



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA**TERMO:** VOTO A DIRETORIA**NÚMERO:** 156/2025**OBJETO:** Proposta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do edital nº 01/2024 firmado com a Concessionária de Rodovia Nova 381 S.A.**ORIGEM:** SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA (SUROD)**PROCESSO (S):** 50505.012198/2025-28**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Parecer Nº 00188/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 36083586) e Despacho Nº 10503/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 36083606)**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA**EMENTA**

TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO DO EDITAL Nº 001/2024, A SER CELEBRADO ENTRE A ANTT E A CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA NOVA 381 S.A. SISTEMA DE PEDÁGIO ELETRÔNICO DE LIVRE PASSAGEM (FREE FLOW). INCOMPATIBILIDADES OPERACIONAIS. PROCESSAMENTO DE AUTOS DE INFRAÇÃO. CONCEITOS DE EVASÃO E FRAUDE. MATRIZ DE RISCOS.

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se da proposta de minuta de **4º TERMO ADITIVO** ao Contrato de Concessão referente ao Edital nº 01/2024, a ser celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a **Concessionária de Rodovia NOVA 381 S.A.**, com o objetivo de alterar as subcláusulas 2.1, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.6.2, 4.7, 4.7.1 e 4.8, 4.9, 5.2, 5.3, 7.5 e 7.5.1 do Termo Aditivo nº 001/2025, relativo ao referido Contrato de Concessão.

2. DOS FATOS

2.1. O Contrato de Concessão referente ao Edital nº 01/2024 foi celebrado em 23/01/2025 com a Concessionária de Rodovia Nova 381 S.A.

2.2. Após regular tramitação, mediante relatoria desta Diretoria, foi publicada a [Deliberação nº 207, de 25 de junho de 2025](#), no Diário Oficial da União de 26 de junho de 2025, aprovando a celebração do 1º Termo Aditivo ao contrato da Nova 381, que substituiu a obrigação de construção e operação de praças de pedágio pela implantação e operação de pórticos eletrônicos de livre passagem (Free Flow).

1. Em 26 e 27/06/2025 o Termo Aditivo nº 001/2025 (SEI nº 33376010) foi assinado pelas partes e seu extrato publicado no Diário Oficial da União de 1/07/2025 (SEI nº 33501140).

2. Durante a aplicação do aditivo, a SUFIS e a SUDEG, em contato com a SUROD, identificaram que a redação das subcláusulas 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.6.2, 4.7, 4.7.1 e 4.8, inciso IV, apresentava dificuldades operacionais no processamento dos Autos de Infração relacionados à evasão de pedágio (art. 209-A do CTB), uma vez que a competência para fiscalizar e processar os processos administrativos advindos das lavraturas dos Autos de Infração de Trânsito (AIT) cabe de forma indelegável à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, por força da Lei Federal nº 10.233/2001 e das Portarias DENATRAN nº 52/2002 e nº 1/1998. Registra-se que os apontamentos técnicos da SUFIS e da SUDEG foram formalmente encaminhados mediante o Processo SEI nº 50500.038645/2025-19.

3. Com isso, foi elaborada a **NOTA TÉCNICA SEI Nº 7847/2025/COGIP/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT** (34288422), de 1/8/2025, propondo os ajustes nas redações das subcláusulas 4.5, 4.6, 4.6.2, 4.7, 4.7.1 e 4.8 inciso IV, do 1º Termo Aditivo, de modo a corrigir e evitar equívocos quanto à competência e procedimentos para execução dos atos de **lavratura e processamento de autos de infração**, gestões estas de competência da ANTT como órgão autuador.

4. Adicionalmente, sobreveio também manifestação da Concessionária de Rodovias PRVias S.A., por meio da Carta PR-ADC-0286/2025 (SEI nº 34532871), protocolada no âmbito do Processo nº 50505.030950/2025-12, referente a alocação de riscos decorrentes de fraudes, que despertou na área técnica a necessidade de revisitação do tema. A referida Concessionária defendeu que fossem diferenciados os riscos decorrentes de fraudes no sistema, tais como aquelas eventualmente verificadas nos sistemas de pagamento sob sua responsabilidade, daqueles oriundos de condutas fraudulentas de usuários (como clonagem ou adulteração de placas), por se tratar de risco não gerenciável, dependente da atuação do Poder Público no exercício do poder de polícia para a repressão dessas práticas.

