



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA

TERMO: VOTO À DIRETORIA

NÚMERO: 183/2025

OBJETO: Recurso Administrativo apresentado pelo Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas de Guarulhos e Região - SINDITAC-GRU, em face da Deliberação ANTT nº 320, de 2 de setembro de 2025, que autorizou a publicação do Edital de Processo Competitivo nº 4/2025, referente ao processo de otimização para alienação de 100% (cem por cento) das ações da Autopista Fernão Dias S.A.

ORIGEM: SUPERINTENDÊNCIA DE CONCESSÃO DA INFRAESTRUTURA (SUCON)

PROCESSO (S): 50500.050656/2025-77

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: não há

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta de análise do Recurso Administrativo (SEI nº 36222078) e do Requerimento Pedido de retorno de autos (SEI nº 37262218), apresentados pelo **Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas de Guarulhos e Região (SINDITAC-GRU)** em face da [Deliberação ANTT nº 320, de 2 de setembro de 2025](#), que autorizou a publicação do Edital de Processo Competitivo nº 4/2025, referente ao processo de otimização para alienação de 100% (cem por cento) das ações da **Autopista Fernão Dias S.A.**, cujo trecho objeto da concessão compreende a BR-381/MG/SP - Belo Horizonte - São Paulo.

2. DOS FATOS

2.1. Em 2/10/2025, o Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas de Guarulhos e Região (SINDITAC-GRU) apresentou Recurso Administrativo (SEI nº 36222078) em face da [Deliberação ANTT nº 320, de 2 de setembro de 2025](#), argumentando, em síntese, que o Edital de Processo Competitivo nº 4/2025 apresenta vícios que devem ser devidamente sanados, tendo em vista que envolve questões de interesse difuso, intimamente relacionadas à adequada prestação do serviço público de transporte rodoviário.

2.2. O Sindicato baseia seu recurso em quatro alegações principais. A primeira é **vício em relação ao sistema de livre cobrança de pedágio (Free Flow)**. Haveria violação da Lei nº 14.157/2021 devido à ausência de obrigatoriedade de implementação imediata do *Free Flow*. O edital determina apenas a realização de novos estudos, ignorando a viabilidade e a vantajosidade já concluídas em estudos anteriores.

2.3. Em segunda argumentação, alegou-se **vício em relação aos Pontos de Parada e Descanso (PPD)**. Segundo defendeu, o edital falha em cumprir a Lei nº 13.103/2015 (Lei do Motorista). A decisão seria negligente e trata a questão de forma superficial, sem exigir estudos de quantificação dos PPDs adequados à demanda de motoristas.

2.4. Em terceiro, alegou-se **descumprimento de pareceres jurídicos**, pois a decisão desconsiderou recomendações e determinações do Parecer nº 141/2025 da PF/ANTT relacionadas ao cumprimento de procedimentos essenciais do Regulamento de Concessões Rodoviárias (RCR).

2.5. Em quarta e última argumentação, alegou que a **ausência de Análise de Impacto Regulatório (AIR)** viola a Lei nº 13.848/2019 e a Resolução ANTT nº 5.888/2020.

2.6. Ao final, requereu a concessão de pedido liminar para suspensão imediata do Processo Competitivo Simplificado aprovado pela Deliberação nº 320/2025, trazendo as respectivas fundamentações de "*fumus boni iuris*" e "*periculum in mora*", e, no mérito, a anulação da Deliberação nº 320, de 2 de setembro de 2025, por vício de ilegalidade, ou, subsidiariamente, a reforma da Deliberação nº 320, de 2 de setembro de 2025, para que o processo competitivo simplificado seja condicionado à realização dos procedimentos legais exigidos pelas normas de regência.

2.7. Em 3/10/2025, por meio do Despacho DG (SEI nº 36268329), os autos foram remetidos para SUCON realizar a instrução processual, conforme dispõe o art. 3º da Instrução Normativa nº 12, de 7 de abril de 2020.

2.8. A Superintendência SUCON apresentou sua extensa análise sobre o recurso por meio do Despacho (SEI nº 37229136), sugerindo à Diretoria o não conhecimento do recurso administrativo por intempestividade.

