



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DSM

RELATORIA: Diretoria Severino Medeiros - DSM

TERMO: Voto à Diretoria Colegiada

NÚMERO: 005/2026

OBJETO: Recurso com Pedido de Efeito Suspensivo contra Decisão SUPAS nº 1.502, de 13 de outubro de 2025

ORIGEM: Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SUPAS)

PROCESSO (S): 50500.045414/2025-61

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: Não há

ENCAMINHAMENTO: PELO CONHECIMENTO DO RECURSO INTERPOSTO PELA GUERINO SEISCENTO TRANSPORTES S.A., CNPJ Nº 72.543.978/0001-00 PARA, NO MÉRITO, NEGAR-LHE PROVIMENTO.

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de Recurso com Pedido de Efeito Suspensivo, interposto pela empresa GUERINO SEISCENTO TRANSPORTES S.A., CNPJ nº 72.543.978/0001-00, contra a Decisão SUPAS nº 1.502, de 13 de outubro de 2025.

2. DOS FATOS

2.1. Em 05/09/2025, a GUERINO SEISCENTO TRANSPORTES S.A., CNPJ nº 72.543.978/0001-00, protocolou o processo nº 50500.045414/2025-61, referente à solicitação de convalidação de operação conjunta de linhas intermunicipais do Estado de São Paulo/SP, com as seguintes linhas interestaduais:

- a) CURITIBA/PR - ARAÇATUBA/SP, prefixo nº PRSP0111020;
- b) MARINGÁ/PR - TUPÃ/SP, prefixo nº PRSP0111006;
- c) CAMPO GRANDE/MS - BRASÍLIA/DF, prefixo nº MSDF0111024;
- d) CAMPO GRANDE/MS - SÃO PAULO/SP, prefixo nº MSSP0111021;
- e) TRÊS LAGOAS/MS - CURITIBA/PR, prefixo nº MSPR0111022;
- f) CAMPO GRANDE/MS - SÃO PAULO/SP, prefixo nº MSSP0111003.

2.2. O pedido da regulada foi analisado pela Nota Técnica SEI nº 10243/2025/CTRIPO/GEOPE/SUPAS/DIR/ANTT (36350141) que concluiu pelo seu indeferimento, conforme Decisão SUPAS nº 1.502, de 13 de outubro de 2025 (36593859), publicada no Diário Oficial da União de 15 de outubro de 2025, por inobservância ao disposto na Resolução nº 6.033, de 21 de dezembro de 2023.

2.3. Em 21/10/2025, a empresa interpôs recurso contra essa Decisão (36746704) visando a reforma do ato sustentando suas alegações nos fundamentos a seguir.

- a) Direito adquirido à operação indeferida e ato jurídico perfeito que sustenta seu direito; inaplicabilidade retroativa da Resolução ANTT nº 6.033/2023;
- b) Violação ao princípio da isonomia por suposto tratamento desigual entre o Grupo Constantino e as demais autorizatárias;
- c) Incoerência de atuação da administração;
- d) Superveniência normativa e impossibilidade de retroatividade;
- e) Aplicação dos princípios do *tempus regit actum* e da confiança legítima; e
- f) Aplicabilidade da convalidação de operações simultâneas ou conjuntas à luz da Resolução ANTT nº 6.033/2023.

2.4. O processo foi então instruído com o Relatório à Diretoria 624 (SEI nº 37553281) e Minuta de Deliberação (SEI nº 37553700), e sorteado à minha relatoria, conforme Certidão de Redistribuição (SEI nº 38090272).

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Nos termos do art. 59 da Lei n. 9.784/1999 é de 10 dias o prazo para interposição de recurso administrativo, de modo que tendo sido o ato ora impugnado publicado no DOU de 15 de outubro de 2025, com protocolo de recurso em 21 de outubro de 2025, reputa-se tempestivo o apelo.

