



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 172/2025

OBJETO: Proposta de Alteração da Deliberação nº 130, de 10 de abril de 2025, no parágrafo único do art. 1º e no art. 3º, que estabelece a metodologia para o cálculo dos impactos no preço de insumos de obras rodoviárias decorrentes da pandemia de COVID-19, visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no âmbito dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária sob a competência da ANTT.

ORIGEM: SUROD**PROCESSO (S):** 50500.183176/2022-49**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Parecer Nº 00271/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37800794) e Despacho Nº 13571/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37800798)**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. EMENTA

METODOLOGIA PARA CÁLCULO DOS IMPACTOS DA PANDEMIA COVID-19 SOBRE OS PREÇOS DOS INSUMOS DE OBRAS RODVIÁRIAS NOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DE RODOVIAS FEDERAIS. RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO VIA MECANISMO DE CONTAS DA CONCESSÃO OU ALTERAÇÃO DO VALOR DA TARIFA DE PEDÁGIO.

2. DO OBJETO

2.1. Trata-se de proposta de alteração da [Deliberação nº 130, de 10 de abril de 2025](#), no parágrafo único do art. 1º e no art. 3º, que estabelece a metodologia para o cálculo dos impactos no preço de insumos de obras rodoviárias decorrentes da pandemia de COVID-19, visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no âmbito dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária sob a competência da ANTT.

3. DOS FATOS

1. Tratam os autos da metodologia para quantificação dos efeitos da pandemia da COVID-19 sobre os preços dos insumos de obras rodoviárias executadas no âmbito dos contratos de concessão de rodovias federais, aplicada por meio de revisão extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, sob a competência da ANTT, quanto aos seus elementos formais.

2. A [Deliberação nº 130, de 10 de abril de 2025](#) foi aprovada pela Diretoria Colegiada da ANTT, com fundamento no Voto DLA nº 033, de 10/04/2025 (SEI nº 30837772), e publicada no Diário Oficial da União de 14/04/2025 (Seção 1, págs. 324 e 325).

3. Após a publicação, a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR apresentou pedido de esclarecimento, por meio da Carta Ct-019/25 (SEI nº 31688384), de 17/04/2025, solicitando a alteração do art. 3º, referente à exigência de arrecadação tarifária como condição de aplicabilidade da metodologia.

4. Adicionalmente, a ABCR solicitou esclarecimentos quanto à necessidade e ao fundamento técnico-jurídico da referida exigência, questionando se seria possível sua supressão, de modo a tornar a metodologia aplicável a todas as concessões que tenham executado as obras previstas no período em questão, independentemente da arrecadação de pedágio.

5. Em 10/05/2025, por meio do Despacho (SEI nº 32056122), a SUROD encaminhou o processo para Gerência de Regulação Rodoviária – GERER, com cópia para a Coordenação de Normas de Rodovias – CNORD, para análise e manifestação quanto ao fundamento técnico-regulatório do critério previsto no art. 3º da Deliberação nº 130/2025, bem como quanto à viabilidade de esclarecimento ou eventual revisão do dispositivo.

6. Posteriormente, os autos foram remetidos pela GERER para manifestação da GEGER e da GEENG quanto ao fundamento técnico-regulatório do critério previsto no art. 3º da Deliberação nº 130/2025, bem como quanto à viabilidade de esclarecimento ou eventual revisão do dispositivo.

7. Em resposta (SEI nº 33136238), a GEGER informou que a matéria em questão extrapola as atribuições da Gerência e recomendou que o tema fosse tratado no âmbito da GEENG.

8. Por sua vez, a GEENG, através do Despacho (SEI nº 33759920), de 15/07/2025, manifestou-se pela manutenção da redação atual da Deliberação nº 130/2025.

9. Em 07/10/2025, sobreveio aos autos a NOTA TÉCNICA SEI nº 10145/2025/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 36287135) manifestando pela viabilidade da alteração no art. 3º da referida deliberação. Durante a análise, a Superintendência identificou, adicionalmente, a necessidade de revisão do parágrafo único do art. 1º, com o objetivo de aprimorar a clareza do texto quanto à abrangência das obras consideradas.