2.9. Na sequência, o Sindicato apresentou o Requerimento de Pedido de Retorno de Autos (SEI nº 37262218), o qual foi encaminhado para Superintendência mediante o Despacho GAB-DG (SEI nº 37379072), para análise e manifestação.

2.10. No referido Requerimento de Pedido de Retorno de Autos (SEI nº 37262218), a parte recorrente sustenta que a unidade técnica deixou de analisar estudos existentes acerca da viabilidade de implantação imediata do sistema de pedagiamento em livre passagem (Free Flow) na BR-381/Fernão Dias, destacando a necessidade de exame específico de: (i) o Relatório Final Free Flow Fernão Dias (2022); e (ii) estudos técnicos elaborados pela concessionária mediante recursos de desenvolvimento tecnológico (RDT). Aduziu, ainda, que a ausência de apreciação do tema contraria a política pública setorial do Ministério dos Transportes, consubstanciada nas Portarias MT nº 848/2023 e nº 1.061/2023, as quais estabelecem diretrizes voltadas à modernização, modicidade e justiça tarifária, incluindo a recomendação de incorporação gradativa de tecnologias como o sistema Free Flow. Acrescentou que tal omissão configuraria violação à Instrução Normativa ANTT nº 12/2022, em razão de supostos vícios de instrução processual, notadamente quanto à análise processual, à fundamentação técnica e à ausência de citação dos principais estudos, em afronta ao disposto no art. 3º da mencionada norma. Por fim, pleiteou o retorno dos autos à SUCON para: (i) a análise técnica dos estudos relacionados ao Free Flow; (ii) a fundamentação explícita quanto à aplicabilidade ou não do sistema no trecho concedido; e (iii) a elaboração de novo Relatório à Diretoria, nos termos da IN nº 12/2022.

2.11. Ato contínuo, foi expedido o Relatório à Diretoria SEI nº 621/2025 (SEI nº 37531594) e Despacho de Instrução (SEI nº 37531754).

2.12. Nos termos do Despacho (SEI nº 37639137), o Diretor-Geral, com fulcro no artigo 44 do Regimento Interno da ANTT, aprovado pela Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022, e tendo em vista a relevância e urgência da submissão do tema à aprovação da Diretoria Colegiada, designou o processo para esta relatoria *ad hoc*, e propôs a apreciação da matéria em regime de urgência.

2.13. Em 28/11/2025, os autos foram regularmente distribuídos para esta Diretoria, conforme Certidão de Distribuição (SEI nº 37640705).

2.14. Tempestivamente, os autos foram incluídos em pauta de julgamento da 1.022ª Reunião de Diretoria Pública, prevista para ocorrer dia 4 de dezembro de 2025.

2.15. Por meio do Despacho SEGER (SEI nº 37688481), esta Diretoria foi informada sobre o pedido de sustentação oral por parte da interessada 37684079, o qual foi deferido com base nas disposições contidas no § 4º do art. 52 do Regimento Interno.

2.16. Ademais, foi protocolado pelo Dr. Edison Araujo da Silva, junto à Secretaria-Geral, o requerimento de acesso aos presentes autos (37683571 - protocolo nº 50500.067083/2025-11). Sobre tal requerimento, a SUCON expediu o OFÍCIO SEI nº 45732/2025/SUCON/DIR-ANTT (SEI nº 37689695) esclarecendo

que os documentos estão classificados como "documento preparatório", nos termos do art. 7º, §3º, da Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação - LAI), cujo acesso será assegurado a partir da tomada de decisão ou da edição do ato administrativo, conforme determinação expressa no art. 20 do Decreto citado.

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

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

Do cabimento do recurso

3.1. No presente caso, o recurso interposto visa anular a [Deliberação ANTT nº 320, de 2 de setembro de 2025](#), publicada no Diário Oficial da União em 3 de setembro de 2025. Por sua vez, o Recurso Administrativo (SEI nº 36222078) foi protocolado em 2 de outubro de 2025.

3.2. Conforme o art. 59 da Lei nº 9.784/99, Lei de Processo Administrativo Federal, salvo disposição legal específica, o prazo para interposição de recurso administrativo é de 10 (dez) dias, contados a partir da ciência ou divulgação oficial da decisão recorrida.

