



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DGS

RELATORIA: DGS

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 90/2022

OBJETO: PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO EM FACE DA DELIBERAÇÃO Nº 193, DE 25 DE MAIO DE 2021

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50501.316444/2018-29

PROPOSIÇÃO PREPARAR Nº 00219/2022/PF-ANTT/PGF/AGU E NOTA Nº 00703/2022/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de Pedido de Reconsideração, cumulado com Recurso Hierárquico, interposto pela Concessionária Rio-Teresópolis S.A. - CRT em face da Deliberação nº 193, de 25 de maio de 2021, publicada no DOU em 26 de maio de 2021, que aprovou o valor de aporte bruto devido à Concessionária para reequilíbrio das condições originais do Contrato de Concessão PG 156/95-00.

2. DOS FATOS

2.1. Em 25 de maio de 2022, com fundamento no Voto DG - 042/2022 (SEI nº6481970), a Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT por meio da Deliberação nº 193/2021 (SEI nº6557374) aprovou o valor de aporte bruto de R\$ 123.204.706,74 (cento e vinte e três milhões, duzentos e quatro mil, setecentos e seis reais e setenta e quatro centavos), a preços iniciais de agosto de 1995, devido à CRT, a ser considerado na apuração de haveres e deveres do contrato de concessão.

2.2. A importância aprovada visa ao reequilíbrio das condições originais do instrumento contratual em virtude do fechamento, em setembro de 2009, da Praça de Pedágio Três Córregos (PN 2), localizada no km 71, e da não implantação, no ano de 2003, da Praça de Pedágio no km 14 (PN 3), ambos da BR-116/RJ.

2.3. Inconformada com a decisão, por intermédio da Carta PRES-394/21/DE (SEI nº 6729292), de 7 de junho de 2021, e anexo (SEI nº6729294), a Concessionária apresentou Pedido de Reconsideração c/c Recurso Hierárquico com fundamento na Lei nº 9.784/1999 e no Decreto-Lei 200 de 1967, requerendo a reconsideração pelo Colegiado da deliberação proferida.

2.4. Segundo a Concessionária, a Deliberação nº 193/2021 deve ser reconsiderada, pois: "(i) significa uma **segunda decisão** sobre o evento de desequilíbrio já analisado, o que **não é contratualmente admitido**; (ii) valida uma **metodologia estranha ao contrato, diferente de tudo o que se praticou em revisões anteriores da CRT e das demais Concessões e em desacordo com a Resolução nº 5.850/2019**; (iii) **não há embasamento legal ou contratual para o cálculo do impacto da indução de tráfego**; (iv) **materializa uma alteração unilateral do equilíbrio econômico-financeiro pactuado**; (v) **valida um estudo técnico premido de inconsistência e que não comprova a alegada indução** e, por fim, (vi) representa um **enriquecimento sem causa por parte do Poder Concedente.**"

2.5. A CRT impugna a deliberação e solicita sua reconsideração, porquanto entende que a recomposição do equilíbrio-econômico-financeiro foi definida pelas Resoluções ANTT nº 5.210/2016 e nº 5.417/2017, assim como confirmada por Sentença na Ação Ordinária de Obrigação de Fazer nº 0020627-49.2017.4.01.3400, argumentando que não há espaço para a ANTT impor, unilateralmente, novo valor à Concessionária.

2.6. Requer, ainda, o recebimento e processamento do pedido como Recurso Hierárquico, e caso a Agência não a reconheça ou a indefira, solicita o encaminhamento dos autos ao Ministério da Infraestrutura para que a questão seja apreciada pelo Ministro de Estado.

2.7. Por meio da Nota Técnica SEI nº 4030/2022/GEGEF/SUROD/DIR, de 4 de julho de 2022 (SEI nº 12184833), a Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária - GEGEF, da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD, apresentou o histórico detalhado da controvérsia sobre o cálculo do valor do aporte e respondeu tecnicamente as alegações trazidas no Pedido de Reconsideração.

2.8. O posicionamento técnico concluiu por sugerir o desprovisionamento pela Diretoria do expediente interposto e posterior envio do processo ao Ministério supervisor.

2.9. A fim de esclarecer "se a Ação Judicial ora em curso (Obrigação de Fazer nº 0020637-49.2017.4.01.3400) obsta ou deixa em suspenso a possibilidade de reconsideração da decisão da Diretoria Colegiada da ANTT proferida por meio da Deliberação supracitada, considerando que a Ação Judicial já se encontra em avançado estágio, bem como considerando a proximidade do término da concessão da CRT, previsto para ocorrer este ano em setembro", no dia 08 de julho de 2022, os autos foram encaminhados para a Procuradoria Federal junto à ANTT - PF-ANTT, por meio do

2.10. Nos termos da Nota nº 00703/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, de 11 de julho de 2022 (SEI nº 12293910), aprovada pelo DESPACHO n. 01610/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 12414680), a manifestação jurídica asseverou que “a ação judicial em curso (0020627-49.2017.4.01.3400) não obsta ou deixa em suspenso a possibilidade de reconsideração da decisão proferida por meio da Deliberação nº 193/2021, pela simples razão de que cabe à ANTT proceder o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, devendo, pois, analisar e decidir acerca do pedido de reconsideração da concessionária.”

2.11. Nesse sentido, em 20 de julho de 2022, a SUROD acostou aos autos o Relatório à Diretoria SEI nº 358/2022 (SEI nº 12394167) e respectiva minuta de Deliberação, propondo ao Colegiado o indeferimento do Pedido de Reconsideração impetrado, com posterior remessa ao Ministério da Infraestrutura, em consideração à Lei nº 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

2.12. Ato contínuo, o processo foi encaminhado para distribuição aos Diretores, de acordo com os Despachos SEI nº 12394053 e SEI nº 12401802.

2.13. A matéria foi sorteada a esta Diretoria, conforme Certidão de Distribuição REDIR-SEGER (SEI nº 12403141), de 20 de julho de 2022.