3.2. Ademais, legítima a representação da recorrente, reputam-se presentes os requisitos de admissibilidade do feito.

3.3. No que atine às razões recursais, a empresa GUERINO SEISCENTO TRANSPORTES S.A., apresenta, em síntese, as seguintes alegações, às quais seguem os devidos esclarecimentos da área técnica:

a) Direito Adquirido e Ato Jurídico Perfeito: a empresa argumenta que suas operações conjuntas de transporte interestadual e intermunicipal foram regularmente autorizadas e cadastradas pela ANTT sob as revogadas Resoluções nº 4.770/2015 e nº 5.285/2017, com base em decisões judiciais que suprimiram a autorização da ARTESP. A empresa defende que a Resolução ANTT nº 6.033/2023 não pode retroagir para invalidar essas autorizações, pois elas foram concedidas sob normas anteriores.

3.4. No que se refere ao item a), a SUPAS se fundamenta no teor da Nota Técnica - ANTT 10230/2025 (36336824), no sentido de não haver direito adquirido fundado em liminares, cuja eficácia depende de confirmação no mérito, inexistindo expectativa legítima de consolidação automática. Argumenta, ainda, que as decisões judiciais mencionadas pela requerente foram suspensas pela Justiça Federal e ainda são objeto de recursos no juízo federal de origem, no TRF3 e no STF.

3.5. Noutra esteira, reitera que não existe direito adquirido a regime jurídico no âmbito de autorização de transporte terrestre, conforme previsto no artigo 47 da Lei nº 10.233/2001:

Art. 47. A empresa autorizada não terá direito adquirido à permanência das condições vigentes quando da outorga da autorização ou do início das atividades, devendo observar as novas condições impostas por lei e pela regulamentação, que lhe fixará prazo suficiente para adaptação.

3.6. Tal posicionamento ainda encontra respaldo na jurisprudência aplicável ao setor. O STF, em sede de controle concentrado de constitucionalidade (ADI 5549), reafirmou não haver direito adquirido a regime jurídico de outorga, entendimento vinculante à Administração Pública federal (Decreto nº 2.346/1997). Decisões como as proferidas na ADI 5.062, ADI 2.555 e no RE 563.965, reiteram a compulsoriedade de adaptação ao novo regime regulatório, sem qualquer expectativa de perpetuação de situações jurídicas sob a égide de normativos revogados.

3.7. Com a vigência da Resolução nº 6.033/2023, todas as empresas que pretendam realizar operação conjunta devem apresentar requerimento administrativo acompanhado de toda a documentação pertinente, não sendo uma exigência aplicada exclusivamente à empresa em tela.

3.8. Sendo assim, a SUPAS sustenta que a tentativa da empresa de invocar a proteção constitucional ao direito adquirido (CF, art. 5º, XXXVI) revela deturpação do instituto, pois o pedido administrativo se refere à regime jurídico de natureza pública, mutável, e sujeito ao interesse coletivo e à função regulatória da ANTT.

3.9. Por sua vez, a empresa sustenta sua argumentação central em uma suposta “prova documental” colacionada nos autos de que a ANTT teria autorizado, no passado, a operação conjunta entre serviços intermunicipais e interestaduais, conforme se depreende do Despacho COTAX 16879389 (37640941), de 17/05/2023.

3.10. Em resposta, a área técnica demonstra que a leitura integral do documento mencionado é contrária às alegações da transportadora. Extrai-se do referido despacho o seguinte trecho:

"Vale ressaltar, mais uma vez, que as seções intermunicipais não são autorizadas pela ANTT, trata-se apenas e tão somente de autorização para a realização de operação simultânea de serviço de transporte interestadual e intermunicipal/estadual, com vistas à otimização dos serviços da empresa solicitante, conforme facultado pela Resolução ANTT n. 5.285/2017.

Nesse sentido, considerando a decisão judicial em tela, que supriu a autorização da ARTESP para operação de linhas intermunicipais no Estado de São Paulo (as quais poderiam ser então operadas pela Autora, sem qualquer relação ou interferência com as linhas federais), esta Autarquia Federal passou à análise dos requerimentos de operação simultânea indicados no Anexo I da Petição Inicial (Sei nº 16878886), à luz dos demais requisitos objetivos da Resolução ANTT n. 5.285/2017."

