comparativo entre o tráfego observado nos pórticos e o tráfego da praça de pedágio original prevista.

4.12.1. O relatório de que trata a subcláusula 4.12 deverá ser apresentado anualmente, no prazo de 90 (noventa) dias contado do término de cada ano de efetiva operação dos pórticos de pedágio eletrônico.

4.12.2. Após o terceiro ano de efetiva operação dos pórticos de pedágio eletrônico, a Concessionária deverá apresentar, no âmbito do estudo previsto na subcláusula 2.3, relatório técnico consolidado, elaborado ou validado por verificador, contendo a série histórica observada e a projeção dos impactos até o final do contrato, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

4.12.3. Os custos, investimentos e despesas incorridos para a elaboração dos relatórios de que tratam as subcláusulas 4.12, 4.12.1 e 4.12.2 serão suportados no âmbito da verba de verificação prevista no Contrato.

4.12.4. A não apresentação, total ou parcial, dos relatórios de que tratam as subcláusulas 4.12, 4.12.1 e 4.12.2, ou sua apresentação em desconformidade com as exigências contratuais, faculta à ANTT apurar os efeitos econômico-financeiros com base nos elementos disponíveis, sem prejuízo da aplicação das penalidades e demais medidas contratuais e regulatórias cabíveis.

4.13. Os eventuais impactos verificados nos relatórios previstos na subcláusula 4.12, que resultem de tráfego adicional não considerado na praça original e não neutralizado pelas medidas previstas na subcláusula 4.11, serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma da subcláusula 6.11 e seguintes. (...)

6.11. Verificados, nos relatórios de que tratam as subcláusulas 4.12.1 e 4.12.2, impactos econômico-financeiros decorrentes de tráfego adicional não considerado na praça original, em razão da alteração da localização da praça de pedágio previstas, não neutralizado pelas medidas previstas na subcláusula 4.11, tais impactos não se caracterizam como variações ordinárias de demanda previstas na subcláusula 22.2.2 (i), não se submetendo ao Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda previsto no Anexo 14 do Contrato de Concessão, sendo apurados em análise específica pela ANTT para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

6.11.1. Os efeitos ordinários de demanda permanecem submetidos ao Anexo 14 do Contrato de Concessão, enquanto os impactos identificados nos relatórios previstos nas subcláusulas 4.12.1 e 4.12.2 serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma deste Termo Aditivo.

6.11.2. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de que trata a subcláusula 6.11, relativamente aos impactos apurados nos relatórios anuais previstos na subcláusula 4.12.1, será processada anualmente por meio de revisão extraordinária, a ser considerada na revisão ordinária subsequente, podendo, até sua efetiva incorporação, haver retenção dos valores correspondentes em conta vinculada, conta de ajuste ou outro mecanismo contratual equivalente, na forma da regulamentação aplicável.

6.11.3. Após a apresentação do relatório consolidado previsto na subcláusula 4.12.2, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de que trata a subcláusula 6.11 abrangerá apenas os impactos apurados e projetados até o final do contrato, por meio de revisão extraordinária, a ser considerada na revisão ordinária subsequente.

3.18. Acerca das cláusulas acima transcritas, a PF-ANTT se manifestou por meio do Parecer nº 00074/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 41698817), oportunidade em que opinou pela sua adequação, senão vejamos:

19. Quanto aos dois primeiros eixos, a minuta ora submetida **endereça adequadamente as preocupações externadas pela Procuradoria. As subcláusulas 4.11 a 4.11.2 disciplinam a obrigação da Concessionária de adotar medidas operacionais, tecnológicas e de comunicação para evitar, reduzir, monitorar e registrar eventual captura de tráfego adicional não previsto para a praça original, com alocação integral dos custos correspondentes à Concessionária. As subcláusulas 4.12 a 4.12.4 instituem sistemática de relatórios periódicos e consolidado, elaborados ou validados por verificador, para apuração dos impactos da alteração locacional. A subcláusula 4.13 estabelece que os impactos verificados nos relatórios que resultem de tráfego adicional não neutralizado pelas medidas de mitigação serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. As subcláusulas 6.11 a 6.11.3 vedam expressamente a utilização do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda (Anexo 14) para tratar tais impactos, prevendo apuração específica pela ANTT e sistemática de recomposição via revisão extraordinária. A subcláusula 6.13, a seu turno, consagra que os custos de desmobilização ou demolição das praças não são passíveis de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, sendo integralmente alocados à Concessionária. A subcláusula 6.1.1 reforça a exclusão dessas obrigações do âmbito da Cláusula Sexta. Tais disposições atendem, em sua essência, às recomendações formuladas nos itens 65.2.a e 65.2.b do Parecer nº 00047/2026. (grifos nossos)**

3.19. Neste sentido, entendo que a ausência destas cláusulas no presente caso representa lacuna de governança incompatível com a magnitude dos deslocamentos autorizados, em especial no caso da PP05, cujo reposicionamento de 10,64 km é o mais expressivo do processo.

3.20. Entendo que, em casos como o do presente processo, ou seja, que possuem uma alteração de localização das praças maior que os 5km, essas medidas de governança constituem instrumentos importantes para a atividade regulatória da Agência e devem ser adotadas em casos semelhantes.

3.21. Em face do exposto, proponho ao Colegiado determinar que a SUOD reincorpore as subcláusulas 4.11, 4.12, 4.13 e 6.11, constantes na minuta de Termo Aditivo COGIP 42882171, à versão definitiva da minuta, como condição para a assinatura do Termo Aditivo.

Das inconsistências formais

3.22. Por fim, informo que foram identificadas as seguintes inconsistências na minuta final de Termo Aditivo (SEI 43304894), que deverão ser corrigidas pela SUOD antes da assinatura: (i) duplicidade das subcláusulas 7.5 e 7.6, que apresentam texto idêntico; e (ii) remissão interna incorreta na subcláusula 8.1, que referencia a subcláusula 2.5, a qual trata da reversão ao sistema de praças físicas, quando deveria referenciar a subcláusula 2.6, relativa à migração definitiva para o sistema de livre passagem.

3.23. Pelo exposto, considerando os elementos trazidos aos autos, os quais passam a integrar este ato e constituem sua razão de decidir, verifica-se que a minuta do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão referente ao Edital nº 02/2025 se mostra apta para aprovação do Colegiado, condicionada a assinatura do instrumento à reincorporação das subcláusulas indicadas no Anexo ao presente Voto e à correção das inconsistências formais acima apontadas.

4. **DA PROPOSIÇÃO FINAL**

4.1. Ante o acima exposto, **VOTO por:**

- I - **Aprovar a celebração do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão referente ao Edital nº 02/2025**, firmado entre a ANTT e a Concessionária Rota Agro MT-GO S.A., nos termos da minuta de Termo Aditivo COGIP 43304894, **condicionada a assinatura do instrumento** à incorporação das subcláusulas 4.11, 4.12, 4.13 e 6.11 e respectivos subitens, constantes da minuta de Termo Aditivo COGIP 42882171, na versão definitiva da minuta de Termo Aditivo, bem como à correção das inconsistências formais identificadas;
- II - Autorizar o reposicionamento das Praças de Pedágio PP01 e PP05 em distância superior ao limite regulamentar de 5 km; e
- III - Determinar que a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD observe a orientação constante do item 3.20 do presente Voto.

Brasília, 18 de junho de 2026.

(assinado eletronicamente)

FELIPE QUEIROZ
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ, Diretor**, em 18/06/2026, às 18:35, 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 **43406646** e o código CRC **9F676F0C**.