2.14. Diante dos argumentos da Concessionária e da avaliação técnica realizada pela SUROD, em 27 de julho de 2022, foi formulada consulta à PF-ANTT por meio do DESPACHO DGS 12494810 com os seguintes questionamentos:

"Ao aprovar o valor de aporte bruto, para reequilíbrio das condições originais do contrato em virtude do fechamento da Praça de Pedágio - PN 2 e da não implantação da Praça de Pedágio - PN 3, no ano 2004, por meio da Deliberação nº 193/2022, a ANTT incorreu em descumprimento da Cláusula 72 do Contrato de Concessão?

Em vista da Cláusula 20 do citado instrumento contratual, poderia a ANTT validar unilateralmente uma metodologia própria e utilizá-la para realizar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão?

Há a necessidade de celebração de Termo Aditivo como condição prévia para a materialização do reequilíbrio das condições originais pactuadas em razão da suspensão definitiva das praças de pedágio PN-2 e PN-3, segundo afirma a unidade técnica (Item 15.9 da NOTA TÉCNICA 4030/2022/GEGEF/SUROD/DIR)?

Caso a Diretoria Colegiada venha a decidir pelo não provimento do Pedido de Reconsideração interposto pela CRT, há a necessidade de remessa dos autos ao Ministério da Infraestrutura como sugerido pela SUROD e requerido pela CRT?"

2.15. Em 11 de agosto de 2022, nos termos do PARECER n. 00219/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 12721039), aprovado pelo DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00165/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 12721058), foi acostada análise jurídica, cuja ementa assim dispôs:

"EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA. CONCESSIONÁRIA RIO TERESÓPOLIS S.A. - CRT. BR 116/RJ. CONTRATO DE CONCESSÃO PG-156/95-00. FECHAMENTO E NÃO IMPLANTAÇÃO DE PRAÇAS DE PEDÁGIO. DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO RECONHECIDO. CÁLCULO DO MONTANTE DE APORTE DEVIDO. RESOLUÇÃO Nº 5417/2017. DELIBERAÇÃO Nº 193/2021. REVISÃO DOS CÁLCULOS E DA METODOLOGIA. INDUÇÃO DE TRÁFEGO. PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO. RECURSO HIERÁRQUICO. INADMISSIBILIDADE. PARECER AC-51. VINCULANTE.

1. Parece indiscutível que a Deliberação nº 193, de 2021, se prestou a rever ato anterior (Resolução nº 5.417/2017).

2. Considerando que ainda não havia decaído o direito da Administração de rever seus atos (a Resolução nº 5.417 é datada de setembro de 2017 e foi revista pela Deliberação nº 193, de maio de 2021), a ANTT estava sim legitimada a buscar se valer de meios ou metodologias que melhor encontrasse o valor devido de aporte, adequado a recompor o desequilíbrio há muito reconhecido.

3. Para além do fato de a Cláusula 72 envolver reequilíbrio promovido por meio de impacto tarifário, diferentemente da hipótese em discussão, cujo desequilíbrio será recomposto por aporte (ainda não pago), não pode ser lida como vedação à possibilidade de que a ANTT reveja seus atos, complementemente e adeque seus cálculos.

4. O art. 3º da Lei das Agências (Lei nº 13.848/2019) foi expresso em afastar as agências reguladoras da tutela e da subordinação hierárquica exercida pelos Ministérios a que se vinculam. Muito antes, já havia sido lavrado o Parecer AC-51 do Advogado-Geral da União **vinculante**, portanto - que, adotou o Parecer nº AGU/MS-04/06, de 2006 que conclui pela ausência de instrumento da revisão administrativa ministerial, ou seja, pela inexistência de recurso administrativo impróprio dirigido aos Ministérios supervisores contra as decisões das agências reguladoras tomadas no exercício de sua atuação regulatória, finalística."

2.16. Cabe citar que, segundo salientado no parecer jurídico supramencionado, ocorreu reunião entre representantes da SubProcuradoria Geral de Matéria Regulatória, a pedido da CRT, via Teams, no dia 08 de agosto de 2022, às 14:30hs, oportunidade em que os patronos da concessionária expuseram as questões em debate e reiteraram os pleitos, conforme compilado em seus Memoriais (SEI nº 12525559).

2.17. Em 12 de agosto de 2022, a SUROD acostou aos autos o Relatório à Diretoria SEI nº 358/2022 (SEI nº 12729324), acompanhado de nova Minuta de Deliberação, em consideração às orientações jurídicas.

2.18. O processo foi, então, incluído e posteriormente retirado da pauta da 938ª Reunião da Diretoria Colegiada para reanálise (Certidão de Julgamento - 12821684).

2.19. Por intermédio da Carta PRES-584/22/DE (SEI nº 13287852, protocolizada sob nº 50500.180753/2022-41), de 09 de setembro de 2022, a CRT encaminhou considerações acerca da manifestação jurídica, reafirmando que a Cláusula 72 do Contrato impede a revisão da decisão que endereçou um evento de reequilíbrio e, ainda, alegando que a eventual intenção de revogar ou anular a Resolução ANTT nº 5.417/2017 não havia sido antes externada pela ANTT ou submetida ao contraditório.

2.20. Assim, de modo a se conferir segurança jurídica à decisão do Colegiado, questionou-se à Procuradoria se o procedimento administrativo, que culminou na aprovação da Deliberação nº 193/2021, atendeu ao devido processo legal, nos termos do ordenamento jurídico vigente, conforme Despacho DGS 12494810.

2.21. No dia 26 de setembro de 2022, a PF-ANTT emitiu o Parecer nº 00278/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 13592450), aprovado pelo Despacho de Aprovação nº 00220/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 13592442), no seguinte sentido:

"[...]