5. Através da **NOTA TÉCNICA SEI Nº 8154/2025/COGIP/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT** (34532871), de 27/08/2025, a área técnica a revisitou o tema, em especial, para criação das definições de **evasão e fraude**, com o detalhamento desta última em duas tipologias distintas **fraude ao sistema e fraude por má-fé**, resultando no aperfeiçoamento da matriz de risco entre Poder Concedente e Concessionária. Segundo a área técnica, a redistribuição das responsabilidades observa a determinação legal que cada risco deve ser alocado à parte que detenha melhores condições de administrá-lo ou mitigá-lo, nos termos do art. 103, §1º da Lei nº 14.133/2021.

6. Por meio do Despacho (SEI nº 34540548), a Minuta de Termo Aditivo nº 34534610 foi encaminhado para avaliação da Procuradoria Federal junto à ANTT sobre os ajustes propostos, em conformidade com a Portaria Conjunta DG/PF-ANTT nº 1/2023.

7. A PF/ANTT, ao analisar a minuta revisada, concluiu no **Parecer nº 00188/2025/PF-ANTT/PGF/AGU** (SEI nº 36083586), de 15/09/2025, pela viabilidade jurídica da celebração do Termo Aditivo, desde que observadas as recomendações para aperfeiçoar os conceitos de evasão e fraude, bem como promover a fundamentação técnica das alocações de risco e dos eventuais reequilíbrios econômico-financeiros derivados da operação do sistema Free Flow. Em acréscimo, o **Despacho Nº 10503/2025/PF-ANTT/PGF/AGU** (SEI nº 36083606), que aprovou o parecer, sugeriu que as alterações referentes à alocação de riscos, especificadamente, no que concerne aos conceitos de fraude e de evasão e seus reflexos, sejam efetivadas apenas após a avaliação de alteração de minuta referencial pela Diretoria Colegiada.

8. Em razão das recomendações feitas pela procuradoria, a GEGIR/SUROD complementou a instrução processual com a **NOTA TÉCNICA SEI Nº 10382/2025/COGIP/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT** (36475832), de 16/10/2025, aduzindo que os apontamentos da Procuradoria Federal foram integralmente atendidos ou devidamente justificados, estando a minuta apta a ser submetida à deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT, com vistas à formalização do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 01/2024.

9. Destaco que em 07/10/2025, a Concessionária, por meio da Carta N381-ADC-62/2025 (SEI nº 36446041), manifestou concordância integral com a minuta revisada, solicitando celeridade na tramitação do processo.

10. Para prosseguimento dos trâmites contratuais e regulamentares, a fim de submeter a proposta para decisão da Diretoria Colegiada, foram encaminhados o Relatório à Diretoria 393 (SEI nº 34533557), Minuta de Termo Aditivo nº (SEI nº 36631852), Minuta de Deliberação (SEI nº 36603929) e Minuta de Extrato de Termo Aditivo (SEI nº 36603655), todos assinados pelo gerente e superintendente responsáveis.

11. Considerando que o presente processo já foi objeto de minha relatoria anteriormente, foi sugerido pela SUROD (SEI nº 36631567), com fundamento no art. 44 do Regimento Interno da ANTT, que o feito fosse encaminhado novamente à minha relatoria, a fim de assegurar a continuidade do exame

e a coerência na condução da matéria. Tal medida visa preservar a racionalidade decisória, bem como otimizar a tramitação processual no âmbito da Diretoria Colegiada.

12. Em 20/10/2025, o Diretor-Geral, por meio do Despacho (SEI nº 36642942), autorizou a designação *ad hoc* para esta relatoria, bem como propôs a apreciação da matéria em regime de urgência pelo Colegiado.

13. Os autos foram regularmente distribuídos à esta relatoria mediante Certidão de Distribuição (SEI nº 36727892) na data de 21/10/2025, e tempestivamente incluídos em pauta de julgamento da **255ª Reunião Deliberativa Eletrônica**, prevista para ocorrer de 28 a 31 de outubro de 2025.

2.3. São os fatos. Passa-se à análise.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A matéria foi analisada pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD em cumprimento ao disposto no Art. 32, inciso XII do Regimento Interno da ANTT, conforme a [Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022](#).

Da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária

Art. 32. À Superintendência de Infraestrutura Rodoviária compete:

(...)

XII - elaborar e submeter à Diretoria Colegiada as propostas de alterações dos contratos de concessão rodoviária e de reajuste e revisão; (Redação dada pela Resolução 6017/2023/DG/ANTT/MT)

3.2. A proposta vem à apreciação desta Diretoria para autorização da celebração de Termo Aditivo Contratual, com vistas a promover ajustes no 1º Termo Aditivo ao contrato da Nova 381, que substituiu a obrigação de construção e operação de praças de pedágio pela implantação e operação de pórticos eletrônicos de livre passagem (Free Flow).

