



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
VOTO VISTA

RELATORIA: DAA

VISTA: DLA

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 16/2025

OBJETO: Decisão liminar proferida nos autos do Mandado de Segurança nº 1072796-15.2025.4.01.3400, que determinou a esta Agência a análise e processamento do requerimento de Termo de Autorização (TAR) formulado pela empresa W.A. FONSECA LTDA. (CNPJ nº 08.753.408/0001-46), para operação da linha PORTO NACIONAL/TO - IMPERATRIZ/MA, afastando a exigência de submissão prévia ao procedimento de "janelas de abertura" previsto na Resolução ANTT nº 6.033/2023.

ORIGEM: Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros - SUPAS

PROCESSO (S): 50505.032391/2025-85

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: NÃO HÁ

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de decisão liminar proferida nos autos do Mandado de Segurança nº 1072796-15.2025.4.01.3400, que determinou a esta Agência a análise e processamento do requerimento de Termo de Autorização (TAR) formulado pela empresa W.A. FONSECA LTDA. (CNPJ nº 08.753.408/0001-46), para operação da linha PORTO NACIONAL/TO - IMPERATRIZ/MA, afastando a exigência de submissão prévia ao procedimento de "janelas de abertura" previsto na Resolução ANTT nº 6.033/2023.

2. DOS FATOS

2.1. O presente processo versa sobre requerimento administrativo protocolado em 10/06/2025 pela empresa W.A. FONSECA LTDA para emissão de Termo de Autorização (TAR) prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sob o regime de autorização, na linha PORTO NACIONAL/TO - IMPERATRIZ/MA – VIA MIRACEMA DO TOCANTINS/TO, e suas seções.

2.2. Inicialmente, o pleito em cotejo foi analisado por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 6115/2025/CTRIPO/GEOPE/SUPAS/DIR/ANTT (33063055), de 16/06/2025, de lavra da Gerência Operacional de Transporte de Passageiros, desta SUPAS, que constatou que a requerente não cumpriu os requisitos estabelecidos na Resolução ANTT nº 6.033, de 2023, para a solicitação de emissão de Termo de Autorização - TAR.

2.3. Pelas razões expostas na referida Nota Técnica, após regular rito de delegação de competência, foi publicada a [Decisão SUPAS nº 912, de 16 de junho de 2025](#), indeferindo o pedido de emissão do Termo de Autorização à W.A. FONSECA LTDA., CNPJ nº 08.753.408/0001-46, para prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, sob o regime de autorização, na linha PORTO NACIONAL/TO - IMPERATRIZ/MA – VIA MIRACEMA DO TOCANTINS/TO, e suas seções.

2.4. Posteriormente, sobreveio decisão judicial constante dos autos do **Mandado de Segurança nº 1072796-15.2025.4.01.3400 (SEI nº 33680001)**, em trâmite na 4ª Vara Federal Cível da SJDF, impetrado pela empresa W.A. FONSECA LTDA., processo administrativo nº 00424.552210/2025-64, que determina a análise do pedido de mercados nº 50505.032391/2025-85, *abstando-se de indeferi-lo com base exclusivamente na ausência de submissão à "janela de abertura"*, vejamos:

*"(...) Ante o exposto, **defiro a liminar**, com fundamento no art. 7º, III, da Lei nº 12.016/2009, para determinar à autoridade coatora que:*

adote as providências necessárias à admissão e regular processamento do requerimento da impetrante (Processo ANTT nº 50505.032391/2025-85), nos termos do art. 17 da Resolução ANTT nº 6.033/2023, abstendo-se de indeferi-lo com base exclusivamente na ausência de submissão à "janela de abertura";

abstenha-se de condicionar a emissão do Termo de Autorização (TAR) ao cumprimento dos arts. 15, §1º, 17, I, alínea "a", 54, §1º e 57, §1º, II da Resolução ANTT nº 6.033/2023, no que contrariem o art. 47-B da Lei nº 10.233/2001;

informe, no prazo de 10 (dez) dias, se algum dos mercados listados foi declarado expressamente inviável, apresentando, em caso positivo, a motivação técnica respectiva. (...)"

2.5. Em cumprimento à decisão judicial, o mesmo requerimento administrativo foi objeto de reanálise técnica nos termos da NOTA TÉCNICA SEI Nº 8504/2025/UFT-GEOPE_MERC/GEOPE/SUPAS/DIR/ANTT (34790442), de 18/08/2025, onde verificou-se que a empresa cumpriu os requisitos necessários dispostos na Resolução ANTT nº 6.033, de 21 de dezembro de 2023, considerando as particularidades do comando judicial em questão, razão pela qual foi sugerido o deferimento do pleito na condição sub judice, e submetido ao rito de delegação de competência (SEI nº 33106171).

