



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO VISTA

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 1/2022

OBJETO: PACTUAÇÃO DE METAS DE PRODUÇÃO E SEGURANÇA, EM UM CONTEXTO DE NOVOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E TERMOS ADITIVOS AOS CONTRATOS VIGENTES

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50500.117561/2021-17

PROPOSIÇÃO PRG: NOTA n. 00174/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 10259353)

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta de alteração da Resolução 5.831/2018, que "regulamenta o Estabelecimento, a Revisão e a Apuração das Metas de Produção e das Metas de Segurança no âmbito das concessões ferroviárias", para que suas disposições não alcancem as concessionárias e subconcessionárias que possuem, em seus contratos de concessão, "Investimentos com Prazo Determinado" e "Indicadores de Prestação do Serviço".

2. DOS FATOS E DA ANÁLISE PROCESSUAL

2.1. Em 6/1/2022, o Processo Administrativo 50500.117561/2021-17 foi distribuído, mediante sorteio, ao Diretor Guilherme Sampaio, com uma proposta da Superintendência de Transporte Ferroviário - Sufer de minuta de deliberação (SEI9365099), que dispensava do Processo de Pactuação de Metas para o Quinquênio 2023-2027 as Subconcessionárias Rumo Malha Central - RMC e Bahia Ferrovia - BAFER, bem como aquelas Concessionárias que tiverem seu Contrato de Concessão prorrogado antes de 1/7/2022.

2.2. De acordo com a Nota Técnica 7157/2021/COAME/GEREF/SUFER/DIR (SEI173959) e com o Relatório à Diretoria 381/2021 (SEI9365023), há duas fases distintas de concessões ferroviárias, a primeira referente a contratos mais antigos, que são avaliados principalmente por dois indicadores (produção e segurança), e a segunda relacionada aos contratos e prorrogações antecipadas assinados a partir de 2019, que possuem quatro indicadores específicos de desempenho (Índice de Saturação da Ferrovia - ISF, Índice de Acidentes Ferroviários Graves - IAFG, Velocidade Média de Percurso - VMP e Idade Máxima da Frota de Locomotivas - IMFL) definidos em contrato ou termo aditivo.

2.3. A área técnica defendeu que a lógica de investimentos entre as fases é diferente, visto que, na primeira, os investimentos são eventuais e decorrentes da pactuação das metas, ao passo que, na segunda, existem investimentos obrigatórios (Investimentos com Prazo Determinado) e investimentos condicionados à demanda, definidos a partir do ISF e do Plano de Recuperação de Trechos.

2.4. Por isso, entendeu que foi alterada a forma como se dá o acompanhamento da prestação do serviço, razão pela qual não se mostra adequado pactuar metas para as Concessionárias e Subconcessionárias da chamada 2ª fase de concessões ferroviárias.

2.5. O Diretor-Relator submeteu a proposta à 78ª Reunião Deliberativa Eletrônica, realizada entre os dias 31/1/2022 e 4/2/2022, aquiescendo com o encaminhamento proposto pela Sufer, e, na ocasião, conforme consta no Despacho (SEI 9880069), solicitei vista do processo.

2.6. Inicialmente, registro minha concordância integral com o mérito da decisão proposta pelo Diretor-Relator. De fato, não parece ser adequado manter a lógica de pactuação de metas quinquenais de produção e segurança, dado que os novos contratos de concessão de ferrovias trazem abordagem mais moderna e efetiva de definição de metas e obrigações.

2.7. Peço vênia tão somente para sugerir uma alteração na forma com que essa decisão da Diretoria Colegiada da ANTT será implementada, com o intuito de trazer maior alinhamento às normas da Agência e consequente maior segurança jurídica.