3.11. E acrescenta:

"Assim, mediante o e-mail Sei nº 16889663, foi parcialmente deferido o pedido da empresa GUERINO SEISCENTO TRANSPORTES S.A para realizar a operação simultânea de linhas interestaduais com serviços intermunicipais no Estado de São Paulo, consoante relatórios atualizados das linhas anexos (Sei nº 16889209, Sei nº 16889688), tendo sido desconsiderados tão somente as localidades que não eram coincidentes com pontos de embarque/desembarque de passageiros das linhas interestaduais, cujos itinerários não poderiam ser "redesenhados" para atendimento a serviço estadual em prejuízo do federal."

3.12. Nesse sentido, concluiu-se que nunca houve autorização administrativa da ANTT para a GUERINO no sentido da realização de operação conjunta entre serviços intermunicipais e linhas interestaduais, conforme exposto em manifestações técnicas anteriores.

3.13. Somente em cumprimento à ordem judicial é que a ANTT apreciou a operação conjunta desejada pela autora. Não se trata de requerimento administrativo regular apresentado pela regulada e deferido pela ANTT no exercício de sua discricionariedade técnica, mas sim de estrito cumprimento de decisão judicial. À luz das normas vigentes, quando da consumação do ato, não houve o cumprimento dos requisitos.

3.14. O documento exarado pela COTAX explicita que a atuação da ANTT consistiu apenas em registrar nos históricos das linhas a ‘anotação’ das autorizações para operação das seções intermunicipais em cumprimento à decisão judicial.

3.15. Assim, o termo “requerimentos administrativos”, no contexto do trecho do despacho apresentado pela recorrente, não corresponderia a um pedido administrativo formal, mas à apresentação da própria decisão judicial determinando o cumprimento obrigatório.

3.16. Portanto, não haveria protocolo administrativo válido ou mesmo a análise técnica dos requisitos da operação simultânea, tais como: sobreposição total do itinerário, coincidência dos pontos de parada, apoio e troca de motoristas, e respeito integral aos horários e esquema operacional da linha interestadual, dispensando-se a hipótese de uma suposta autorização da ANTT ou manifestação técnica favorável.

3.17. A respeito destas alegações iniciais, ante ao exposto pela transportadora e pela área técnica competente, **concluo pelo não provimento à alegação da requerente de violação a direito adquirido, bem como da existência de ato administrativo perfeito de autorização das operações conjuntas mencionadas.**

3.18. A começar pela avaliação do ato administrativo de registro da ora denominada operação simultânea de linhas interestaduais com linhas intermunicipais, frisa-se que foi ato realizado em estrito cumprimento à decisão judicial proferida à época em caráter liminar e, portanto, **precário**. A revogada Resolução nº 5.285/2017 estabelecia, como critério de admissão da operação simultânea com o serviço intermunicipal, um ato composto de anuência da ANTT e do órgão Estadual competente para regular o transporte intermunicipal envolvido. Verifica-se que tais condições não foram cumpridas, afastando a hipótese de ato jurídico perfeito à luz do normativo aplicável à época.

3.19. Na ausência de ato perfeitamente consumado, refuta-se também a hipótese de direito adquirido à continuidade da prestação do serviço mesmo após a superveniência de novo marco regulatório. Entretanto, vale destacar que inexistência de direito adquirido a regime jurídico já foi amplamente ratificada no entendimento do Supremo Tribunal Federal e recentemente do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, sobretudo quando se trata a respeito de autorizações outorgadas pela ANTT.

b) Princípio da Isonomia e c) Incoerência na atuação da ANTT: a requerente denuncia tratamento desigual por parte da ANTT, que teria permitido a operação conjunta de outra empresa (Empresa Reunidas Paulista de Transportes Ltda.) sem cumprir os requisitos legais, enquanto negou o mesmo direito à GUERINO SEISCENTO, mesmo com decisões judiciais favoráveis.

3.20. No tocante aos itens b) e c), referentes à suposta violação ao princípio da isonomia, a SUPAS defende que a argumentação apresentada pela GUERINO não procede. Conforme reiteradamente exposto em manifestações técnicas e jurídicas, e consignado na Nota Técnica nº 10230/2025, as operações intermunicipais dependem, obrigatoriamente, de autorização válida do ente estadual competente (neste caso, no Estado de São Paulo, a ARTESP). A ANTT não possui competência, em nenhuma hipótese, para autorizar seções intermunicipais, sob pena de violação direta ao pacto federativo, à repartição constitucional de competências e ao escopo da Lei nº 10.233/2001.