3.3. Em tese, o prazo recursal de 10 (dez) dias expirou em 15 de setembro de 2025, tornando o recurso intempestivo.

3.4. Todavia, recomenda-se o exame do mérito recursal para evitar quaisquer alegações, ainda que infundadas, de violação ao devido processo legal.

3.5. Ainda que superada a questão da intempestividade – o que se admite apenas para fins de argumentação –, as alegações de mérito apresentadas pelo SINDITAC não encontram respaldo técnico ou jurídico, conforme detalhadamente demonstrado a seguir.

Do Free Flow

3.6. A parte Recorrente sustenta que o Edital de Processo Competitivo nº 4/2025 não incorpora a exigência de implementação obrigatória da cobrança de pedágio na modalidade livre passagem (Free Flow), limitando-se a prever a realização de "novos estudos" sobre o tema. Nessa perspectiva, o Sindicato alega ter ocorrido o descumprimento do mandamento legal estabelecido pela Lei nº 14.157/2021, configurando possível violação ao disposto no referido diploma legal.

3.7. Inicialmente, trata-se de um processo regulamentado pela Portaria MT nº 995/2023, a qual estabelece, em seu artigo 1º, as premissas de modernização, padronização e otimização dos contratos de concessão de rodovias federais.

3.8. Neste sentido, o comando contido no artigo supracitado deverá ser analisado em cada caso, bem como observadas as especificidades de cada malha rodoviária, conforme estabelecido no art. 4º vejamos:

Art. 4º A Política Nacional de Outorga adotada à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário deverá considerar as características específicas de cada trecho rodoviário, da região atravessada, dos resultados obtidos em estudos, levantamentos, investigações e projetos e do cenário macroeconômico vigente.

3.9. Compulsando a referida Portaria, pode ser constatado que, em seu artigo 13, § 4º, contém a previsão expressa de implementação do sistema de livre passagem (*Free Flow*) preferencialmente no início do contrato de concessão ou, na impossibilidade, dentro do prazo razoável definido contratualmente:

Art. 13. A justiça tarifária é princípio basilar e deverá ser observada em toda a execução do contrato, sem que sua aplicação reduza a qualidade do serviço ofertado.

§ 4º A implantação de sistemas de pedagiamento automático de livre passagem ("*Free Flow*") deve, preferencialmente, ser contemplada nos contratos de concessão federal, no início do pedagiamento ou, na impossibilidade, dentro de prazo razoável definido contratualmente, preferencialmente, até o 5º ano.

3.10. Neste sentido, o comando disposto na subcláusula 19.5 do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão contém, de fato, a previsão de que a concessionária realize estudos técnicos acerca da vantajosidade para implementação do referido sistema de cobrança de pedágio (*Free Flow*).

3.11. Tal comando se dá em razão da necessidade de substituição das praças de pedágio convencionais por pórticos, que serão distribuídos dentro do sistema rodoviário a fim de proporcionar maior comodidade aos usuários e manter a justiça tarifária.

3.12. Cabe destacar que o Termo Aditivo ao Contrato de Concessão contém mecanismos capazes de mitigar o impacto tarifário gerado aos usuários da malha rodoviária em questão, mantendo o princípio da modicidade tarifária bem como proporcionando a justiça tarifária.

3.13. Ademais, destaco que a determinação de "*novos estudos*" acerca da cobrança de pedágio por livre passagem (*Free Flow*) não representa uma violação à Lei nº 14.157/2021. Deve-se ressaltar que os estudos feitos anteriormente não vinculam, mas apenas subsidiam a tomada de decisão.

3.14. Portanto, a implementação do *Free Flow* consiste em uma diretriz política para novas concessões e há regras de transição para migração.

Dos Pontos de Parada e Descanso

O Sindicato alega que no processo competitivo em questão o tratamento dos PPDs foi realizado de forma genérica e superficial, sem exigir da concessionária a realização dos estudos de demanda e localização.

No entanto, sem razão.

A Resolução ANTT Nº 6.054, de 31 de outubro de 2024, a qual possui o escopo de aprovar o regulamento dos Pontos de Parada e Descanso sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT,

estabelece as condições necessárias para a implementação dos Pontos de Parada e Descanso (PPD) ao longo das rodovias federais que estão sob a gestão desta Agência Reguladora. Conforme estabelecido no art.3º:

Art. 3º Para cumprimento do descanso exigido no art. 67-C, da Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), caberá à concessionária da rodovia federal elaborar estudo locacional específico da rodovia concedida que, no mínimo, deverá indicar:

(...)