72. Dessa forma, não existindo outras observações a serem feitas, tendo em vista as razões e os argumentos aduzidos na presente manifestação, sob o prisma estritamente jurídico e em resposta à dúvida jurídica aduzida no DESPACHO (SEI 13383686), da assessoria da Diretoria Guilherme Sampaio, **opina-se** no sentido de que, até a presente etapa da marcha processual, **houve respeito ao devido processo legal, ao contraditório e à ampla defesa no procedimento que resultou na Deliberação nº 193 (SEI nº 6557374), de 25 de maio de 2022.**" (Grifos adicionados)

2.22. É o relatório. Passa-se à análise.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

DA ADMISSIBILIDADE DO PEDIDO APRESENTADO PELA CRT

3.1. De início, verifico que o Pedido de Reconsideração apresentado pela Concessionária encontra amparo na Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

3.2. Considerando os artigos 56, 58 e 59 da supracitada Lei, entendo que o recurso é cabível, legítimo e tempestivo, visto que foi direcionado à autoridade que proferiu a decisão recorrida, pelo Diretor Presidente da Concessionária, representante legítimo para apresentar o expediente, e dentro do prazo máximo de 10 (dez) dias previsto na legislação.

3.3. Dessa forma, confirmam-se os requisitos para o conhecimento do Pedido de Reconsideração encaminhado pela Concessionária Rio-Teresópolis S.A..

DA ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES

3.4. Preliminarmente, para melhor compreensão do tema, teço um breve relato acerca dos eventos ensejadores do desequilíbrio do contrato de concessão e que culminaram na Deliberação nº 193/2021, impugnada pela CRT.

3.5. Em 22 de novembro de 1995, por intermédio do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (extinto DNER), a União celebrou o Contrato de Concessão PG 156/95-00 com a Concessionária Rio-Teresópolis S.A. - CRT para recuperação, monitoração, melhoramento, manutenção, conservação, operação e exploração da Rodovia BR-116/RJ, trecho Além Paraíba/MG-Teresópolis/RJ-Entroncamento com a BR-040 em Duque de Caxias/RJ (com extensão de 142,5 km) e respectivos acessos, mediante cobrança de pedágio.

3.6. O histórico dos principais marcos referentes ao contrato de concessão encontra-se disposto na tabela abaixo:

| CONTRATO PG 156/95-00 | |
|-------------------------------|------------|
| Assinatura do Contrato | 22/11/1995 |
| Início da Concessão | 22/03/1996 |
| Início da Cobrança de Pedágio | 02/09/1996 |
| Término do Contrato | 21/03/2021 |
| Extensão do Prazo do Contrato | 21/09/2022 |

3.7. Inicialmente, o Programa de Exploração da Rodovia (PER) da BR-116/RJ, anexo ao Contrato de Concessão, estabeleceu que a rodovia teria cinco praças de pedágio, três principais (PN-1, PN-2 e PN-3) e duas auxiliares (PA-1 e PA-2). Entretanto, a PN-2 operou somente até setembro de 2009, e a PN-3 não chegou a ter a implementação da cobrança de pedágio.

3.8. A suspensão das praças (PN-2 e PN-3) e seus efeitos foram objeto de correspondente reequilíbrio econômico-financeiro até o ano de 2012, por meio da retirada do tráfego previsto para cada uma, incluindo todos os custos associados.

3.9. Em 2013, 2014 e 2015 não houve ajustes tarifários do contrato.

3.10. No ano de 2016, por intermédio da Resolução ANTT nº 5.210, de 8 de novembro de 2016, que aprovou a 6ª Revisão Extraordinária e o Reajuste tarifário do Contrato de Concessão, a Agência reconheceu o desequilíbrio decorrente da exclusão do tráfego das duas praças de pedágio, a partir do ano de 2013.

3.11. Tal desequilíbrio foi novamente reconhecido, no ano seguinte, por meio da Resolução ANTT nº 5.417, de 20 de setembro de 2017, que aprovou a 21ª Revisão Ordinária, a 7ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da tarifa de pedágio.

3.12. Naquela ocasião, a Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária - SUIINF (atual Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD) calculou o valor devido em relação à perda de receita decorrente da suspensão definitiva das praças, de R\$ 227.657.186,32 (duzentos e vinte e sete milhões, seiscentos e cinquenta e sete mil, cento e oitenta e seis reais e trinta e dois centavos), a preços iniciais de agosto de 1995, apresentando duas opções para a recomposição do equilíbrio contratual, uma por meio de tarifa (alteraria a tarifa vigente na época de R\$ 17,10 para R\$ 33,70, representando um aumento de 97,08%) e outra por meio de aporte.

3.13. Por meio do Voto DMR 111, de 13 de setembro de 2017, que fundamentou a aprovação da Resolução ANTT nº 5.417/2017, o Diretor Relator optou por indicar o reequilíbrio por intermédio de aporte a ser pago ao final da concessão, visto que o ajuste por tarifa teria um impacto muito

elevado.

3.14. Importante destacar que a Resolução publicada em 2017 não apresentou qualquer valor relativo ao reconhecido desequilíbrio, apenas citou o processo no qual o assunto estava sendo tratado, senão vejamos:

"Art. 1º Reconhecer o desequilíbrio apresentado na 21ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da Rodovia BR-116/RJ, trecho Além Paraíba - Teresópolis - Entroncamento com a BR-040 (A) e acessos, explorado pela CONCESSIONÁRIA RIO - TERESÓPOLIS S/A, conforme consta no Processo nº 50500.319740/2017-19. "

3.15. Por outro lado, a despeito da quantia apurada pela Superintendência, em setembro de 2018, o então Diretor-Geral constituiu Grupo de Trabalho (GT) com o objetivo de avaliar o montante do desequilíbrio econômico-financeiro da concessão da BR-116/RJ, em decorrência do não funcionamento de duas das três praças de pedágios previstas inicialmente no contrato, nos termos da Portaria DG nº 366/2018.

3.16. O Relatório final elaborado pelo GT concluiu por recomendar a realização de estudo de indução de tráfego gerado na PN-1 em razão: (i) da suspensão definitiva das praças de pedágio PN-2 e PN-3 e (ii) da ausência de reajustes nos anos de 2013 a 2015.

3.17. Em vista disso, por meio o Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 003/2018/ANTT, firmado entre a ANTT e a Universidade Federal de Santa Catarina, acordou-se a elaboração de estudos de engenharia por intermédio do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), entidade especialista em estudos de tráfego.