3.21. Nesse contexto, o caso citado pela empresa recorrente, referente à Empresa Reunidas Paulista de Transportes Ltda., em 2017, possui natureza distinta. O registro então efetuado pela ANTT não constituiu autorização intermunicipal, mas apenas o registro da autorização para operação simultânea de linhas federais com linha estadual preexistente concedida pela ARTESP. A Empresa Reunidas Paulista detinha, portanto, **outorga intermunicipal regular** emitida pelo órgão estadual competente, o que legitimava seu enquadramento e permitia apenas o **registro da autorização** para operação simultânea com serviços interestaduais no histórico da linha federal, **sem qualquer concessão de autorização intermunicipal pela ANTT.**

3.22. Segundo a área técnica, a GUERINO jamais obteve ou apresentou autorização intermunicipal expedida pela ARTESP, uma vez que suas operações dessa natureza na ANTT sempre foram judiciais. Ressalte-se que as autorizações intermunicipais apresentadas à ANTT decorreram exclusivamente de decisões judiciais precárias, posteriormente suspensas pela Justiça Federal e sem qualquer efeito de outorga válida. Não houve, em momento algum, autorização administrativa que pudesse ser reconhecida como título jurídico apto a conferir direito subjetivo à operação.

3.23. A própria Recorrente evidencia essa distinção, ao juntar, em seu recurso, documento oficial da ARTESP (36746004, fl. 16), ainda que a GUERINO os utilize de forma indevida para alegar suposto favorecimento, o qual demonstra que as seções intermunicipais operadas pela Reunidas eram formal e regularmente autorizadas pela autoridade estadual, diferente do caso da GUERINO, que não apresentou a autorização estadual para operar serviços intermunicipais no Estado de São Paulo.

3.24. Adicionalmente, ao analisarmos os conjuntos de quadros apresentados pela própria GUERINO em sua petição, tanto aqueles referentes à Reunidas Paulista quanto aqueles relativos às suas próprias operações, chega-se a conclusões distintas. Os quadros atribuídos à Reunidas Paulista evidenciam autorização efetivamente emitida pelo órgão competente pela outorga de serviços intermunicipais no Estado de São Paulo (ARTESP). Já os quadros apresentados pela GUERINO para demonstrar suposta "aprovação judicial" não foram localizados na Ação nº 1004304-25.2021.8.26.0637, não correspondem a qualquer ato formal da ARTESP e não possuem origem identificável em procedimento administrativo ou judicial legítimo. A inserção unilateral de expressões como “tabela aprovada por decisão judicial”, sem comprovação de homologação ou emissão por autoridade competente, constitui forte indício de adulteração ou manipulação documental, revelando tentativa de induzir a ANTT a erro.

3.25. Assim, a análise dos próprios documentos trazidos pela Recorrente demonstra o oposto do que pretende sustentar: enquanto a Empresa Reunidas Paulista possuía autorização legítima emitida pelo órgão competente, a GUERINO jamais deteve autorização estadual válida e apresentou quadros com inconsistências, ausência de origem verificável e indícios de adulteração.

3.26. Diante desse cenário, torna-se evidente que não há similitude fática ou jurídica entre os casos capaz de sustentar alegação de tratamento desigual. Neste sentido, **concluo pelo não provimento para as alegações de violação ao princípio da isonomia e de incoerência na atuação da SUPAS nos requerimentos citados.**

d) Superveniência Normativa e e) Aplicação dos princípios do *tempus regit actum* e da confiança legítima: A requerente sustenta que a publicação do Novo Marco do TRIP (Resolução ANTT nº 6.033/2023) impôs modificações significativas no quadro normativo vigente à época do registro de suas operações simultâneas e que tal modificação não pode retroagir para atingir atos administrativos perfeitos e consolidados sob o regime anterior. Alega que o novo marco regulatório não tem o condão de disciplinar a respeito do ato consolidado sob outro paradigma e que a imposição das normas da Resolução ANTT nº 6.033/2023 sobre ato consolidado à luz das Resoluções ANTT nºs 4.770/2015 e 5.285/2017 viola o princípio do *tempus regit actum*.