§ 2º Todos os estudos locacionais deverão ser analisados pela ANTT, que poderá aceitar, rejeitar ou solicitar complementação de informações e dados, podendo esses estudos serem analisados por entidades que representam os usuários dos PPDs.

§ 3º Após a apreciação dos estudos de PPD exigidos neste artigo, a concessionária deverá encaminhar o respectivo projeto executivo à Superintendência competente, nos termos da resolução específica.

É na execução contratual que naturalmente a matéria poderá ser melhor vista quanto ao seu detalhamento, tanto é que a resolução prevê que todos os estudos locacionais deverão ser analisados pela ANTT, que poderá aceitar, rejeitar ou solicitar complementação de informações e dados, podendo esses estudos serem analisados por entidades que representam os usuários dos PPDs e que após a apreciação dos estudos de PPD exigidos, a concessionária deverá encaminhar o respectivo projeto executivo à Superintendência competente.

Assim, de forma geral, os estudos serão desenvolvidos pela concessionária vencedora do certame de leilão a fim de determinar qual o melhor local, para a instalação efetiva do PPD, inclusive em qual o sentido da via e essa proposta será validada pela ANTT, orientados PER e demais normas correlatas vigentes. Como observação, ainda, é inserido em PER, que as localizações dos dispositivos apresentados podem variar em decorrência de impedimentos técnicos, devendo ser previamente apresentados e aprovados pela ANTT, o que é válido até mesmo para aquelas construções para as quais já constam a indicação topográfica (latitude e longitude).

Para além disso, no cálculo do quantitativo de PPDs, leva-se em conta a quilometragem total da rodovia a ser licitada. Contudo, os sistemas rodoviários não lineares e que possuem trechos curtos, não apresentam como características viagens de longas distâncias, logo, não há viabilidade para serem classificados como objeto de estudos para inserção de PPDs a serem instalados e disponibilizados pela própria concessionária.

Portanto, os trechos caracterizados por serem de longa distância são contemplados com PPDs, podendo variar a quantidade de acordo com o trecho em questão. Desse modo, os PPDs devem estar em uma distância de aproximadamente 200 km entre os locais de descanso e o início e final do trecho

licitado.

Por outro lado, em relação à necessidade de instalação dos Pontos de Parada e Descanso nos trechos de curta distância, há que se realizar a interpretação da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, a qual intenta incentivar a abertura de novos pontos de parada e descanso por particulares, porquanto não compete somente ao poder concedente a sua inserção em rodovias concedidas. Logo, pontos de descanso podem ser outros que não somente os PPDs descritos no PER. Já esses pontos de descanso privados devem ser construídos e geridos conforme normas descritas em contrato e requisitos da portaria ministerial (Portaria do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) nº 944, de julho de 2015).

Neste contexto, **friso que no âmbito do projeto de otimização da Rodovia compreendida pela BR-381/MG/SP (Fernão Dias) contém a previsão expressa de implementação de 02 (dois) Pontos de Parada e Descanso PPD até o 24º (vigésimo quarto) mês de concessão.** Essa lógica decorre da interpretação de normativos legais. O CTB, Lei 9.503/97, estabelece em art. 67-C que o motorista profissional não poderá dirigir por mais de 5 horas ininterruptas.

Isso posto, resta claro que a ANTT regulamenta e estrutura os projetos de forma a atender a demanda dos trechos e alcançar os desígnios da Lei dos Caminhoneiros e do Decreto nº 8.433/2015 quanto à previsão de instalação de postos de parada e descanso de motoristas profissionais em Programa de Exploração de Rodovia, não havendo razões para deferimento do recurso interposto.