3.3. É possível dividir o escopo de análise da proposta de termo aditivo em dois grupos: (i) **ajustes relativos a competência, processamento e postagens de notificações dos autos de infração decorrentes do sistema de livre passagem free flow** e (ii) **definição dos conceitos de evasão e fraude, e suas consequências**.

Dos ajustes relativos a competência, processamento e postagens de notificações dos autos de infração decorrentes do sistema de livre passagem free flow

3.3.1. Como se observa das manifestações técnicas dos autos, os ajustes propostos tem como finalidade corrigir e evitar equívocos quanto à competência e procedimentos para execução dos atos de lavratura e processamento de autos de infração, gestões estas de competência da ANTT como órgão autuador. Para análise mais aprofundada, destaco as razões técnicas contidas na **NOTA TÉCNICA SEI Nº 7847/2025/COGIP/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT (34288422)**, de 1/8/2025.

3.3.2. Neste ponto, frisa-se que a competência para fiscalizar e processar os processos administrativos advindos das lavraturas dos autos de infração de trânsito (AIT) cabe de forma indelegável à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, por força da Lei Federal nº 10.233/2001 e das Portarias DENATRAN nº 52/2002 e nº 1/1998. Aqui, vale o registro das minúcias técnicas apontadas pela SUDEG no Despacho (SEI nº 34391994), que subsidia a presente análise.

3.3.3. Dessa forma, cabe às concessionárias a assunção dos custos de processamento e postagens de notificações de autos de infração decorrentes da operação do referido sistema de livre passagem, considerando a competência desta ANTT para a fiscalização da infração prevista no art. 209-A da Lei nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

3.3.4. Portanto, as necessárias correções promovidas pela área técnica tiveram o escopo de esclarecer (i) a responsabilidade da Concessionária quanto aos custos das notificações, (ii) o prazo para comunicação de evasões à ANTT, (iii) a obrigação de integração dos sistemas operacionais, e (iv) a necessidade de observância aos procedimentos previstos na legislação de trânsito para as notificações.

3.3.5. Nesse sentido, as alterações propostas foram elaboradas em conformidade com os artigos 209-A, 280, 281, 282, 285, 288 e 289 da Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro); com os artigos 2º e 4º da Resolução CONTRAN nº 918/2022; e com o art. 9º, § 3º, da Resolução CONTRAN nº 1.013/2024.

Da definição dos conceitos de evasão e fraude, e suas consequências

3.3.6. Através da **NOTA TÉCNICA SEI Nº 8154/2025/COGIP/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT (34532871)**, de 27/08/2025, a área técnica a revisitou o tema, em especial, para criação das definições de evasão e fraude.

3.3.7. A introdução desses conceitos ao Termo Aditivo tem caráter técnico-regulatório relevante, pois confere maior precisão e segurança jurídica à aplicação do modelo de livre passagem, evitando interpretações ambíguas que poderiam comprometer a operacionalização do sistema e a adequada alocação de responsabilidades entre as partes.

3.3.8. A matéria foi aprimorada pela análise da Procuradoria no Parecer nº 00188/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 36083586), de 15/09/2025.

3.3.9. Para o conceito de "evasão", a Procuradoria recomendou que houvesse a compatibilização com as disposições do art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) e com o art. 7º da Resolução CONTRAN nº 1.013/2024, que estabelece o prazo de trinta dias para o pagamento da tarifa após a passagem do veículo pelo sistema de pedágio eletrônico. Destacou, ainda, a necessidade de excluir a expressão "mas sem manipulação do sistema", uma vez que a evasão pode coexistir com comportamentos fraudulentos.

3.3.10. Para o conceito de "fraude", a Procuradoria recomendou o desdobramento do conceito em incisos autônomos, diferenciando fraude por má-fé — conduta dolosa, manipulativa e deliberada do usuário para obter vantagem indevida — e fraude ao sistema — exploração de vulnerabilidades técnicas, falhas ou inconsistências nos sistemas operacionais da Concessionária. Ressaltou, ainda, que a expressão "fraude sistêmica" não se mostrava tecnicamente adequada e poderia gerar ambiguidades.

3.3.11. Ambos os apontamentos foram integralmente acatados pela área técnica, reconhecendo a necessidade de maior precisão terminológica e clareza conceitual, uma vez que a redação anterior poderia ensejar interpretações equivocadas sobre a natureza e a origem das condutas.

3.3.12. Como resultado final, temos:

Evasão: corresponde à não realização do pagamento da tarifa de pedágio obrigatória, dentro do prazo previsto em lei ou regulamento, podendo ocorrer por esquecimento, falha técnica ou comportamento intencional.