10. A instrução processual foi complementada com o Relatório à Diretoria 520 (SEI nº 36287130) e Minuta de Deliberação (SEI nº 36287144).

11. Posteriormente, em 07/10/2025, os autos foram remetidos pela Superintendência para esta Diretoria, considerando a relatoria inicial do Voto DLA-033, de 10/04/2025 (SEI nº 30837772), que fundamentou a Deliberação nº 130/2025.

12. Em 29/10/2025, por meio do Despacho DLA (SEI nº 36938688), solicitei ao Gabinete do Diretor-Geral a distribuição, por prevenção, à minha relatoria, com fundamento no art. 10-A da [Instrução Normativa nº 12, de 7 de abril de 2022](#), considerando a finalidade de assegurar a coerência e evitar decisões contraditórias sobre o mesmo assunto.

3.1. Com fundamento no Despacho GAB-DG (SEI nº 36943351), em 29/10/2025 foi realizada a distribuição para esta relatoria, conforme Certidão de Distribuição (SEI nº 36952040).

3.2. Através do Despacho DLA (SEI nº 36966288), foi comunicada a inclusão do presente processo na pauta da 1.020ª Reunião de Diretoria Pública, prevista para ocorrer no dia 5 de novembro de 2025.

3.3. Com fulcro no art. 55 do Regimento Interno, a matéria foi retirada de pauta pelo Diretor-Relator, para melhor instrução processual e aprofundamento da análise da matéria, conforme Certidão de Julgamento (SEI nº 37204718).

3.4. Ato contínuo, foi realizada diligência à SUROD, por meio do Despacho DLA (SEI nº 37379469), para realizar ajustes na redação proposta, bem como para submissão da matéria à Procuradoria Federal junto à ANTT, em regime de urgência, para manifestação acerca das alterações propostas, em atendimento ao art. 24, inciso III do Regimento Interno da ANTT, c.c. art. 10, §1º da Portaria Conjunta DG/PF-ANTT nº 1, de 13 de setembro de 2023.

- 3.5. Em 27 de novembro de 2025, foi protocolada pela Melhores Rodovias do Brasil – ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias), a Carta 68/2025 da ABCR (SEI nº 37628337), onde a associação diz apresentar uma análise técnica a respeito da Deliberação ANTT nº 130/2025 e de seus efeitos sobre o tratamento dos impactos da COVID-19 nos contratos de concessão de rodovias. Acrescenta que sua manifestação busca contextualizar o objeto da norma, apontar inconsistências identificadas em sua aplicação — especialmente no que se refere ao requisito de início de arrecadação de pedágio previsto no art. 3º — e demonstrar a necessidade de ajustes para garantir isonomia, coerência regulatória e plena efetividade da metodologia de recomposição contratual.
- 3.6. Em 28 de novembro de 2025 foi expedido o Despacho SUROD (SEI nº 37606585) propondo uma nova minuta de deliberação (SEI nº 37620078), a qual foi encaminhada para análise da PF-ANTT, bem como, informando o registro de 5 (cinco) protocolos de concessionárias pleiteando a recomposição de insumos relacionada às variações extraordinárias de preços em obras executadas no período definido pela Deliberação nº 130/2025, correspondente ao intervalo de 11 de março de 2020 a 5 de maio de 2023.
- 3.7. Pela Procuradoria Federal junto à ANTT, foi expedido o Parecer Nº 00271/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37800794), aprovado pelo Despacho Nº 13571/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37800798), concluindo pela adequação jurídica da proposta de alteração da Deliberação nº 130/2025 apresentada pela SUROD, e reforçando a pertinência das alterações propostas na correção de deficiências identificadas que poderiam comprometer a aplicação adequada da metodologia.
- 3.8. Os autos regrediram à SUROD para complementação da instrução processual para fins de deliberação da Diretoria Colegiada, culminando na elaboração da NOTA TÉCNICA SEI Nº 12611/2025/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 37790743) e Relatório à Diretoria 673 (SEI nº 37891324), propondo a
- 3.9. Finalizada diligência, retornei os autos à pauta da 1.023ª Reunião de Diretoria Pública, prevista para ocorrer no dia 17 de dezembro de 2025.
- 3.10. São os fatos. Passa-se à análise.