Parecer nº 141/2025 da PF-ANTT

3.15. Alega, o Sindicato, que houve o descumprimento das recomendações expostas no Parecer nº 141/2025, da PF/ANTT, em relação aos seguintes pontos:

a) Necessidade de Oitiva da SUCON: A Procuradoria foi expressa ao recomendar que a Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) fosse ouvida, destacando que esta “vem trabalhando em seus novos projetos, e vem estruturando-os com modelos inovadores de cobrança tarifária em sistemas de livre passagem”. A SUCON possui expertise técnica específica em sistema free flow, sendo imprescindível sua manifestação para garantir a coerência técnica e segurança jurídica da regulamentação.

b) Exigência de Novo Processo de Participação Social: O parecer foi categórico ao determinar que as alterações implementadas representavam “mudança estrutural significativa na abordagem regulatória”, configurando “nova proposta normativa que extrapola meros ajustes redacionais”. A Procuradoria concluiu pela necessidade de nova submissão da minuta ao controle e participação social.

3.16. No entanto, sem razão.

3.17. O processo competitivo simplificado para otimização do contrato de concessão da Fernão Dias foi tratado, no âmbito da PF/ANTT, mediante o Parecer n. 00162/2025/PF-ANTT/PGF/AGU. (SEI nº 35014703). Na análise do órgão jurídico, **não foi constatada nenhuma ilegalidade na condução do processo.** Pelo contrário, houve expressa opinião pela regularidade jurídica dos procedimentos prévios de consulta pública, da minuta de edital e da minuta de termo aditivo submetidos à análise, podendo o feito ser levado à deliberação e aprovação pela Diretoria Colegiada da ANTT. Vejamos:

99. Diante do exposto, é possível concluir que o processo competitivo foi desenhado de forma a garantir ampla participação de interessados, com regras claras e objetivas para a aquisição da totalidade das ações da concessionária; soube incorporar sólidos mecanismos de transparência, desde o acesso ao Data Room até o sistema estruturado de perguntas e respostas, garantindo que todos os potenciais interessados possam obter, em igualdade de condições, as informações necessárias para fundamentar adequadamente suas decisões de investimento.

100. A estrutura de governança do processo centrada na Comissão composta por membros indicados pela ANTT, associada ao papel da B3 como operadora do procedimento, fornece adequada segurança institucional ao processo. As garantias exigidas, embora significativas em termos de valores, são compatíveis com a magnitude do negócio e seguem padrões de mercado, não configurando barreira injustificada à participação. O processo de due diligence, por sua vez, contemplou regras detalhadas para acesso e uso das informações, prazos adequados para análise e mecanismos de esclarecimento de dúvidas, também em busca de proporcionar condições equânimes para todos os interessados avaliarem o ativo e formularem suas propostas.

101. Observadas as sugestões de redação e recomendações feitas neste Parecer, opina essa Procuradoria pela regularidade jurídica dos procedimentos prévios de consulta pública, da minuta de edital e da minuta de termo aditivo ora submetidos à análise (SEI nº 34479472), podendo o feito ser levado à deliberação e aprovação pela Diretoria Colegiada da ANTT.

3.18. **Acerca da realização do PPCS, apenas foi ressaltado que a Consulta Pública ainda estava em andamento e que dúvidas remanescentes deveriam ser levadas ao órgão jurídico.** Conforme a conclusão exposta no referido parecer:

102. Não se pode olvidar que o Processo de Participação e Controle Social (Consulta Pública nº 01/2025) ainda está em trâmite, pois “o prazo para o envio de contribuições será das 9 horas (horário de Brasília) do dia 22 de julho de 2025, até as 18 horas (horário de Brasília) do dia 22 de agosto de 2025”. Isso quer dizer que tais documentos ainda são passíveis de alterações decorrentes das contribuições da sociedade. Em caso de dúvidas jurídicas remanescentes, devem os autos ser submetidos a Procuradoria Federal para emissão de opinativo jurídico.

103. Por fim, recomendamos, ainda, a juntada a estes autos do Termo de Autocomposição assim que assinado, condição para a publicação do Edital. (grifo nosso)

3.19. O DESPACHO DE APROVAÇÃO Nº. 00221/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 35014721), apenas reforçou a importância da Consulta Pública e que a sua conclusão demandaria nova análise da Procuradoria Federal, nos seguintes termos:

2. Em reforço, reitero o alerta final ali destacado no sentido de que ainda tramita processo de participação e controle social (Consulta Pública nº 01/2025), cujo prazo final para recebimento de contribuições se encerrou tão somente em 22 de julho de 2025. A conclusão do procedimento depende de elaboração do Relatório Final da Consulta Pública que enfrente todas as críticas e sugestões colhidas, e de ser levado à aprovação pela Diretoria Colegiada, o que demandará, de toda forma, nova manifestação desta Procuradoria.