2.8. Explico.

2.9. Ao me deparar com as disposições da Resolução 5.831/2018, notei que as metas serão estabelecidas para cada concessão e subconcessão (art. 3º c/c art. 13, parágrafo único) pelo período de 5 anos, as quais serão apuradas anualmente (art. 17, inciso I, e art. 19, inciso I), poderão ser revisadas anualmente (art. 15), e, se não forem cumpridas, estarão sujeitas à penalidade de multa e à declaração de caducidade (art. 21, inciso IV e V, e art. 27). Além disso, nas disposições transitórias e finais (art. 28 e 29), não há regra, afastando a sua aplicação aos contratos que possuem indicadores específicos, apenas a menção de que a norma não se aplica aos processos administrativos instaurados sob a vigência da Resolução 3.696/2011 e à análise de cumprimento e apuração de descumprimento até o exercício de 2018.

2.10. Diante disso, por meio do Despacho (SEI9954857), remeti os autos à Procuradoria Federal junto à ANTT - PF/ANTT, para que respondesse as seguintes questões:

- Do ponto de vista jurídico, qual a interpretação que deve ser dada à aplicabilidade da Resolução 5.831/2018 aos contratos de concessão e subconcessão que possuem indicadores de desempenho diferentes daqueles estabelecidos na norma? A Agência deve apurar apenas os indicadores contratuais ou também os fixados no ato normativo da Agência?
- Caso a interpretação seja pela apuração apenas dos indicadores fixados nos contratos, à luz do que dispõe o art. 120 do Regimento Interno, a Deliberação seria a forma adequada para o alcance do objetivo proposto pela Sufer?
- Caso a interpretação seja pela apuração dos indicadores contratuais e normativos, a Diretoria Colegiada poderia afastar a aplicabilidade de Resolução por meio de deliberação ou para fazê-lo deve seguir o princípio do paralelismo das formas, ou seja, propondo a alteração da norma por meio de minuta de resolução e observando o rito próprio de elaboração de ato normativo?

2.11. Em 16/2/2022, a PF/ANTT exarou a Nota 00174/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 10259353), ratificada pelo Despacho de Aprovação 00017/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, no seguinte sentido:

[...]

4. De outro lado, a Resolução ANTT 5.831/2018, que foi quase completamente reformulada em julho de 2021, pela Resolução ANTT 5.946/21, não traz em seu texto qualquer regramento que sustente a diferenciação das concessões ferroviárias como integrantes de duas fases, nem que permite um tratamento diferenciado entre os referidos grupos. **Embora se saiba que os contratos resultantes das prorrogações antecipadas trazem regramento bastante diverso daqueles firmados na década de 1990, a aplicação da Resolução da ANTT não é facultativa, pelo contrário, é impositiva e deve ser observada em sua integralidade, salvo quando absolutamente incompatível com a situação concreta.**

5. Nessa linha, **deve-se partir da premissa de que a Resolução ANTT 5.831/18 é aplicável a todas as concessões ferroviárias**, pois não traz diferenciação entre os modelos de contrato a que se dirige. Tal interpretação é reforçada pelo fato de ter sido a dita resolução objeto de ampla reforma em julho de 2021, após a assinatura de prorrogações antecipadas, e mesmo assim não trouxe qualquer excludente de sua aplicação para esses casos.

6. Entretanto, caso a SUFER avalie e afirme que a resolução é absolutamente incompatível com os contratos, ou que tais contratos ressalvam a aplicação da resolução, então nesse caso será possível - e mesmo obrigatória - sua não aplicação. Não seria propriamente caso de "dispensar" determinadas concessionárias do processo previsto na resolução, mas de simples reconhecimento de sua inaplicabilidade ao caso concreto. **Não sendo essa a situação, ou seja, se a aplicação da resolução não for absolutamente incompatível com os contratos da denominada "2a fase", a norma deve ser aplicada enquanto vigente. Restará à SUFER, nesse último caso, se julgar pertinente, propor à Diretoria Colegiada a alteração da resolução, seja para excepcionar sua aplicação aos contratos da "2a fase", seja para propor as adaptações necessárias objetivando torná-la mais eficiente.**

7. Com essas considerações preliminares, passo a responder os quesitos de consulta postos pelo Diretor Davi Ferreira Gomes Barreto no Despacho DDB 9954857:

1. Do ponto de vista jurídico, qual a interpretação que deve ser dada à aplicabilidade da Resolução nº 5.831/2018 aos contratos de concessão e subconcessão que possuem indicadores de desempenho diferentes daqueles estabelecidos na norma? A Agência deve apurar apenas os indicadores contratuais ou também os fixados no ato normativo da Agência?