4. DA ANÁLISE PROCESSUAL

- 4.1. Os autos retornaram para apreciar o pleito de esclarecimentos apresentado pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR, por meio da Carta Ct-019/25 (31688384), acerca da [Deliberação nº 130, de 10 de abril de 2025](#), especificamente quanto ao disposto em seu art. 3º, que vincula a aplicação da metodologia à arrecadação de pedágio no período compreendido entre 11 de março de 2020 e 5 de maio de 2023. A ABCR questiona a necessidade e o fundamento técnico-jurídico da exigência de arrecadação de pedágio, bem como, sobre a possibilidade de supressão desta exigência, de modo a tornar a metodologia aplicável a todas as concessões que tenham executado as obras previstas no período em questão, independentemente da arrecadação de pedágio.
- 4.2. Adicionalmente, a ABCR ressaltou que a lógica de vincular a aplicação da metodologia exclusivamente à execução das obras, independentemente da manutenção da arrecadação de pedágio, já havia sido discutida anteriormente no âmbito do processo, de modo que a proposta de alteração não representaria inovação, mas sim reforço de posicionamento previamente debatido em caráter técnico e colaborativo.
- 4.3. De início, não poderia deixar de ressaltar a relevância da metodologia previamente aprovada. A equipe técnica cuidou de atender diretrizes estabelecidas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) no Acórdão nº 1210/2024, que exige a aplicação de critérios claros e objetivos para avaliar impactos econômicos em contratos, com foco no reequilíbrio econômico-financeiro. O cumprimento dessa diretriz foi alcançado pela inclusão de parâmetros específicos que consideram a representatividade dos insumos e suas variações de custo. Além disso, foi atendida a recomendação de procedimentos rigorosos para garantir que todas as mudanças de custo sejam documentadas e justificadas de forma transparente, o que revela-se fundamental para permitir revisões e auditorias regulares, assegurando que os ajustes contratuais sejam realizados de maneira justa e responsável.
- 4.4. No entanto, é fundamental reconhecer que toda norma, por mais robusta que seja, comporta aperfeiçoamentos em sua aplicação prática.
- 4.5. Dito isso, verifico que a análise de mérito foi realizada por meio da **NOTA TÉCNICA SEI Nº 10145/2025/SUROD/DIR/ANTT** (SEI nº 36287135), de 07/10/2025, onde concluiu-se pelo deferimento do pleito da ABCR, quanto à alteração do art. 3º da Deliberação nº 130/2025 para **retirada da exigência de arrecadação de pedágio**; e pela proposição adicional de alteração do parágrafo único do art. 1º, de modo a **ampliar o escopo das obras passíveis de aplicação da metodologia para contemplar também as intervenções referentes à fase de trabalhos iniciais**, sem estabelecer vínculo com o critério de arrecadação tarifária.
- 4.6. Segundo fundamentação da SUROD, com as quais me alinho integralmente, as modificações **não alteram a finalidade original do normativo**, o qual permanece restrito aos efeitos da pandemia da COVID-19 sobre os preços dos insumos de obras rodoviárias executadas no âmbito dos contratos de concessão de rodovias federais, reconhecida como caso fortuito ou força maior, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.
- 4.7. Referida exigência de arrecadação de tarifa, na verdade, se aproxima de aspectos relacionados à redução da demanda de tráfego, matéria já tratada em instrumento normativo específico da Agência, e não ao tema central de recomposição da variação dos custos de insumos de obras.
- 4.8. Desse modo, a vinculação à arrecadação de pedágio não se mostra adequada, já que não há correlação lógica entre arrecadação tarifária e variação de insumos, pois mesmo na ausência de cobrança de pedágio, a concessionária poderia realizar obras, e portanto, estaria sujeita ao pedido de recomposição, mediante comprovação técnica e documental das obras efetivamente executadas.
- 4.9. A variação extraordinária de preços é fenômeno de mercado, relacionado às condições econômicas gerais e aos impactos específicos da pandemia sobre as cadeias produtivas, e não guarda relação com o momento de início da operação comercial.
- 4.10. Na verdade, essa vinculação poderia acarretar tratamento não isonômico entre os contratos, apenas em função do momento de início da cobrança de pedágio, sem qualquer relação direta com a execução de obras, comprometendo a finalidade da metodologia desenvolvida.
- 4.11. É relevante destacar que a fase de trabalhos iniciais, anterior à arrecadação de pedágio, é justamente o momento em que a concessionária mais suporta custos e riscos, sendo a variação abrupta de preços de insumos particularmente onerosa. Durante a fase de trabalhos iniciais, a concessionária deve realizar investimentos vultosos em infraestrutura, incluindo a implantação de praças de pedágio, bases operacionais e sistemas de controle, executar obras de adequação e melhorias emergenciais, mobilizar equipes e equipamentos, e arcar com todos os custos operacionais iniciais, sem qualquer receita para fazer frente aos investimentos. Assim, a retirada do requisito de arrecadação preserva a coerência econômica, a neutralidade metodológica e a isonomia entre contratos.
- 4.12. Ressalto que a finalidade da deliberação resta mantida, representada no estabelecimento de metodologia para o cálculo dos impactos da variação dos preços de insumos, mediante comprovação documental detalhada para fins de recomposição, razão pela qual não há prejuízo regulatório nos ajustes propostos.
- 4.13. Reforço que, em sede de diligência, a SUROD elaborou nova proposta de Minuta de Deliberação (SEI nº 37620078) com ajuste referente ao parágrafo único do art. 1º, preservando o escopo da redação vigente e **acrescentando, de forma expressa, as obras executadas antes do início da arrecadação de pedágio**, a saber: **trabalhos iniciais, edificações operacionais e praças de pedágio**, as quais também podem ter sido impactadas pelas variações dos preços dos insumos durante o período de pandemia definido na Deliberação nº 130/2025.
- 4.14. Quanto ao posicionamento da GEENG (SEI nº 33759920), que foi contrária aos ajustes propostos, acolho integralmente os fundamentos apresentados pela SURD na NOTA TÉCNICA SEI Nº 10145/2025/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 36287135), de 07/10/2025, abaixo transcritos:

VI.B.ii. Análise desta SUROD: Manifestação GEENG

O posicionamento apresentado pela GEENG não se mostra adequado, pois a interpretação de que a metodologia de recomposição de preços de insumos deve estar vinculada apenas a obras de maior complexidade da concessão é excessivamente restritiva. A análise apresentada pela unidade técnica deixou de considerar exemplos relevantes de obras, como a implantação de praças de pedágio e de bases operacionais, que são usualmente executados antes do início da cobrança tarifária. Essas obras demandam projetos analisados e aceitos pela própria GEENG e, ainda assim, estariam excluídas da metodologia pela interpretação defendida.

Não é adequado assumir que apenas obras de maior complexidade estariam sujeitas a desequilíbrios contratuais relevantes. A complexidade não guarda relação direta com a variação de custos de insumos. Obras (investimento – CAPEX), mesmo que de menor complexidade, podem gerar impactos financeiros significativos às concessionárias em razão das variações de preços ocorridas durante a pandemia.

Ademais, a própria metodologia prevista na Deliberação nº 130/2025 já apresenta detalhadamente o conteúdo necessário para a comprovação do desequilíbrio. A recomposição somente é devida quando atendidas todas as exigências e critérios estabelecidos, de forma que não há risco da concessionária receber valores superiores àqueles efetivamente comprovados como gastos adicionais em decorrência da variação dos insumos para as obras executadas durante o período definido na referida Deliberação. Trata-se, portanto, de um filtro regulatório adequado, que afasta a possibilidade de recomposição indevida.