3.18. Dentre os produtos contratados, tratou-se da avaliação do desequilíbrio econômico-financeiro do referido contrato de concessão, em virtude de não ter sido efetivado em sua totalidade o plano de praças de pedágio previsto no PER.

3.19. Após a concepção de uma metodologia que considera a possibilidade de indução de tráfego, os estudos apuraram um montante de aporte bruto de R\$ 123.204.706,74 (cento e vinte e três milhões, duzentos e quatro mil, setecentos e seis reais e setenta e quatro centavos), a preços iniciais de agosto de 1995, decorrente do fechamento da praça de pedágio PN-2 e da não abertura da PN-3.

3.20. Em 19 de junho de 2020, por intermédio do Gestor do TED (SEI nº3506893), a ANTT deu por encerrado o objeto contratado junto ao LabTrans, seguindo à aprovação pela SUINF (atual SUROD) da metodologia utilizada e do respectivo Relatório Final (SEI nº8198576). Tal aprovação foi confirmada mediante o Despacho SUROD 6471026, no âmbito do processo 50500.333340/2019-70.

3.21. Cabe observar que o estudo LabTrans tratou do desequilíbrio em relação às condições originais do contrato da CRT, ou seja, considerou o impacto do fato gerador apenas no Fluxo de Caixa Original do Projeto. O desequilíbrio residual que provém dos Fluxos de Caixa Marginais da concessão deverá ser apresentado no âmbito da apuração dos haveres e deveres das partes ao final da extensão do prazo contratual, sendo que este encontro de contas por certo modificará o valor de aporte bruto calculado.

3.22. Em 05 de maio de 2021, mediante o Relatório à Diretoria nº 235/2021 (SEI nº 6198576), a SUROD propôs à Diretoria Colegiada a aprovação do valor de aporte devido à CRT para reequilíbrio das condições originais do contrato, em virtude do fechamento da praça de pedágio PN 2 e da não implantação da PN 3, considerando o montante bruto de R\$ 123.204.706,74 (a preços iniciais de agosto de 1995), apurado conforme os estudos aprovados.

3.23. Nesse sentido, nos termos da Deliberação nº 193, de 25 de maio de 2021, fundamentada no Voto DG - 042, a Diretoria Colegiada acatou a proposta do Diretor Relator e aprovou o valor alcançado pela unidade técnica a ser considerado, em favor da Concessionária, na apuração de haveres e deveres do Contrato de Concessão.

3.24. Consoante Voto DG - 042/2021, a recomendação para a aprovação do valor de aporte apurado ocorreu após diligenciada análise, na qual foi constatada a legitimidade da adoção da metodologia elaborada pelo LabTrans, com a devida aprovação pela área técnica competente e o concernente amparo jurídico, senão vejamos:

"3.18 Verifica-se nos documentos acostados aos autos do presente processo, que, sob a ótica técnico-regulatória, a SUROD demonstrou com bastante clareza e de forma bastante diligente, dada a complexidade e relevância do tema, ser adequada e legítima a adoção da metodologia de cálculo elaborada pela equipe da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, por intermédio do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), referente ao Objeto 9, previsto no Plano de Trabalho do TED nº 003/2018/ANTT tendo sido devidamente aprovado pela Unidade Técnica, bem como a adoção do valor R\$ 123.204.706,74 (cento e vinte e três milhões, duzentos e quatro mil, setecentos e seis reais e setenta e quatro centavos), a preços iniciais de agosto de 1995, constante do Relatório de Acompanhamento 2 - RA-2 (Relatório Final).

3.19 Por sua vez a utilização dos referidos estudos encontram respaldo jurídico, conforme adequadamente pronunciou-se a nossa Procuradoria Federal junto à ANTT.

3.20 Assim sendo, considerando que:

3.20.1 As Resoluções ANTT nº 5.210/2016 e nº 5.417/2017 tiveram o condão de reconhecer o desequilíbrio no contrato da CRT em face do fechamento da Praça de Pedágio Três Córregos (PN 2) e a não implantação da Praça de Pedágio no Km 14 (PN 3) no trecho concedido da BR-116/RJ.

3.20.2 Por meio da Portaria DG nº 366/2018, o Diretor-Geral da ANTT constituiu Grupo de Trabalho com o objetivo de avaliar o montante do desequilíbrio econômico-financeiro da concessão da BR-116/RJ.

3.20.3 A aprovação do produto Relatório de Acompanhamento 2 - RA-2 (Relatório Final), referente ao Objeto 9, previsto no Plano de Trabalho do TED nº 003/2018/ANTT, no qual foi calculado o valor de aporte bruto de R\$ 123.204.706,74 (cento e vinte e três milhões, duzentos e quatro mil, setecentos e seis reais e setenta e quatro centavos), a preços iniciais de agosto de 1995, devido à Concessionária Rio-Teresópolis – CRT, para reequilíbrio das condições originais do

contrato em virtude do fechamento da Praça de Pedágio Três Córregos (PN 2), localizada no Km 71, em setembro de 2009, e da não implantação da Praça de Pedágio no Km 14 (PN 3), no ano 2004, em trecho da BR-116/RJ, concedido à referida concessionária.

3.20.4 A **Nota Técnica nº 2306 /2021/GEF/SUOD/DIR** (6198576) e **Relatório à Diretoria 235/2021** (6198576).

3.20.5 As manifestações jurídicas favoráveis por meio dos seguintes pareceres – **Notas N° 00471/2020/PF-ANTT/PGF/AGU N° 00474/2020/PF-ANTT/PGF/AGU** (4501674 e 4501675) e **Despacho n° 11296/2020/PF-ANTT/PGF/AGU** (4302626).

3.21 Proponho, com fundamento nas manifestações técnicas e jurídicas contidas nos autos, que a Diretoria Colegiada da ANTT delibere pela aprovação do valor de aporte apurado para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da CRT, nos termos da **Minuta de Deliberação DG 6481975**."