8. A Resolução ANTT 5.831/18 se aplica indistintamente a todos os contratos de concessão ferroviária, nos termos de seu art. 1º. A Agência deve apurar os indicadores contratuais e também os fixados em ato normativo, salvo quando forem incompatíveis. Sendo incompatíveis, deve-se aplicar a regra do contrato de concessão.

2. Caso a interpretação seja pela apuração apenas dos indicadores fixados nos contratos, à luz do que dispõe o art. 120 do Regimento Interno, a Deliberação seria a forma adequada para o alcance do objetivo proposto pela Sufer?

9. Se o regramento do contrato de concessão for incompatível com o as normas regulatórias da ANTT, deve prevalecer o contrato, seguindo-se a mesma lógica reconhecida na Súmula ANTT 10/2021. Nesse caso, seria desnecessária qualquer manifestação da Diretoria Colegiada para "dispensar" determinadas concessionárias do cumprimento da norma, pois esta já não seria aplicável.

3. Caso a interpretação seja pela apuração dos indicadores contratuais e normativos, a Diretoria Colegiada poderia afastar a aplicabilidade de Resolução por meio de deliberação ou para fazê-lo deve seguir o princípio do paralelismo das formas, ou seja, propondo a alteração da norma por meio de minuta de resolução e observando o rito próprio de elaboração de ato normativo?

10. Para promover a alteração da resolução é necessário seguir o procedimento próprio, editando-se outra resolução.

[...]

(grifos acrescentados)

2.12. Em 4/3/2022, elaborei o Despacho (SEI10275752), por meio do qual restitui os autos à Sufer para conhecimento do teor da manifestação jurídica, para avaliação sobre a incompatibilidade ou não entre as disposições contratuais dos contratos da "2ª fase" e as da Resolução 5.831/2018, bem como para adequar, ao final, a documentação a ser submetida ao crivo da Diretoria Colegiada desta Agência.

2.13. Em 10/3/2022, em resposta ao Despacho (SEI10275752), a Gerência de Regulação Econômica - Geref, vinculada à Sufer, proferiu a Nota Técnica 1404/2022/COAME/GEREF/SUFER/DIR (SEI 10302271), neste sentido:

[...]

18. Da leitura do excerto apresentado acima, **verifica-se que foram apresentadas 3 orientações pela Procuradoria:**

- a) no caso de absoluta incompatibilidade entre a Resolução e os novos contratos, a SUFER deve se abster de aplicá-la aos contratos da 2ª fase;
- b) no caso de compatibilidade, a SUFER deve aplicar a Resolução enquanto ela estiver vigente; e

c) ainda considerando a compatibilidade dos instrumentos, caso entenda pertinente, a SUFER deve propor à Diretoria Colegiada a alteração da Resolução.

19. O caso ora analisado não aponta para uma total incompatibilidade entre as disposições da Resolução ANTT nº 5.831/2018. Nesse sentido, vale destacar o caso da Rumo Malha Paulista, que, embora tenha o seu contrato renovado em 2020, continuou obrigada a observar as metas de produção e de segurança que haviam sido estabelecidas por esta Agência no processo de pactuação de metas para o Quinquênio 2018-2022, conforme instrução registrada no Processo Administrativo ANTT nº 50500.273991/2017-31. Dessa forma, resta afastada a hipótese de total incompatibilidade entre a Resolução e os contratos da 2ª fase.

20. Nesse sentido, observa-se que a SUFER agiu adequadamente ao determinar que a RMP, mesmo após a celebração do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, continuasse a observar as metas que foram estabelecidas no Processo de Pactuação das metas para os anos de 2018 a 2022.