Assim, a limitação interpretativa sugerida pela GEENG não apenas compromete a isonomia entre os contratos e restringe indevidamente o alcance regulatório da Deliberação nº 130/2025, como também pode resultar em pleitos administrativos e judiciais por parte das concessionárias que se virem prejudicadas por uma restrição que carece de relevância prática e não demonstra coerência com o próprio objetivo da Deliberação em questão.

Dessa forma, o entendimento desta Superintendência diverge da manifestação da GEENG, uma vez que a manutenção da redação vigente do art. 3º da Deliberação nº 130/2025 não reflete, de forma adequada, a necessidade de garantir o equilíbrio econômico-financeiro das concessões que executaram obras essenciais e devidamente aceitas pela ANTT, ainda que realizadas antes do início da arrecadação de pedágio.

4.15. Como já sustentado anteriormente, a manutenção da redação atual tem alto potencial de acarretar tratamento não isonômico entre contratos, comprometendo a finalidade da metodologia desenvolvida, o que não pode permanecer.

4.16. Quanto ao conteúdo da Carta 68/2025 da ABCR (SEI nº 37628337), reforço que os argumentos apresentados já haviam sido, em sua maioria, considerados na análise realizada pela SUROD no âmbito da primeira Nota Técnica SEI nº 10145/2025/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 36287135). Portanto, o conteúdo da carta 68/2025 já se encontrava substancialmente abordado e avaliado tecnicamente.

4.17. Cabe destacar que a Minuta de Deliberação constante do SEI nº 37620078 foi submetida à análise da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres – PF/ANTT, que se manifestou por meio do **Parecer nº 00271/2025/PF-ANTT/PGF/AGU** (SEI nº 37800794). Na referida manifestação, a Procuradoria concluiu pela adequação técnica e jurídica das alterações propostas, não identificando óbices à aprovação da minuta apresentada. Destacou-se, ainda, que as modificações conferem segurança jurídica, promovem a isonomia entre os contratos de concessão e asseguram efetividade à metodologia de recomposição de insumos instituída pela Deliberação nº 130/2025. Vejamos trechos finais do referido parecer com os destaques necessários:

(...)

18. Dessa forma, a proposta ajustada pela SUROD, em atendimento à determinação da Diretoria, é tecnicamente adequada porque preserva todas as categorias de obras já contempladas na redação vigente, não havendo qualquer supressão ou restrição do escopo original. Adiciona expressamente as obras de trabalhos iniciais, praças de pedágio e edificações operacionais, conferindo clareza normativa quanto à sua inclusão na metodologia. Não cria hierarquia ou distinção entre as obras, mantendo todas sob a mesma classificação de CAPEX e submetendo-as aos mesmos critérios de comprovação técnica e documental. E **conferir maior clareza e segurança jurídica ao escopo de aplicação da metodologia, eliminando dúvidas interpretativas que poderiam comprometer a análise dos pleitos de reequilíbrio.**

19. A alteração do parágrafo único do art. 1º está intrinsecamente relacionada à alteração do art. 3º, formando com ela um conjunto lógico e sistemático. Ao se retirar a exigência de arrecadação de pedágio do art. 3º, torna-se necessário e coerente explicitar no parágrafo único do art. 1º que as obras realizadas antes do início da cobrança também estão abrangidas pela metodologia. As duas alterações, consideradas em conjunto, asseguram que todas as obras de CAPEX executadas durante a pandemia sejam contempladas pela metodologia de reequilíbrio, independentemente do momento de início da cobrança de pedágio, com clareza e segurança jurídica quanto ao escopo de aplicação.