3.25. Desse modo, chegou-se à Deliberação nº 193/2021, objeto do Pedido de Reconsideração ora em análise.

3.26. Nesse contexto, a solicitação de reconsideração da CRT abarca os seguintes argumentos: (i) Matéria já decidida de forma final e única, (ii) Utilização de nova metodologia estranha ao contrato, (iii) Ausência de embasamento legal ou contratual para o cálculo do impacto da indução de tráfego, (iv) Alteração unilateral pela ANTT do equilíbrio econômico-financeiro pactuado, (v) Estudo da LabTrans premido de inconsistência e que não comprova a alegada indução e (vi) Enriquecimento sem causa por parte do Poder Concedente.

3.27. A CRT destaca que, conforme previsão constante da Cláusula 72 do Contrato de Concessão, toda revisão do PER e da tarifa básica de pedágio realizada durante o período da concessão é única, completa e final para o evento ou fato que lhe deu origem, *in verbis*:

"Da Revisão das Tarifas

(...)

72. A revisão do valor da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO, com reposição do equilíbrio econômico-financeiro inicial do CONTRATO de concessão, será, relativamente ao evento ou fato que lhe deu origem, **única, completa e final para todo o período da concessão, isto é, não é admissível, em nenhuma hipótese, em relação ao evento ou fato assinalado rever-se parcialmente o valor da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO ou, ainda, rever-se o valor da TARIFA por evento ou fato que já implicou em anterior revisão**, com a consequente reposição, à época, do inicial equilíbrio econômico financeiro deste CONTRATO." (Grifos adicionados)

3.28. Por considerar que o VOTO DMR nº 111/2017, o qual fundamentou a Resolução ANTT nº 5.417/2017, reconheceu e apresentou o desequilíbrio contratual no montante de R\$ 227.657.186,32 (a preço de agosto de 1995), alega que o valor do aporte foi reconhecido formalmente pela ANTT e, sendo assim, trata-se de revisão tarifária que, em relação ao desequilíbrio das praças, deve ser considerada única, completa e final, não sendo admitido, em qualquer hipótese, nem mesmo uma nova e inventiva metodologia, ser revista pela ANTT.

3.29. Além disso, justifica que, nos termos da Cláusula 20 do Contrato de Concessão que estabelece que "A CONCESSIONÁRIA assume, integralmente, o risco de trânsito inerente à exploração da RODOVIA incluindo-se nesse o risco de redução do volume de trânsito, inclusive em decorrência da transferência de trânsito para outras rodovias existentes.", o risco do tráfego foi assumido pela Concessionária, ou seja, as variações do tráfego para mais ou para menos não poderiam ser utilizadas para majorar ou minorar as tarifas.

3.30. A CRT afirma que a ANTT não poderia, por vedação do princípio da legalidade, validar metodologia exclusivamente para o contrato da CRT ou tampouco utilizá-la para alterar o seu reequilíbrio econômico-financeiro, uma vez que diverge daquela pactuada pelas partes e ordinariamente utilizada pela Agência.

3.31. Outrossim, considera que a Agência não poderia, na fase de haveres e deveres, alterar as regras e pretender impor, unilateralmente, um aporte menor do que definido em 2017, calculado com base em uma metodologia não contratada e sem embasamento legal ou contratual.

3.32. Defende, ainda, a existência de improbidades técnicas nos estudos realizados pela Agência, alegando ausência da demonstração da indução de tráfego e defendendo que tais estudos não poderiam ser validados pela Agência.

3.33. Por fim, afirma a ocorrência de enriquecimento sem causa por parte do Poder Concedente, arrazoados com a desconsideração da matriz de risco do contrato, supõe-se o impacto nas demais concessionárias pela suposta perda de tráfego para a BR-116/RJ.

3.34. Em suma, a Concessionária pede a reconsideração, a fim de afastar a aprovação do estudo realizado pelo LabTrans, arguindo que a Diretoria Colegiada da ANTT foi induzida ao erro e decidiu com base em premissa fática equivocada, a de que o valor de aporte calculado em 2017 pela extinta SUINF jamais teria sido aprovado pela ANTT, alegando que há questões jurídicas e técnicas que impedem a aprovação do estudo LabTrans e em especial a sua aplicação, como o procedimento divergente ao estabelecido na Resolução nº 5.580/2019, com aplicação de metodologia estranha e não pactuada, para definir o reequilíbrio do contrato de concessão.

3.35. Compulsando os autos, verifico que grande parte das alegações da requerente, em diversas ocasiões, já foi objeto de manifestações tanto pela área jurídica quanto pela área técnica desta Agência, as quais afastaram motivadamente todos os pontos arguidos.

3.36. Nos termos da Nota Técnica nº 2.306/2021/GEF/SUOD/DIR (SEI nº198576), fora apresentado um histórico detalhado da suspensão definitiva das praças de pedágio e seu impacto no contrato da CRT, bem como as considerações sobre a metodologia e o resultado do estudo LabTrans, a fim de responder as objeções apresentadas pela CRT em relação ao mesmo estudo. Após análise contextualizada da necessidade de considerar a indução de tráfego como efeito da suspensão

definitiva das praças de pedágio PN-2 e PN-3 da concessão, todas as objeções trazidas pela Concessionária foram refutadas ponto a ponto, afastando os argumentos de que o estudo do LabTrans não esteja lastreado por metodologia que possua embasamento legal ou contratual e não possua consistência técnica.

3.37. Nada obstante, por intermédio a Nota Técnica SEI nº 4030/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI nº 12184833), complementando as respostas já apresentadas pela ANTT na supracitada Nota Técnica nº 2.306/2021/GEGEF/SUROD/DIR, a qual versa sobre as mesmas objeções da CRT referentes ao estudo que resultou no cálculo do valor de aporte de recursos aprovado pela Deliberação nº 193/2021, a SUROD enfrentou novamente com justificativas técnicas fundamentadas todas as objeções formuladas pela Concessionária, concluindo pelo acerto e exatidão dos estudos elaborados pelo LabTrans e aprovados pela ANTT.