21. Não obstante, entende-se por oportuno que sejam promovidas as devidas alterações na Resolução ANTT nº 5.831/2018 de forma a registrar que as concessionárias e subconcessionárias que atuam com fundamento nos contratos da 2ª fase estejam dispensadas do cumprimento de metas de produção e de segurança estabelecidas pela ANTT. Conforme a fundamentação constante desta Nota Técnica, bem como da Nota Técnica nº 7157/2021/COAME/GEREF/SUFER/DIR (SEI 9173959) e do Relatório à Diretoria 712 (SEI 9365023), e considerando o que foi indicado pela Procuradoria desta ANTT em sua Nota n. 00174/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (Q259353), sugere-se que a Resolução ANTT nº 5.831/2018 seja alterada de forma a excepcionar sua aplicação aos contratos da 2ª fase, com a alteração do seu art. 29, nos seguintes termos:

[...] (grifo acrescentado)

2.14. Dessa forma, em atendimento ao art. 50 do Regimento Interno da ANTT e à Portaria 342/2017, a Sufer emitiu o Relatório à Diretoria 381/2021 (SEI10357097), o Superintendente da Sufer apresentou à esta Diretoria a minuta de Resolução (SEI 10302283).

2.15. O Regimento Interno da ANTT estabelece, no art. 120, as formas como se darão as manifestações da ANTT. De acordo com o dispositivo, os atos normativos serão editados sob a forma de resolução e instrução normativa, ficando a cargo da deliberação os atos concretos, com objetos determinados e destinatários certos, e aqueles que tenham conteúdo de natureza administrativa.

2.16. A proposta inicial da Sufer, visava a edição de deliberação, que dispensava, apenas para o quinquênio 2023-2027, as Subconcessionárias Rumo Malha Central - RMC e Bahia Ferrovia - BAFER, bem como aquelas Concessionárias que tiverem seu Contrato de Concessão prorrogado antes do início do referido Processo, ou seja, até 1/7/2022. Como se pode notar, a proposta não possuía destinatários certos, visto que não se limitava à RMC e à BAFER, mas a eventuais concessionárias que prorrogassem seus contratos até 1/7/2022.

2.17. Nesse sentido, o Decreto 10.139/2019, ao dispor sobre a revisão e consolidação de atos normativos inferiores a decreto, excluiu de seu alcance "*atos cujo destinatário, pessoa natural ou jurídica, esteja nominalmente identificado*" (art. 1º, § 2º, inciso I), deixando claro que os atos concretos, como a deliberação, necessitam de especificar a quem se destina. Da mesma forma, o Decreto 10.411/2020, que regulamenta a Análise de Impacto Regulatório, afastou de seu alcance os atos de efeitos concretos, compreendidos como aqueles "*destinados a disciplinar situação específica, cujos destinatários sejam individualizados*" (art. 3º, § 2º, inciso II).

2.18. Dessa forma, nos termos do art. 120, inciso V, "a", do Regimento Interno c/c art. 1º, § 2º, inciso I do Decreto 10.139/2019 e art. 3º, § 2º, inciso II, do Decreto 10.411/2020, entendendo não havia todos os elementos necessários para o uso da deliberação.

2.19. Além disso, conforme consta na Nota Técnica 7157/2021/COAME/GEREF/SUFER/DIR (SEI 9173959), a Área Técnica chegou à conclusão de que "*não se mostra adequado pactuar metas para as Concessionárias e Subconcessionárias da 2ª fase de concessões ferroviárias*". Tendo em vista isso, não seria razoável, a cada quinquênio, submeter uma proposta à Diretoria Colegiada, propondo a dispensa dos contratos cujas cláusulas fixem Investimentos com Prazo Determinado e Indicadores de Prestação do Serviço.

2.20. Como bem apontado pela Procuradoria, "*deve-se partir da premissa de que a Resolução ANTT 5.831/18 é aplicável a todas as concessões ferroviárias pois não traz diferenciação entre os modelos de contrato a que se dirige*". Dessa forma, obedecendo ao princípio do paralelismo das formas, deve-se propor, não a dispensa da observância da Resolução a cada cinco anos, por meio de Deliberação, mas a alteração de seu teor, por meio de Resolução, de modo que os contratos que possuam essas peculiaridades não sejam alcançados pelo normativo.