2.6. Em 28/08/2025, foi avocada a competência delegada pelo Diretor-Geral, nos termos do Despacho DG (SEI nº 35106033).

2.7. Atendendo ao rito preconizado no art. 11, § 2º, da Resolução nº 5.818/2018, foi realizada instrução do processo por meio do Relatório à Diretoria 448 (SEI nº 35261131), Minuta de Deliberação (SEI nº 35261161) e Sorteio - Despacho de Instrução (SEI nº 35261435), e posteriormente sorteado para Diretoria Alex Azevedo, conforme Certidão de Distribuição (SEI nº 35372576).

2.8. Os autos foram submetidos a julgamento na 254ª Reunião de Diretoria Eletrônica, de 20 à 24/10/2025, nos termos do Voto DAA nº 6/2025 (SEI nº 36703645) e Minuta de Deliberação (SEI nº 36711064).

2.9. Com fundamento no art. 67 do Regimento Interno da ANTT, solicitei vista dos autos, considerando a necessidade de aprofundamento da análise da matéria, conforme Despacho DLA (SEI nº 36848516).

2.10. Terminada análise da matéria, tempestivamente retornei os autos para julgamento na 1.020ª Reunião de Diretoria, conforme art. 67 §1º do Regimento Interno da ANTT.

2.11. É o relatório. Passe-se à análise.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Como se verifica dos autos, a análise e conclusão técnica do requerimento administrativo de forma avessa ao regramento previsto na Resolução nº 6.033/2023 ocorreu por força de decisão judicial.

3.2. Isto porque, a liminar deferida nos autos do Mandado de Segurança nº 1072796-15.2025.4.01.3400 (SEI nº 33680001) expressamente determinou que esta Agência ignorasse a metodologia estabelecida no marco regulatório, em especial, os dispositivos relativos as **"janelas de abertura"**, quais sejam, **artigos 15, §1º, 17, I, alínea "a", 54, §1º e 57, §1º, II da Resolução ANTT nº 6.033/2023**.

3.3. Nesse contexto, a área técnica efetuou a análise dos demais requisitos, conforme Relatório de Análise Técnica (SEI nº 34790410), em que foram verificados o cumprimento dos requisitos técnicos e operacionais como infraestrutura, cadastros de veículos e de motoristas necessários para a operação dos serviços, assim como foi realizada a verificação das inscrições estaduais das unidades da federação onde a transportadora possui pontos de embarque/desembarque, além da análise das demais documentações encaminhadas.

3.4. Após trâmites administrativos, o pleito foi objeto de relatoria inicial do Diretor Alex Azevedo no **Voto DAA nº 6/2025 (SEI nº 36703645)**, acompanhado da Minuta de Deliberação (SEI nº 36711064), onde foi proposto o deferimento do pedido de autorização para operação da linha PORTO NACIONAL/TO-IMPERATRIZ/MA, com as seções indicadas no anexo da Decisão, na condição **sub judice**.

3.5. O voto do nobre Relator, em sua fundamentação, aponta um "conflito normativo" entre o Art. 47-B da Lei nº 10.233/2001 e o sistema de "janelas de abertura" da Resolução ANTT nº 6.033/2023, defendendo a prevalência da norma legal superior e concluindo pela invalidade das "janelas de abertura" nesse aspecto, por violação à hierarquia normativa.

3.6. De início, destaco que a proposta de deferimento do requerimento inicial na condição **sub judice** deve ser mantida, visto que o mérito deste processo se trata exclusivamente de cumprimento à decisão judicial liminar com força executória, conforme Parecer nº 00079/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 33680003).

3.7. No entanto, apresento **divergência contundente quanto as razões de decidir, especialmente no tocante as afirmações que desqualificam a Resolução ANTT nº 6.033/2023 e o instituto das janelas de abertura.**

3.8. Primeiro, é fundamental reiterar que o Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros (TRIP), mesmo sob o regime de autorização, constitui um serviço público cuja titularidade pertence ao Estado, e, portanto, está sujeito às restrições impostas pelo Poder Público.

3.9. Por se tratar de um serviço público, ganha contornos jurídicos próprios, como é o caso da necessidade de assegurar a adequada prestação do serviço (art. 20, inciso II, "a", da Lei nº 10.233/2001), positividade da inviabilidade técnica, econômica e operacional (art. 47-B da Lei nº 10.233/2001), a possibilidade de realização de processo seletivo público (art. 47-B, § 2º, da Lei nº 10.233/2001), a necessidade de comprovação de capacidade técnica, operacional e econômica da empresa (art. 47-B, § 3º, da Lei nº 10.233/2001), a possibilidade de intervenção no mercado com o objetivo de cessar abuso de direito ou infração contra a ordem econômica, inclusive com o estabelecimento de obrigações específicas para a autorização (art. 47-C da Lei nº 10.233/2001) e a definição de características específicas para o objeto (art. 47-A da Lei nº 10.233/2001).