3. E, como é sabido, a conclusão da Consulta Pública é pressuposto para publicação do Edital de Processo Competitivo, seja pela necessidade de se conferir a devida transparência ao que foi acordado no âmbito da Secretaria de Consenso do Tribunal de Contas da União - TCU, mas especialmente pela importância de que a sociedade organizada - e sobretudo os eventuais interessados na aquisição do controle da Concessionária AutoPista Fernão Dias S.A. - tenham tempo suficiente para se inteirar do projeto e do procedimento a que se sujeitarão.

3.20. A Consulta Pública nº 1/2025 foi aberta a para divulgação dos documentos técnicos, jurídicos e econômico-financeiros para fins de divulgação e recebimento de contribuições.

3.21. O período para o recebimento de contribuições ocorreu a partir das 09h00 do dia 22 de julho de 2025 até às 18 horas do dia 22 de agosto de 2025 (horário de Brasília). As sessões públicas presenciais ocorreram em Guarulhos/SP, no dia 07 de agosto de 2025, bem como em Contagem/MG, no dia 08 de agosto de 2025.

3.22. No período ofertado para manifestações foram recebidos 30 (trinta) protocolos por meio do sistema ParticipANTT e outros meios e 57 (cinquenta e sete) contribuições realizadas oralmente durante a sessão pública, perfazendo-se 82 (oitenta e duas) contribuições que foram devidamente analisadas pela equipe técnica, conforme o RELATÓRIO FINAL DA CONSULTA PÚBLICA SEI Nº 35031669/2025 disponibilizado no sítio eletrônico da ANTT, especificamente na página relacionada à consulta pública, a saber: <https://participantt.antt.gov.br/eventos?CodigoAudencia=632>, bem como no processo SEI nº 50500.033938/2025-18.

3.23. A SUCON encaminhou a documentação gerada após Consulta Pública à PFANTT, a fim de subsidiar a análise complementar do órgão jurídico no que tange às alterações realizadas atinentes às contribuições acatadas no PPCS.

3.24. Novamente, a PFANTT se manifestou pela regularidade do processo, inclusive da Consulta Pública nº 01/2025, mediante o Parecer Nº 00182/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 35208332), no âmbito do processo SEI nº 50500.033938/2025-18. Senão vejamos:

56. Diante do exposto, é possível concluir que o processo competitivo foi desenhado de forma a garantir ampla participação de interessados, com regras claras e objetivas para a aquisição da totalidade das ações da concessionária; soube incorporar sólidos mecanismos de transparência, desde o acesso ao Data Room até o sistema estruturado de perguntas e respostas, garantindo que todos os potenciais interessados possam obter, em igualdade de condições, as informações necessárias para fundamentar adequadamente suas decisões de investimento.

57. estrutura de governança do processo centrada na Comissão composta por membros indicados pela ANTT, associada ao papel da B3 como operadora do procedimento, fornece adequada segurança institucional ao processo. As garantias exigidas, embora significativas em termos de valores, são compatíveis com a magnitude do negócio e seguem padrões de mercado, não configurando barreira injustificada à participação. O processo de due diligence, por sua vez, contemplou regras detalhadas para acesso e uso das informações, prazos adequados para análise e mecanismos de esclarecimento de dúvidas, também em busca de proporcionar condições equânimes para todos os interessados avaliarem o ativo e formularem suas propostas.

58. 35133397 Observadas as sugestões de redação e recomendações feitas tanto no PARECER n. 00162/2025/PFANTT/PGF/AGU como nesta manifestação, opina essa Procuradoria pela regularidade jurídica da consulta pública e das minutas de documentos jurídicos ora submetidos à análise (SEI), podendo o feito ser levado à deliberação e aprovação pela Diretoria Colegiada da ANTT.

59. Por fim, recomendamos, ainda, a juntada a estes autos do Termo de Autocomposição assim que assinado, condição para a publicação do Edital.