3.38. Em relação à metodologia desenvolvida, a área técnica explicou que esta buscou retratar a suspensão definitiva das praças de pedágio PN-2 e PN-3 e seus efeitos sobre as receitas da concessão de forma mais completa e fiel à realidade do que a alcançada pelo modelo de cálculo do valor de aporte em 2017, vez que introduziu a variável indução de tráfego desconsiderada pelo modelo anterior para fins de recompor o contrato à sua equação econômico-financeira original. Não se tratando, portanto, de metodologia estranha ou “exógena” às premissas acordadas no contrato, mas sim complementar ou aprimorada, a fim de obter um resultado ou valor de aporte que retratasse com mais exatidão o impacto financeiro das alterações das condições originalmente avençadas.

3.39. Esclareceu, ainda, que a indução de tráfego que se buscou projetar foi a gerada exclusivamente em decorrência da supressão da PN-2, da não implantação da PN-3 e da ausência de reajuste nos anos de 2013 a 2015, mantendo-se como risco da concessionária qualquer outra variação no tráfego, o qual não compõe o valor de aporte calculado.

3.40. Notadamente com relação ao risco de tráfego, a SUROD avaliou que, conforme prevê a Cláusula 20 do Contrato de Concessão, ele é integralmente assumido pela Concessionária em condições de equilíbrio econômico-financeiro segundo as premissas que informam as condições iniciais pactuadas.

3.41. Todavia, na ocorrência de fato superveniente ensejador de desequilíbrio que afete diretamente a projeção de tráfego do plano de negócios vencedor do leilão e altere as condições iniciais da equação econômico-financeira pactuada, tal projeção deve ser revista e ajustada de modo a repor e a manter as condições efetivas da Proposta enquanto perdurar a concessão.

3.42. Dessa maneira, sopesou que a indução de tráfego gera um excedente de tráfego de veículos em relação ao projetado originalmente que se realiza em ganhos de receita de pedágio que não se encontram alocados à matriz de riscos contratada, mas que, por certo, justo e equânime, devem ser consideradas no cálculo do valor de aporte par fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, em conformidade com a metodologia aprovada pela ANTT.

3.43. Além disso, em relação à suposta impossibilidade contratual de uma decisão revisora acerca de um evento ensejador de desequilíbrio previamente analisado, a unidade técnica avaliou que a Cláusula 72 do Contrato diz respeito a forma de reequilíbrio por revisão do valor da Tarifa Básica de Pedágio, e não a forma de reequilíbrio por revisão de valor de aporte de recursos, para que se faça a devida recomposição das condições originais do contrato em relação ao desequilíbrio, ou seja quando a TBP é reequilibrada, é de forma única e definitiva, mas o valor de aporte calculado pode e deve ser revisto e ajustado para que melhor reflita os efeitos dos eventos ensejadores do desequilíbrio sobre a equação econômico-financeira da concessão, argumento este corroborado pela PF-ANTT, conforme será verificado mais adiante.

3.44. Afirmou, ainda, que o Poder Concedente tem a prerrogativa de rever seus atos, no caso em tela, o cálculo do valor a ser aportado no Contrato, trazendo à baila o que consta do Parecer nº 00080/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, exarado em resposta à consulta encaminhada pela SUROD, por meio do Despacho GEGEF (SEI nº 5197454), acerca das questões jurídicas adjacentes à metodologia de cálculo do valor de aporte devido ao reequilíbrio do contrato da CRT, vejamos:

“64. Não consta nos presentes autos informação sobre a definição prévia de uma valor de recomposição de equilíbrio devido à CRT em razão da suspensão/não implementação das praças de pedágio. Ainda que houvesse uma deliberação da Diretoria colegiada específica nesse sentido, necessário destacar que a recomposição de equilíbrio deve ser materializada pela celebração de termo aditivo com prévia análise do procedimento próprio, incluindo prévia análise desta Procuradoria, o que também não foi demonstrado nos presentes autos. Ademais, a Administração Pública tem a prerrogativa de promover a revisão de seus atos, desde que não incida sobre eles os efeitos da decadência. (sublinhado nosso)”

3.45. Por conseguinte, ponderou que o recálculo do valor de aporte não se configura uma segunda decisão. O que se fez no estudo LabTrans foi rever, ou ainda, complementar o cálculo do citado valor segundo premissas que não foram utilizadas na aferição de 2017.

3.46. Cabe observar que, em conformidade com a avaliação da SUROD, ao contrário do que informa a CRT, a matéria em discussão não foi contratualmente decidida de forma final, pois resta ainda apurar os haveres e deveres das partes ao término da extensão do prazo contratual.

3.47. Por fim, quanto à alegação de enriquecimento sem causa por parte do Poder Concedente, tal discurso não se sustenta haja vista todo o acima exposto.

3.48. Em complementação à análise técnica realizada, por meio do PARECER n. 00219/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 2721039), a Procuradoria apresentou as considerações jurídicas necessárias. Vale destacar os seguintes pontos da manifestação da PF-ANTT:

“24. O que se constata de pronto é que essa discussão não parece nova; grande parte dos argumentos da concessionária aqui debatidos já foram analisados pela área técnica, já foram objeto de manifestação anterior dessa Procuradoria e, no que se refere propriamente às críticas quanto à metodologia, às premissas adotada e ao cálculo feito pelo LabTrans, de igual maneira, já

foram respondidos e, cada uma delas, afastadas motivadamente.

25. Fato é que a Resolução nº 5.417, de 20 de setembro de 2017 - que aprovou a 21ª Revisão Ordinária, 7ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP do Contrato de Concessão reconheceu o desequilíbrio decorrente da exclusão do tráfego das praças de pedágio PN-2 e PN-3, a partir do ano de 2013, conforme consta no Processo nº 50500.319740/2017-19, autos em que, indiscutivelmente se apurou o valor que, à época, se acreditava devido a título de aporte.

26. Parece-nos também indiscutível que a Deliberação nº 193, de 2021, sim se prestou a rever ato anterior; diante dos novos elementos que demonstravam que aquela metodologia, traçada nos estudos do LabTrans, é a que permitiria uma apuração mais adequada e por meio dela é que a Agência seria capaz de chegar a um valor justo que reequilibrasse a equação contratual, decidiu-se - legitimamente - por adequar o valor de aporte então calculado.