Fraude por má-fé, caracterizada como conduta dolosa e intencional praticada pelo usuário com o objetivo de burlar o pagamento da tarifa (por exemplo, adulteração ou obstrução de placa veicular); e

Fraude ao sistema, relativa à exploração de vulnerabilidades ou falhas operacionais nos sistemas de detecção e cobrança, cuja mitigação integra o dever técnico da concessionária.

3.3.13. Cumpre ressaltar que a introdução das definições de evasão e fraude, com a distinção apontada acima, encontra amparo no ordenamento jurídico e nas melhores práticas de modelagem contratual.

3.3.14. Por consequência natural, essa conceituação e distinção, agora expressamente prevista na minuta contratual, aperfeiçoa a matriz de risco entre Poder Concedente e Concessionária, delimitando com clareza as esferas de responsabilidade e fortalecendo a segurança jurídica na apuração de

irregularidades. Destaca-se que a redistribuição das responsabilidades observa a determinação legal que cada risco deve ser alocado à parte que detenha melhores condições de administrá-lo ou mitigá-lo, nos termos do art. 103, §1º da Lei nº 14.133/2021.

3.3.15. Isto porque, cabe à concessionária assumir integralmente os riscos decorrentes de fraudes aos sistema, cuja mitigação decorre de um dever técnico próprio, tais como nos casos em que verificadas falhas nos sistemas de pagamento sob sua responsabilidade. Por outro lado, fraudes por má-fé, caracterizadas por conduta dolosa e intencional praticada pelo usuário com o objetivo de burlar o pagamento da tarifa, tais como clonagem e adulteração de placas veiculares, dependem de atuação do Poder Público na repressão dessas práticas. A título exemplificativo, eventual omissão da Polícia Rodoviária Federal (PRF) no exercício de suas atribuições pode comprometer significativamente o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, sem que a Concessionária disponha de meios para mitigar tal impacto.

3.3.16. A Lei nº 14.133/2021, em seu art. 103, §1º, estabelece a obrigatoriedade da matriz de riscos, determinando que cada risco deve ser alocado à parte que detenha melhores condições de administrá-lo ou mitigá-lo. Da mesma forma, a Lei nº 8.987/1995, em seu art. 6º, §3º, reforça a necessidade de preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato frente a eventos não gerenciáveis pelo concessionário.

3.3.17. Assim, ao conceituar corretamente, o Termo Aditivo alinha-se às boas práticas de alocação eficiente de riscos, reconhecidas também em guias técnicos nacionais e internacionais, assegurando coerência com o modelo regulatório e com a matriz de risco contratual, ao distinguir com precisão as responsabilidades da Concessionária (fraude ao sistema) e do Poder Concedente (fraude por má-fé), bem como maior previsibilidade regulatória e estabilidade contratual ao modelo de livre passagem.

Demais pontos do Parecer nº 00188/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 36083586), de 15/09/2025

3.3.18. Adoto como razões de decidir os esclarecimentos prestados pela NOTA TÉCNICA SEI Nº 10382/2025/COGIP/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT (36475832), de 16/10/2025, que cuidou de apresentar a análise técnica, nos termos do art. 25 da [Resolução ANTT nº 5.977/2022](#), acerca das considerações formalizadas pela Procuradoria Federal junto à ANTT no Parecer nº 00188/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 36083586).

3.3.19. Sobre a ampliação do prazo da primeira notificação eletrônica de 2 para 8 dias (item 70 do parecer; cláusula 4.5), resta devidamente justificada a alteração para viabilizar (i) a integração das bases de dados da Concessionária, do sistema de arrecadação e da SENATRAN, na correta identificação do proprietário e do veículo associado à evasão, (ii) o tratamento de inconsistências cadastrais e de leitura de placas, especialmente em casos de múltiplas passagens, clonagem ou inconsistência de imagem, e (iii) o controle de qualidade e auditoria dos registros de cobrança, a fim de evitar notificações indevidas e garantir confiabilidade nas comunicações enviadas ao usuário.

3.3.20. Reforço o destaque que a definição do prazo teve como referência direta a minuta de Resolução da ANTT, atualmente em tramitação sob o Processo SEI nº 50500.284423/2022-23.