3.27. Além das considerações a respeito da existência ou não de ato administrativo perfeito e consumado, tratadas no item a), a SUPAS não se manifestou expressamente na NOTA TÉCNICA SEI Nº 11802/2025/CTRIP/GEOPE/SUPAS/DIR/ANTT (37451397) a respeito da hipótese de retroatividade da Resolução ANTT nº 6.033/2023.

3.28. Nesta esteira, vale destacar que as linhas da requerente outrora operadas simultaneamente com os serviços intermunicipais foram autorizadas com fulcro nas disposições da revogada Resolução ANTT nº 4.770/2015. A partir da publicação do Novo Marco do TRIP, deu-se início ao período de transição e adequação às novas regras regulatórias baseado no disposto no artigo 226 da Resolução ANTT nº 6.033/2023. Em decorrência da adequação da antiga operação, as Licenças Operacionais e os Termos de Autorização emitidos pela norma anterior foram extintos. No caso específico da requerente, os atos de outorga para a prestação regular do transporte rodoviário interestadual de passageiros nos termos da Resolução ANTT nº 4.770/2015 foram extintos pela [DECISÃO SUPAS Nº 2.717, DE 5 DE NOVEMBRO DE 2024](#).

3.29. Sendo assim, o que se observa não é a aplicação retroativa do novo marco regulatório a um objeto outorgado por outrem. Nota-se, em vez disso, a adequação das regras regulatórias a partir da adequação do próprio objeto de autorização. Ao requerer sua adequação operacional, a requerente se submeteu à nova égide regulatória, inclusive aos dispositivos que atualmente determinam os requisitos necessários para a autorização de operações conjuntas de serviços interestaduais com serviços intermunicipais de transporte rodoviário de passageiros.

3.30. Em conclusão, **proponho o não provimento às alegações de violação ao princípio do *tempus regit actum* e da confiança legítima.**

f) Convalidação das Operações: solicita que suas operações conjuntas sejam convalidadas à luz da Resolução ANTT nº 6.033/2023, garantindo a continuidade do serviço e a segurança jurídica para os usuários.

3.31. No que atine ao item f), não há que se falar em convalidação de ato administrativo inexistente. A convalidação exige a prévia existência de um ato administrativo válido, ainda que eventualmente viciado, o que jamais ocorreu no caso das operações da GUERINO.

3.32. Conforme reiteradamente exposto, operações intermunicipais dependem, obrigatoriamente, de autorização estadual válida. A ANTT não detém competência, em nenhuma circunstância, para autorizar seções intermunicipais, sob pena de usurpação da competência estadual, violação ao pacto federativo e afronta direta ao art. 1º da Lei nº 10.233/2001.

3.33. O que se verificou nos autos foram apenas registros nos históricos das linhas, efetuados exclusivamente para dar cumprimento a decisões judiciais precárias, posteriormente suspensas. Tais registros possuem natureza meramente operacional e não configuram, nem poderiam configurar, autorização formal da ANTT. Não há base normativa que permita equiparar tais atos instrumentais a autorizações originárias, motivo pelo qual é inviável qualquer pretensão de convalidação administrativa.

3.34. Importa destacar que o art. 226 da Resolução nº 6.033/2023 não guarda qualquer pertinência com a situação apresentada pela empresa. O dispositivo trata exclusivamente da adequação de operações interestaduais já autorizadas pela ANTT ao novo marco regulatório. O objetivo é ajustar Licenças Operacionais antigas às novas regras. Não há, sob nenhuma interpretação possível, qualquer relação como a operação de mercados intermunicipais.