27. Sendo assim, deixa de fazer sentido discutir se a Resolução nº 5.417/2017 representou ou não decisão definitiva acerca do valor devido a título de aporte. Importa reconhecer, o que parece evidente nestes autos, é que, em tempo, a ANTT considerou que a forma de reequilíbrio então cogitada não era adequada e bastante para promover, com justeza, o reequilíbrio necessário.

28. A SUROD, em várias oportunidades, demonstra e comprova a importância - e adequação - de que a indução de tráfego fosse levada em conta nos cálculos do aporte; defende a legitimidade dos estudos e o acerto das premissas lá adotadas, sem que isso represente qualquer afronta às disposições contratuais. Nesse cenário, e constatada a inadequação ou insuficiência dos critérios então considerados, a ANTT haveria de adotar, como o fez, metodologia diversa capaz de chegar o valor devido. Além disso, como afirmado pela Coordenação de Contencioso, não vigia - como não vige - decisão judicial que impeça a ANTT de rever aquele ato, que cancelara o cálculo então feito.

29. Nesse contexto, então, em que ainda não decaiu o direito da Administração de rever seus atos (a Resolução nº 5.417 é datada de setembro de 2017 e foi revista pela Deliberação nº 193, de maio de 2021), a ANTT estava sim legitimada a buscar se valer de meios ou metodologias que melhor encontrasse o valor devido de aporte, adequado a recompor o desequilíbrio há muito reconhecido." (Grifos adicionados)

3.49. Especificamente, quanto aos questionamentos formulados na consulta jurídica realizada mediante o Despacho DGS 12494810, transcrevo abaixo as respostas da Procuradoria:

"a) Ao aprovar o valor de aporte bruto, para reequilíbrio das condições originais do contrato em virtude do fechamento da Praça de Pedágio - PN 2 e da não implantação da Praça de Pedágio - PN 3, no ano 2004, por meio da Deliberação nº 193/2022, a ANTT incorreu em descumprimento da Cláusula 72 do Contrato de Concessão?"

31. Não. Para além do fato de a Cláusula 72 envolver reequilíbrio promovido por meio de impacto tarifário, como bem sustentado pela SUROD, não pode ser lida como vedação à possibilidade de que a ANTT reveja seus atos, complemente e adeque seus cálculos.

32. Dito de outra forma, não é possível conferir àquela cláusula poderes de impedir que a Administração reexamine ato seu (sujeito ao prazo decadencial de cinco anos de que trata o art. 54 da Lei nº 9.784/1995), reconheça a incompletude da apuração anterior ou inadequação daqueles cálculos, especialmente na hipótese aqui tratada em que o valor ainda não foi pago.

b) Em vista da Cláusula 20 do citado instrumento contratual, poderia a ANTT validar unilateralmente uma metodologia própria e utilizá-la para realizar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão?

33. Sim. Tal questão já parece respondida no Parecer nº 00080/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (lavrado nos autos de nº 50500.131728/2020-71), cujo trecho merece ser aqui novamente transcrito:

48. E, nesse ponto, não se pode confundir a necessidade de se considerar a indução de tráfego provocada pela suspensão/não implementação de praças de pedágio, na metodologia de cálculo da indenização devida em razão da ocorrência desse evento, do risco de tráfego que é - e permanece sendo - alocado à concessionária.

49. E isso porque a cláusula 20 do contrato de concessão não exclui, em um plano mais amplo, a previsão constitucional e legal da justa recomposição de equilíbrio, e, tampouco afasta qualquer consideração sobre o tráfego real para fins outros que sejam diversos da alocação de riscos.

50. Também não se pode pretender congelar a projeção de tráfego inicialmente considerada na proposta comercial da concessionária ou mesmo em estudos preliminares ao procedimento licitatório utilizados pelo Poder Concedente como baliza para a fixação de um valor máximo de tarifa naquele certame, deixando de reavaliar a atualização desses dados no momento de recomposição de equilíbrio.

51. O encargo adicional devido em razão da ocorrência de eventos imprevisíveis deve sim partir de uma avaliação da conjuntura histórica do momento da recomposição de equilíbrio, de forma a se chegar à extensão real do dano que será indenizado. E para tanto deve ser necessário avaliar diante do evento específico que se concretizou, a relação entre encargos/vantagens ou custos/receitas que foi desequilibrada.

(...)

55. Assim, a referência feita na cláusula 20 não impede, frise-se, a consideração do tráfego real ou de sua indução para fins de se chegar ao valor de um encargo adicional que seria devido pelo Poder Concedente quando da ocorrência de um evento imprevisível. Consideração diversa afrontaria a modicidade tarifária, a vedação ao locupletamento ilícito, a segurança jurídica, a boa-fé objetiva dos contratos, a razoabilidade, a proporcionalidade, entre outros princípios tão caros ao ordenamento jurídico.

(...)

60. A recomposição do equilíbrio econômico financeiro em razão de ocorrência de evento imprevisível alocado ao Poder Concedente demanda a demonstração da excessividade do encargo gerado, sobretudo em razão de seu caráter indenizatório, devendo ser apurada toda a extensão do impacto (positivo e negativo), não sendo usual a existência de uma metodologia contratual prévia para a revisão tarifária nessas situações, sobretudo porque tais eventos são por essência incalculáveis "ex ante".

61. Assim, é plenamente legítimo e necessário considerar todos os reflexos da ocorrência do evento para apurar a recomposição de equilíbrio cabível, utilizando-se de metodologia ou critério eventualmente previstos no contrato de concessão ou, diante de sua ausência - o que é usual dada a natureza de imprevisibilidade desses eventos -, de metodologia ou critério superveniente, estabelecido especificamente e casuisticamente para apuração do encargo adicional, que melhor resulte na recomposição do equilíbrio afetado.