3.3.21. Sobre a exclusão da obrigatoriedade de correspondência impressa contendo a cobrança da tarifa e a notificação da penalidade pela Concessionária (item 72 e 76 do Parecer; cláusula 5.2, I, 'c'), esclareça-se que, com base nas informações constantes do Despacho GEAUT (SEI nº 34391994), a aplicação da cláusula mostrou-se incorreta. Isto porque, a lavratura e o processamento dos Autos de Infração de Trânsito (AIT) são competências indelegáveis da ANTT, de modo que a prerrogativa de acessar dados referentes aos endereços dos autuados, com o objetivo de notificá-los acerca das infrações de trânsito, é exclusiva da entidade autuadora, no caso, a ANTT. Adicionalmente, há incompatibilidade com o Sistema de Notificação Eletrônica (SNE), uma vez que os usuários que aderem ao sistema não recebem notificações por correspondência impressa. À Concessionária cabe apenas o custeio das etapas operacionais, como o processamento, impressão, postagens e envio de notificações eletrônicas por meio do Sistema de Notificação Eletrônica (SNE).

Despacho Nº 10503/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 36083606) - Minuta de Termo Referencial

3.3.22. No referido despacho, a Procuradoria Federal sugeriu que as alterações referentes à alocação de riscos, especificadamente, no que concerne aos conceitos de fraude e de evasão e seus reflexos, sejam efetivadas apenas após a avaliação de alteração de minuta referencial pela Diretoria Colegiada ([DELIBERAÇÃO Nº 69, DE 13 DE FEVEREIRO DE 2025](#)).

3.3.23. Ocorre que a presente análise configura exatamente a necessária submissão do tema ao colegiado, oportunizando que esta instância não apenas delibere sobre o aditamento contratual específico, mas também promova, simultaneamente, as adequações necessárias à minuta referencial.

3.3.24. A bem da verdade, o detalhamento técnico na análise do caso individual, já munida das considerações técnicas e jurídicas, fornece uma base robusta para aprimoramento da minuta referencial, representando uma oportunidade de prestigiar o princípio da eficiência que exige da Administração Pública uma atuação alinhada a obtenção dos melhores resultados com os meios disponíveis, aproveitando o conhecimento já gerado.

3.3.25. Ademais, acrescento que as alterações propostas pela área técnica são de extrema relevância, sobre as quais não é permitido preterir. Estamos falando de importantes correções em inconsistências relativas à competência, ao processamento e à postagem de notificações dos autos de infração decorrentes do sistema de livre passagem (Free Flow), bem como a definição precisa sobre o conceito de fraude e evasão, com apoio do órgão de assessoramento jurídico, que revela-se fundamental para a manutenção da coerência no modelo regulatório vigente e estabilidade contratual ao modelo de livre passagem.

3.3.26. Dessa forma, considerando a relevância e profundidade da análise ora submetida ao crivo do Colegiado, proponho que sejam expedidos os comandos necessários para que a minuta referencial seja revisitada e adequadamente atualizada, incorporando os entendimentos e as melhorias delineadas na presente análise, em consonância com os princípios da eficiência e da segurança jurídica.

3.4. Por fim, saliento que a minuta de Termo Aditivo foi submetida à concessionária, para ciência e manifestação, nos termos do ANTT - Ofício 37223 (SEI nº 36126408), de 06/10/2025. Por sua vez, a concessionária protocolou a Carta N381-ADC - 62/2025 (SEI nº 36446041), de 09/10/2025, manifestando integral concordância.

3.5. Ante o exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas no processo, VOTO por aprovar a proposta de celebração do **4º Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão referente ao Edital nº 01/2024, a ser celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a **Concessionária de Rodovia NOVA 381 S.A.**, com o objetivo de alterar as subcláusulas 2.1, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.6.2, 4.7, 4.7.1 e 4.8, 4.9, 5.2, 5.3, 7.5 e 7.5.1 do Termo Aditivo nº 001/2025, relativo ao referido Contrato de Concessão.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas no processo, VOTO por aprovar a proposta de celebração do **4º Termo Aditivo** ao Contrato de Concessão referente ao Edital nº 01/2024, a ser celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a **Concessionária de Rodovia NOVA 381 S.A.**, com o objetivo de alterar as subcláusulas 2.1, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.6.2, 4.7, 4.7.1 e 4.8, 4.9, 5.2, 5.3, 7.5 e 7.5.1 do Termo Aditivo nº 001/2025, relativo ao referido Contrato de Concessão, conforme Minuta de Termo Aditivo nº (SEI nº 36902127), Minuta de Extrato de Termo Aditivo (SEI nº 36902152) e Minuta de Deliberação (SEI nº 36902185).

Brasília, 28 de outubro de 2025.

(assinado eletronicamente)
Lucas Asfor Rocha Lima
Diretor



Documento assinado eletronicamente por LUCAS ASFOR ROCHA LIMA, Diretor, em 28/10/2025, às 17:23, 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 36884622 e o código CRC B1CDF77C.

Referência: Processo nº 50505.012198/2025-28

SEI nº 36884622

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166
CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br