2.21. Quanto ao mérito, como já antecipado, acompanho integralmente as justificativas apresentadas pelo Diretor-Relator, no Voto DGS 18/2022 (SEI9627312), bem como as manifestações técnicas da Sufer, haja vista que, de fato, a lógica dos contratos antigos diverge daqueles celebrados recentemente pela Agência, razão pela qual há necessidade de serem feitos os devidos ajustes na Resolução 5.831/2018, conforme se observa no trecho da Nota Técnica 1404/2022/COAME/GEREF/SUFER/DIR (SEI 10302271):

[...]

7. Os aspectos de qualidade da prestação do serviço se materializam nos Contratos de Concessão firmados entre Administração e iniciativa privada e, no que se refere ao acompanhamento da adequada prestação do referido serviço, a ANTT atualmente utiliza 2 (dois) indicadores principais, que são oriundos dos contratos de concessão da 1ª fase de concessões ferroviárias, conforme extrato do contrato celebrado entre a MRS Logística S.A. - MRS e a União Federal:

[...]

8. Conforme consta da Resolução ANTT nº 5.831/2018, as metas anuais de produção e segurança são estabelecidas pela ANTT em processo de pactuação com as concessionárias. A Produção de Transporte - PT é medida em tonelada.kilômetro Útil - TKU. O Índice de Segurança, conhecido também como Índice de Acidentes Ferroviários - IAF, usa o número de acidentes por milhão de trens.kilômetro como medida. Destaca-se ainda que, no contexto dos referidos contratos, as Concessionárias e Subconcessionárias devem "prover os investimentos necessários ao atingimento de tais metas".

9. Entretanto, com a assinatura dos Contratos e Termos Aditivos de prorrogação antecipada da 2ª fase, foram definidos novos indicadores, todos apurados anualmente e com valores de referência ou metas já estabelecidos para todo o período contratado:

- Índice de Saturação da Ferrovia – ISF: maior valor obtido para os quocientes entre capacidade utilizada e capacidade instalada calculados em todos os segmentos que compõe a ferrovia;
- Índice de Acidentes Ferroviários Graves – IAFG: quociente entre a quantidade de acidentes ferroviários graves ocorridos e o somatório das distâncias percorridas em quilômetros pelos trens;
- Velocidade Média de Percurso – VMP: relação entre o somatório das distâncias percorridas em quilômetros e o somatório de tempos de trânsito dos trens em horas;
- Idade Máxima da Frota de Locomotivas – IMFL: maior valor de idade entre as locomotivas da frota principal, que se encontram à disposição do tráfego.

10. Destaca-se também que investimentos anteriormente condicionados ao cumprimento das metas de produção e segurança, tidos, portanto, como eventuais e decorrentes da pactuação dessas metas, passam a ter outra perspectiva, com a introdução de investimentos obrigatórios dimensionados a partir dos Cadernos de Demanda, Operacional, Engenharia e Meio Ambiente, chamados de **Investimentos com Prazo Determinado** nos Contratos de Subconcessão e Termos Aditivos de Prorrogação Antecipada da 2ª fase de concessões ferroviária. Para além desses, também ficam estabelecidos os **Investimentos Condicionados à Demanda** definidos a partir do acompanhamento do Índice de Saturação da Ferrovia (ISF) e o **Plano de Recuperação de Trechos**.

11. Cabe destaque especial, dentro do rol de Investimentos com Prazo Determinado, aqueles para **Minimização de Conflitos Urbanos**, que tem o condão de impactar o Índice de Segurança das concessões. Mais ainda, os Contratos e Termos Aditivos da 2ª fase estabelecem Especificações Técnicas Mínimas, traduzidas em Parâmetros Técnicos para exploração da infraestrutura ferroviária referentes a:

- i. Dispositivos de Drenagem;
- ii. Obras de Arte Especiais;
- iii. Taludes de cortes e aterros;
- iv. Faixa de Domínio;
- v. Plataforma de Via Permanente.