3.25. A PF/ANTT foi mais uma vez instada, acerca da complementação do Relatório Final da Consulta Pública nº 01/2025, oportunidade em que se manifestou mediante a Nota Jurídica Nº. 00685/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 36330786), no âmbito do processo SEI nº 50500.033938/2025-18, ocasião em que concluiu a juridicidade do processo:

8. Diante do exposto, outra não seria a posição desta Procuradoria Federal além de concluir pela juridicidade da complementação do Relatório Final da Consulta Pública nº 01/2025, mediante aprovação e publicação do Anexo IV Respostas Complementares (SEI nº 36173627) e do Anexo I - Participantt - Complemento (SEI nº 36173812), bem como pela legalidade - além da imprescindibilidade - da publicação o mais breve possível de Comunicado Relevante que publiciza as alterações necessárias no Edital de Processo Competitivo nº 04/2025.

3.26. Verifica-se, assim, que a Sucon participou ativamente das etapas do processo, exercendo corretamente as suas atribuições previstas no Regimento Interno da Agência (Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022), de modo que a regularidade da Consulta Pública foi atestada pela PF/ANTT.

3.27. No tocante a alegação de **novo PPCS**, esta também não comporta acolhimento.

3.28. De fato, o número significativo de contribuições recebidas demonstra que os meios de divulgação e participação, em um ambiente propício ao encaminhamento dos pleitos e sugestões, lograram êxito em seu alcance. Ademais, todas as contribuições foram analisadas efetivamente, consignando-se as justificativas para o acolhimento ou não para cada uma, o que demonstra a efetiva participação da sociedade e que vários aspectos relevantes foram levados à discussão.

3.29. Ocorre que é natural que haja atualizações no projeto. Ademais, mediante esse processo democrático virtuoso o Poder Público é levado a refletir sobre as suas propostas, inclusive diante dos pleitos da sociedade. A realização da consulta pública não possui o condão de criar um obstáculo às oportunas e necessárias adaptações do projeto.

3.30. O que deve ficar claro é que as atualizações realizadas não alteram os pontos importantes e basilares do projeto ao ponto de desvirtuar ou mesmo abalar os seus propósitos.

3.31. Vale ressaltar que a Resolução ANTT nº 6.020/2023 assim dispõe sobre a possibilidade de realização de nova Consulta Pública em razão de alterações da proposta original:

Art. 31. Quando a proposta submetida à Consulta Pública ou Audiência Pública for consideravelmente alterada em decorrência do processo de participação, a unidade organizacional condutora do processo **poderá, a seu critério**, realizar novo processo de participação social, observando o disposto nesta Resolução. (grifo nosso)

3.32. O fato de que a realização de novo PPCS nessas ocasiões é **uma faculdade e não uma obrigação** significa que se pretende abarcar situações excepcionais nas quais há uma verdadeira desconfiguração da proposta original que é transformada em um projeto totalmente novo.

3.33. Como dito, a Consulta Pública realizada alcançou plenamente os seus objetivos, que permanecem válidos. A sociedade foi efetivamente ouvida, o que põe fim à etapa de participação e controle social regularmente prevista.

3.34. A ANTT é uma entusiasta da participação social, por compreender que a sua utilização adequada é de suma importância para o alcance de bons resultados. Ocorre que, no caso em tela, entendemos que a realização de nova Consulta Pública não é só inapropriada como também pode levar a prejuízos.

3.35. Para além dos pontos já levantados, que já demonstram que a realização de nova Consulta Pública no caso em tela não guarda consonância com os objetivos do PPCS, há que ressaltar a necessidade de que haja celeridade.

3.36. O processo competitivo da Fernão Dias faz parte da estratégia de desestatização das rodovias federais. O processo competitivo representa etapa essencial desse projeto, cujo objetivo é a modernização e melhoria da infraestrutura rodoviária, além da ampliação da capacidade de escoamento de produção e de integração regional.

3.37. O processo competitivo da Fernão Dias representa uma importante iniciativa para o desenvolvimento da infraestrutura viária, beneficiando tanto a mobilidade quanto a economia. Essa rodovia é essencial para a interligação de cidades estratégicas, sendo que cada uma delas desempenha papel fundamental no escoamento de produção e no deslocamento de pessoas.