34. Além disso, como bem explanado na Nota Técnica nº 2.306/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 6198576), a ANTT debruçou-se sobre os críticas feitas pela Concessionária, enfrentou as

ponderações técnicas por ela trazidas, inclusive em relação a estudo diverso feito por outra instituição, e analisou as alegações de inconsistências e erros apontadas, concluindo ao final pelo acerto e exatidão do que foi produzido pelo LabTrans.

c) Há a necessidade de celebração de Termo Aditivo como condição prévia para a materialização do reequilíbrio das condições originais pactuadas em razão da suspensão definitiva das praças de pedágio PN-2 e PN-3, segundo afirma a unidade técnica (Item 15.9 da NOTA TÉCNICA 4030/2022/GEGERF/SUROD/DIR)?

35. Não. Não nos parece necessário, neste caso, a celebração de termo aditivo, (especialmente levando em conta que o pagamento se dará em apuração de haveres e deveres), devendo ser reconsiderada recomendação nesse sentido feita naquele mesmo Parecer n. 00080/2021/PF-ANTT/PGF/AGU.

d) Caso a Diretoria Colegiada venha a decidir pelo não provimento do Pedido de Reconsideração interposto pela CRT, há a necessidade de remessa dos autos ao Ministério da Infraestrutura como sugerido pela SUROD e requerido pela CRT?

36. Não. Muito antes de o art. 3º da Lei das Agências (Lei nº 13.848/2019) ter sido expresso em afastar as agências reguladoras da tutela e da subordinação hierárquica exercida pelos Ministérios a que se vinculam, foi lavrado o Parecer AC-51 do Advogado-Geral da União - vinculante, portanto - que, adotou o Parecer nº AGU/MS-04/06, de 2006 (50500.029371/2004-83), que assentara o entendimento segundo o qual, por ausente o instrumento da revisão administrativa ministerial, não pode ser provido recurso hierárquico dirigido aos Ministérios supervisores contra as decisões das agências reguladoras adotadas finalisticamente no estrito âmbito de suas competências regulatórias previstas em lei e que estejam adequadas às políticas públicas definidas para o setor.

37. Por essa razão, sugerimos retirar o art. 3º da minuta de deliberação proposta." (Grifos adicionados)

3.50. Consoante se verifica, em conformidade com a análise técnica realizada pela SUROD, a Procuradoria afastou a procedência das alegações da Concessionária, esclarecendo que a ANTT, ao aprovar o valor de aporte bruto por meio da Deliberação nº 193/2022, não incorreu em descumprimento da Cláusula 72 do Contrato de Concessão, vez que esta não pode ser lida como vedação à possibilidade de que a Agência reveja seus atos, complemente e adeque seus cálculos. Frisando que "não é possível conferir àquela cláusula poderes de impedir que a Administração reexamine ato seu (sujeito ao prazo decadencial de cinco anos de que trata o art. 54 da Lei nº 9.784/1995), reconheça a incompletude da apuração anterior ou inadequação daqueles cálculos, especialmente na hipótese aqui tratada em que o valor ainda não foi pago."

3.51. Assim como, afirmou que a ANTT pode sim validar unilateralmente uma metodologia própria e utilizá-la para realizar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

3.52. De acordo com o órgão de assessoramento jurídico, a citada Cláusula 20 não impede a consideração do tráfego real ou de sua indução para fins de se chegar ao valor de um encargo adicional que seria devido pelo Poder Concedente quando da ocorrência de um evento imprevisível.

3.53. De igual forma, avaliou ser plenamente legítimo e necessário considerar todos os reflexos da ocorrência do evento para apurar a recomposição de equilíbrio cabível, utilizando-se de metodologia ou critério eventualmente previstos no contrato de concessão ou, diante de sua ausência, de metodologia ou critério superveniente, estabelecido especificamente e casuisticamente para apuração do encargo adicional, que melhor resulte na recomposição do equilíbrio afetado.

3.54. Finalmente, esclareceu que não há a necessidade de celebração de termo aditivo, no presente caso, haja vista que o pagamento se dará em apuração de haveres e deveres; bem como não é necessário o envio dos autos ao Ministério da Infraestrutura, em conformidade com entendimento externado no Parecer AC-51 do Advogado-Geral da União - vinculante.

3.55. Enfim, quanto à questão se os procedimentos administrativos que culminaram na aprovação da Deliberação nº 193/2021 atenderam ao devido processo legal, arguidos por meio da Carta PRES-584/22/DE (SEI nº13287852), consoante exame realizado no Parecer nº 00278/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº13592450), após contextualização e análise do histórico de intimações/notificações, manifestações da Concessionária e da própria ANTT, constatou-se que ao longo de todo o processo administrativo a Agência deu ciência à CRT de todos os seus atos e dos estudos realizados, analisou todas as manifestações técnicas e jurídicas apresentadas pela Concessionária.

3.56. Desta forma, restou evidenciado o respeito aos princípios constitucionais e às regras jurídicas deles decorrentes, não havendo, portanto, o que se falar em violação ao devido processo legal, contraditório e à ampla defesa no presente caso.

3.57. Por todo o exposto, após o escrutínio dos autos, das razões recursais apresentadas ao Colegiado e diante das manifestações técnicas e jurídicas supramencionadas, cujos argumentos adoto como razões de decidir, nos termos do artigo 50, I, § 1º, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, julgo que as argumentações da Concessionária foram devidamente enfrentadas, não restando comprovado, a meu ver, que a Diretoria Colegiada da ANTT, ao resolver pela aprovação do valor de aporte bruto nos termos da Deliberação nº 193/2021, tenha sido induzida ao erro e decidido com base em premissa fática equivocada.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Com estas considerações, **VOTO** por conhecer do Pedido de Reconsideração interposto pela Concessionária Rio-Teresópolis - CRT, para, no mérito, negar-lhe provimento, mantendo, portanto, a Deliberação nº 193/2021, na forma da MINUTA DE DELIBERAÇÃO DGS 12730076.

Brasília, 06 de outubro de 2022.

GUILHERME THEO SAMPAIO

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO, Diretor**, em 06/10/2022, às 17:15, 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, informando o código verificador **12730049** e o código CRC **F813D5EC**.

Referência: Processo nº 50501.316444/2018-29

SEI nº 12730049

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