12. Estes novos indicadores, por certo não previstos nos contratos de concessão da 1ª fase, junto aos Investimentos com Prazo Determinado, Investimentos Condicionados à Demanda, Plano de Recuperação de Trechos e Especificações Técnicas Mínimas, efetivamente alteram a forma como se dá o acompanhamento da prestação do serviço público de transporte ferroviário. Neste sentido, entende-se que não seria adequado pactuar metas para as Concessionárias e Subconcessionárias da 2ª fase de concessões ferroviárias.

[...] (grifo acrescentado)

2.22. Também entendo estar devidamente justificada a possibilidade de dispensa de realização de Audiência Pública e de Análise de Impacto Regulatório, conforme excerto da referida manifestação técnica:

[...]

22. Por fim, ressalta-se que supra referida proposta ficaria dispensada dos ritos ordinários referentes à aplicação de processo de controle e participação social, bem como de elaboração de Análise de Impacto Regulatório – AIR, uma vez que o art. 7º da Resolução ANTT nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, dispensa a realização de Processo de Participação e Controle Social em alterações formais em normas vigentes (inciso I), e na edição ou alteração de normas que se limitem a aplicar determinações legais e contratuais (inciso III). Além disso, o Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, determina, em seu art. 4º, VII, que a AIR pode ser dispensada nos casos em que a alteração normativa tenha como objetivo reduzir "(...) exigências, obrigações restrições ou especificações com o objetivo de diminuir custos regulatórios".

23. Nesse sentido, entende-se que as situações indicadas no item anterior desta Nota Técnica, que fazem referência tanto à Resolução ANTT nº 5.624/2017 quanto ao Decreto 10.411/2020, fundamentam de forma adequada a simplificação do processo de alteração normativa, que tem como objetivo tão somente excepcionar a aplicação dos termos da referida Resolução aos contratos da 2ª fase, com base no exposto na presente Nota e no Contrato de Concessão.

[...] (grifo acrescentado)

2.23. Importante registrar os contratos e as prorrogações que estão sendo retirados do escopo da Resolução 5.831/2018 passaram por Processo de Participação e Controle Social e pelo escrutínio do Tribunal de Contas da União, de modo que os investimentos ali fixados e os indicadores com seus respectivos valores de referência ou metas foram amplamente debatidos com a sociedade e com o órgão de controle antes da celebração dos instrumentos contratuais, de forma que entendo dispensáveis a elaboração de análise de impacto regulatório e a realização de audiência pública, com fulcro no art. 4º, VII, do Decreto 10.411/2020, no art. 7º, incisos III, do Resolução 5.624/2017 e no art. 98, inciso III, da norma regimental.

2.24. Por fim, nos termos do art. 4º do Decreto 10.139/2019, os atos normativos deverão estabelecer data certa para a sua entrada em vigor e para a sua produção de efeitos, devendo ser de, no mínimo, uma semana após a data de sua publicação, e sempre no primeiro dia do mês ou em seu primeiro dia útil. Levando isso em consideração, a proposta de resolução deverá entrar em vigor no dia 1/4/2022, razão pela qual fiz esse pequeno ajuste na minuta de resolução proposta pela Sufer (SEI 10302283).

### 3. DA PROPOSIÇÃO FINAL

3.1. Ante o exposto, VOTO por:

- a) aprovar a dispensa de elaboração de análise de impacto regulatório e de realização de audiência pública, com fulcro no art. 4º, VII, do Decreto 10.411/2020, no art. 7º, incisos III, do Resolução 5.624/2017 e no art. 98, inciso III, da norma regimental, conforme a minuta de Deliberação (SEI 10385768); e
- b) aprovar a proposta de resolução, na forma da minuta de Resolução (SEI

10385783).

Brasília, 21 de março de 2022.

(assinado eletronicamente)  
**DAVI FERREIRA GOMES BARRETO**  
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 21/03/2022, às 17:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **10385706** e o código CRC **E1E66798**.

Referência: Processo nº 50500.117561/2021-17

SEI nº 10385706

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)