3.38. Assim, a realização de nova Consulta Pública no caso em tela, em que não há demonstrada a sua necessidade, além de poder causar um novo imbróglio diante do fato de que se poderia levar à rediscussão pontos que já estão devidamente tratados, significaria uma grande demora para a consecução dos objetivos estatais, à margem de princípios básicos da Administração Pública, como o princípio da eficiência.

3.39. Ante o exposto, nego provimento ao recurso neste tópico.

Da Análise de Impacto Regulatório (AIR)

3.40. A recorrente alega que a decisão foi tomada sem a realização de AIR, o que violaria normativos da ANTT.

3.41. Novamente sem razão.

3.42. AIR é o procedimento que, a partir da definição de problema regulatório, volta-se a uma avaliação prévia à implementação de uma ação regulatória, como na hipótese de edição dos atos normativos, e contém informações e dados sobre os seus prováveis efeitos, para verificar a razoabilidade do impacto e subsidiar a tomada de decisão.

3.43. O art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, instituiu a obrigatoriedade de realização de AIR no âmbito das Agências Reguladoras Federais para os casos de alteração de atos normativos que sejam de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços.

3.44. Já o Regimento Interno da Agência prevê que a edição, a alteração ou a revogação de atos normativos ou outra ação regulatória de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados será precedida de Análise de Impacto Regulatório, porém os casos em que não for realizada a AIR, deverá ser disponibilizada nota técnica ou documento equivalente que tenha fundamentado o problema regulatório identificado e a proposta de decisão. Senão vejamos:

Art. 95. A edição, a alteração ou a revogação de atos normativos ou outra ação regulatória de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados será precedida de Análise de Impacto Regulatório.

(...)

Art. 98. Nos casos em que não for realizada a AIR, deverá ser disponibilizada, no mínimo, nota técnica ou documento equivalente que tenha fundamentado o problema regulatório identificado e a proposta de decisão.

3.45. O Regimento Interno da ANTT prevê, também, que o instrumento “Resolução” é o ato normativo de caráter geral e abstrato sobre matérias de competência da ANTT. Já o “Edital” é o documento formal que contém as regras, condições e requisitos para a realização de um processo seletivo, licitação, concurso, chamamento público ou qualquer outra modalidade de convocação ou contratação. *In verbis*:

Art. 105. As manifestações da ANTT ocorrerão mediante os seguintes instrumentos:

I - Resolução: ato normativo editado pela Diretoria Colegiada, de caráter geral e abstrato, sobre matérias de competência da ANTT;

(...)

XIII - Edital: documento formal que contém as regras, condições e requisitos para a realização de um processo seletivo, licitação, concurso, chamamento público ou qualquer outra modalidade de convocação ou contratação.

3.46. Tem-se, assim, que o instrumento AIR é voltado mais especificamente para atos de caráter geral e abstrato, tais como as resoluções emitidas pela ANTT.

3.47. De toda sorte, o trabalho desenvolvido ao longo do processo, assim como nos demais processos competitivos conduzidos por esta Agência, contém, de forma transparente, todos os fundamentos e justificativas relacionados à proposta. As análises feitas no âmbito do processo nº 50500.033938/2025-18 demonstram que foram consideradas as alternativas viáveis para a solução dos problemas enfrentados. Ademais, a proposta em questão é fruto de um amplo debate não só no âmbito da ANTT como também no TCU, inclusive quanto às alternativas verificadas para solução dos problemas enfrentados. Tanto é que a proposta deriva de solução consensual construída no âmbito da Corte de Contas e aprovada pelo Plenário do TCU por meio do Acórdão nº 1.369/2025, sob o registro da Tomada de Contas nº 016.032/2024-1.

3.48. Verifica-se, portanto, que não há erro ou falha cometida no âmbito dos trabalhos desenvolvidos, e que foram devidamente respeitadas todas as regras aplicáveis e os princípios da administração pública, motivo pelo qual o recurso administrativo não comporta acolhimento.

3.49. Ante o exposto, conheço do recurso interposto para, no mérito, negar provimento.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, VOTO por conhecer do recurso interposto para, no mérito, negar provimento.

Brasília, 4 de dezembro de 2025.

(assinado eletronicamente)

Lucas Asfor Rocha Lima
Diretor/



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA, Diretor**, em 04/12/2025, às 17:42, 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 **37707684** e o código CRC **5FD4F6A1**.