3.35. A tentativa da empresa de utilizar o art. 226 como fundamento para “convalidar” operações intermunicipais é totalmente dissociada do conteúdo normativo do dispositivo e revela esforço retórico para confundir o aplicador da norma e induzir a Administração ao erro. Inclusive, todas as transportadoras hoje operadoras regulares e que detinham outorgas de operação de seccionamentos intermunicipais com interestaduais, sem exceção, estão apresentando novos requerimentos formais de operação conjunta, nos estritos termos da Resolução nº 6.033/2023, justamente porque reconhecem que o art. 226 não regulariza automaticamente nenhum serviço conjunto e tampouco substitui a necessária autorização estadual.

3.36. Ademais, a legislação federal e o arcabouço normativo da ANTT não preveem convalidação automática ou obrigatória de operações baseadas em decisões judiciais ou situações de fato. As atividades exercidas pela GUERINO nunca constituíram licença operacional autônoma da ANTT, de modo que o art. 226 da Resolução nº 6.033/2023 não alcança o caso concreto e não pode ser utilizado como fundamento para pretensão de convalidação administrativa.

3.37. Por todo o exposto, e conforme já demonstrado no Despacho SEI nº 31667659, constante no processo SEI nº 00407.060925/2024-12, é incontroverso que a GUERINO SEISCENTO TRANSPORTES S.A. jamais deteve, e não detém, qualquer autorização administrativa da ANTT para a realização de operação conjunta entre serviços intermunicipais e interestaduais.

3.38. Toda e qualquer atuação no âmbito intermunicipal decorreu exclusivamente de ordens judiciais estaduais, precárias e posteriormente suspensas pela Justiça Federal, não havendo, em momento algum, ato administrativo federal apto a produzir efeitos jurídicos próprios ou suscetíveis de convalidação.

3.39. A chamada “operação conjunta” sustentada pela empresa nunca passou de um aproveitamento da estrutura das linhas interestaduais regularmente outorgadas, operação esta realizada sem requerimento administrativo, sem análise prévia, sem verificação de requisitos técnicos, sem autorização estadual válida e em frontal violação à legislação federal, ao pacto federativo e às competências regulatórias da ANTT, como reiteradamente consignado nos autos administrativos e judiciais.

3.40. Todos os argumentos apresentados no recurso mostram-se tecnicamente superados e dissociados do marco regulatório vigente, revelando, mais uma vez, a estratégia da empresa de reconstruir artificialmente, por meio de interpretações seletivas e documentos recortados, uma situação jurídica que nunca existiu no âmbito administrativo e cuja regularidade já foi amplamente afastada pela Justiça Federal, pela ARTESP e pela ANTT.

3.41. Desta forma, acompanho o posicionamento da área técnica aqui disposto.

g) Do impacto social e interesse público: A requerente destaca que suas operações atendem a mais de 140 cidades no estado de São Paulo, garantindo transporte essencial para a população, especialmente em regiões desassistidas. A interrupção do serviço causaria graves prejuízos sociais, afetando o direito de locomoção e acesso a serviços básicos como saúde, educação e trabalho. Alerta que a suspensão de suas operações deixaria diversas cidades sem transporte coletivo, prejudicando milhares de pessoas e causando graves transtornos sociais e econômicos. Invoca os princípios da segurança jurídica, proteção da confiança legítima, livre concorrência e livre iniciativa, argumentando que a manutenção de suas operações é essencial para evitar monopólios e garantir tarifas justas e qualidade no transporte.

3.42. A respeito deste assunto constante nas alegações da transportadora, a SUPAS sustenta que ainda que aspectos sociais possam ser considerados no âmbito de formulação de políticas públicas, tais elementos não ampliam competências, não criam autorizações inexistentes e tampouco convalidam operações amparadas exclusivamente em decisões judiciais precárias. Aspectos de conveniência social não podem se sobrepor ao regime constitucional de repartição de competências nem servir de fundamento para legítima operação intermunicipal sem outorga válida do ente estadual competente.

3.43. Importa registrar, ademais, conforme consta do Despacho GEOPE nº 31667659, no bojo do processo SEI nº 00407.060925/2024-12, que, embora não seja da competência da ANTT o transporte intermunicipal de passageiros, é imprescindível reiterar esclarecimentos fornecidos pela própria ARTESP nas

ações judiciais propostas pela GUERINO SEISCENTO TRANSPORTES S.A.