4.18. Dessa forma, considerando que a apuração dos impactos associados à variação extraordinária dos preços dos insumos independe do início da cobrança tarifária, conforme entendimento técnico da SUROD e manifestação jurídica exarada no Parecer nº 00271/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37800794), impõe-se a adequação do escopo do referido dispositivo, de modo a contemplar, além das tipologias já previstas, as obras executadas em fase anterior à arrecadação. Inserem-se nesse contexto os trabalhos iniciais, a implantação de praças de pedágio e as edificações operacionais, que constituem investimentos que são executados previamente ao início da cobrança tarifária e podem igualmente ter sido impactados pelas variações extraordinárias dos preços dos insumos ocorridas durante o período pandêmico.

4.19. Apresenta-se a seguir o Quadro Comparativo com a redação vigente e a proposta de alteração da Deliberação nº 130/2025, contemplando o deferimento do pleito da ABCR quanto ao art. 3º e a proposição da SUROD de alteração do parágrafo único do art. 1º:

Quadro 1 – Redação Vigente x Proposta de Revisão da Deliberação nº 130/2025		
Artigo	Redação Vigente	Proposta de Nova Redação
Art. 1º, parágrafo único	Parágrafo único. A metodologia aplica-se exclusivamente às obras de ampliação de capacidade, melhorias, manutenção do nível de serviço e recuperação (CAPEX) executadas no período de 11 de março de 2020 a 5 de maio de 2023, correspondente à vigência da declaração de Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional pela Organização Mundial da Saúde.	Parágrafo único. A metodologia aplica-se exclusivamente às obras de ampliação da capacidade, trabalhos iniciais, praças de pedágio, edificações operacionais, melhorias, manutenção do nível de serviço e recuperação (CAPEX) executadas no período de 11 de março de 2020 a 5 de maio de 2023, correspondente à vigência da declaração de Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional pela Organização Mundial da Saúde.
Art. 3º	A metodologia aplica-se somente às concessões que, cumulativamente, executaram as obras previstas no parágrafo único do art. 1º no período ali indicado; e mantiveram arrecadação de pedágio durante o mesmo período.	A metodologia aplica-se às concessões que executaram as obras previstas no parágrafo único do art. 1º no período ali indicado.

4.20. Ante o exposto, em consonância com as manifestações técnicas e jurídicas presentes nos autos, as quais me alinho e utilizo como razão de decidir, entendo presentes as condições objetivas para deliberação, com fulcro no art. 50 *caput* e §1º da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, e **VOTO** por **APROVAR** a proposta de deliberação que **altera o parágrafo único do art. 1º e o ar. 3º da Deliberação nº 130, de 10 de abril de 2025**, a qual passará a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 1º ...

Parágrafo único. A metodologia aplica-se exclusivamente às obras de ampliação da capacidade, trabalhos iniciais, praças de pedágio, edificações operacionais, melhorias, manutenção do nível de serviço e recuperação (CAPEX) executadas no período de 11 de março de 2020 a 5 de maio de 2023, correspondente à vigência da declaração de Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional pela Organização Mundial da Saúde. (NR)

(...)

Art. 3º A metodologia aplica-se às concessões que executaram as obras previstas no parágrafo único do art. 1º no período ali indicado. (NR)

5. DA PROPOSIÇÃO FINAL

5.1. Ante o exposto, **VOTO** por **APROVAR** a proposta de deliberação que **altera o parágrafo único do art. 1º e o ar. 3º da Deliberação nº 130, de 10 de abril de 2025**, de modo a ampliar o escopo das obras passíveis de aplicação da metodologia para contemplar também as intervenções referentes à fase de trabalhos iniciais, e consequente retirada da exigência do critério de arrecadação de pedágio, conforme Minuta de Deliberação (SEI nº 37098793).

Brasília, 17 de dezembro de 2025.

*(assinado eletronicamente)***LUCAS ASFOR ROCHA LIMA**

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA**, **Diretor**, em 17/12/2025, às 17:40, 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 **37097232** e o código CRC **30F629AB**.

Referência: Processo nº 50500.183176/2022-49

SEI nº 37097232

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

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br