3.44. A manifestação reproduzida às fls. 60 do documento SEI nº 31607353 (processo SEI nº 00424.258819/2025-40) evidencia que as autorizações judiciais para seccionamentos intermunicipais associados a linhas interestaduais implicam, na prática, seccionamentos de grande amplitude territorial, abrangendo trechos em Goiás, Paraná, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e São Paulo, todos atravessando municípios paulistas que já são atendidos por diversas empresas regularmente autorizadas.

3.45. Conforme listagem apresentada pela ARTESP, há, ao menos, dez transportadoras operando as ligações intermunicipais afetadas pelo seccionamento pretendido pela requerente, a saber:

- (i) Empresa de Transportes Andorinha S/A;
- (ii) Viação Santa Cruz Ltda.;
- (iii) Viação Vale do Tietê Ltda.;
- (iv) Empresas Reunidas Paulista de Transportes Ltda.;
- (v) Rodoviário Ibatinguense Ltda.;
- (vi) Rápido Félix Viação Ltda.;
- (vii) Expresso de Prata Ltda.;
- (viii) Viação Cometa S/A;
- (ix) Empresa Princesa do Norte S/A; e
- (x) Viação São Bento Ltda.

3.46. Assim, mostra-se infundada a alegação de que tais municípios estariam desassistidos ou privados do acesso ao transporte intermunicipal. A própria ARTESP, autoridade competente para regular o serviço no Estado de São Paulo, afirmou de modo categórico que não há qualquer lacuna de atendimento.

3.47. A alegação de violação ao direito ao transporte, como sustentado pela requerente, foi refutada pela ARTESP, que apresentou documentos demonstrando a plena cobertura das ligações intermunicipais e a adequação da prestação dos serviços existentes, infirmo a narrativa construída pela empresa. As manifestações técnicas comprovam que a interrupção dos serviços prestados pela requerente não acarreta qualquer prejuízo à população ou à Administração Pública, pois todos os mercados envolvidos contam com operadores regulares submetidos à regulação estadual.

3.48. Diante desse contexto, resta evidente que os argumentos apresentados pela recorrente não procedem.

3.49. À vista do conjunto de manifestações técnicas já exaradas no âmbito administrativo e judicial, devidamente consolidadas nos autos, resta incontroverso que a empresa Guerino Seiscento Transportes S.A. não detém e jamais deveu autorização administrativa da ANTT para a realização de operação conjunta envolvendo seções intermunicipais e linhas interestaduais, inexistindo qualquer ato de outorga federal válido nesse sentido.

3.50. Verifica-se, ademais, que a recorrente tem reiteradamente apresentado petições de conteúdo repetitivo, desprovidas de fatos novos ou de alteração do quadro fático-jurídico, buscando, por meio de interpretações seletivas e argumentos já amplamente superados, induzir a Administração a erro quanto à existência de suposto direito ou autorização inexistente.

3.51. Diante desse cenário, e considerando que a posição institucional da ANTT sobre a matéria encontra-se integralmente consubstanciada no presente voto, fica desde logo consignado que quaisquer novos requerimentos ou pleitos da empresa que visem ao reconhecimento, convalidação ou autorização de operações conjuntas dessa natureza serão arquivados liminarmente, por inadmissibilidade, ante a manifesta ausência de pressupostos jurídicos e administrativos que os amparem, conforme reiteradamente já demonstrado nas análises técnicas constantes do processo.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante ao exposto, sugere-se o conhecimento do Recurso interposto pela GUERINO SEISCENTO TRANSPORTES S.A., CNPJ nº 72.543.978/0001-00, para, no mérito, negar-lhe provimento, mantendo-se o teor da DECISÃO SUPAS nº 1.502, de 13 de outubro de 2025, publicada no Diário Oficial da União de 15 de outubro de 2025, Seção 1, página 180, nos termos da Minuta de Deliberação (38419445) acostada aos autos.

Brasília, 12 de janeiro de 2026.

Severino Medeiros

DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **SEVERINO MEDEIROS RAMOS NETO**, Diretor, em 12/01/2026, às 15:59, 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 **38419182** e o código CRC **B0177C23**.