3.10. E a ANTT, na qualidade de agência reguladora, detém a prerrogativa e o dever de estabelecer as condições de prestação desse serviço público, assegurando a continuidade, a regularidade, a eficiência e a segurança. Assim, a exploração dessa atividade deve sempre observar, como patamar mínimo, a garantia da manutenção da prestação adequada ao usuário.

3.11. No âmbito do **Tribunal de Contas da União** (TC 033.359/2020- 2, que culminou no **Acórdão 230/2023 – TCU – Plenário**), o **Ministro-Relator Antônio Anastasia**, em seu voto, **reafirmou o importante papel da ANTT no exercício de suas obrigações legais** ainda que no regime de autorização do TRIP, vejamos:

Voto do Ministro-Relator

[...]

67. O contexto de transição do regime de permissão para o regime de autorização, no qual se encontra o setor de TRIP, requer a observância de certos pontos ao longo desse processo. A doutrina e a jurisprudência pátria preveem que os instrumentos de delegação administrativa – concessão, permissão e autorização – possuem diferentes níveis de formalização. É consabido que a autorização dispensa a assinatura de contrato entre o Poder Público e o particular, bem como – em regra – não prevê a realização de processo seletivo, apesar dessa hipótese existir para o TRIP (art. 47-B, § 2º da Lei 10.233/2001).

68. Se, por um lado, a migração de regime favorece o acesso ao mercado por parte das empresas transportadoras, **a Agência reguladora permanece vinculada a suas responsabilidades legais**, particularmente à de **garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas, em atenção ao art. 20, inciso II, 'a' da Lei que instituiu a ANTT (10.233/2001).**

[...]

3.12. O Ministro-Relator defendeu que o processo de análise e emissão de autorizações deve ser compatível com a capacidade operacional da Agência, em respeito ao princípio da eficiência administrativa previsto no art. 37 da Constituição Federal. E mais, alertou para o fato de que a adoção exclusiva da ordem cronológica de apresentação dos pedidos como critério de priorização pode não atender de forma adequada ao interesse público, vejamos:

Voto do Ministro-Relator

[...]

70. Como evidenciado pela SeinfraRodovia, o processamento de um novo pedido de autorização de TRIP, formulado por empresa incumbente ou por estreante no mercado, acarreta a movimentação do corpo técnico da ANTT, em especial dos integrantes da Superintendência de Passageiros (SUPAS). Por óbvio, a permanente ocupação dos servidores com a análise dessas solicitações pode inviabilizar o atendimento a outras demandas, também importantes, a cargo da autarquia especial. Logo, **a previsão de análise e emissão de autorizações do TRIP deve estar adequada à força de trabalho disponível para essas atividades, em consonância com o princípio da eficiência da Administração Pública insculpido no caput do art. 37 da Constituição Federal.**

71. Além disso, a adoção apenas da **ordem cronológica** de apresentação do pedido como fator de prioridade de análise - definida em normativo interno pela própria ANTT - pode não ser o critério mais adequado ao interesse público, no caso concreto. Pois, dessa forma, pode estimular o comportamento inadequado de uma determinada empresa interessada que venha a apresentar pedido sabidamente incompleto, apenas para "guardar o lugar" na fila. Deve-se lembrar que existem outras possibilidades de priorização também defensáveis, sob o ponto de vista dos usuários do TRIP, como - por exemplo - a consideração de regiões ou de rotas que ainda não possuem atendimento pelo serviço, ou onde este é mais precário.

72. Ante o exposto, **cabe recomendar à ANTT que revise os fatores para prioridade de admissão e de análise dos pedidos de autorização para linhas do TRIP, considerando inclusive o ponto de vista dos usuários, além de adequar a previsão de emissão de novas autorizações à força de trabalho disponível, com o objetivo de conferir eficiência a essa atividade.**

3.13. Aqui, destaco que a criação da janela de abertura eliminou justamente essa análise baseada em ordem cronológica, haja vista que as suas fases ocorrem ao mesmo tempo, prestigiando a capacidade técnica da ANTT no trabalho necessário.

3.14. Já o **Ministro Vital do Rêgo**, em sua Declaração de Voto, reconhece que, embora a legislação preveja como regra a autorização em número ilimitado para o TRIP, **essa liberalização não é absoluta**, pois ainda que o risco econômico recaia sobre a operadora, o serviço está inserido em uma política pública de elevada relevância social, o que **impõe ao poder público a responsabilidade de prevenir a degradação da qualidade e a descontinuidade da prestação**. Nesse sentido, pondera que a livre concorrência não pode ser aplicada de forma irrestrita, sob pena de violação aos princípios fundamentais dos serviços públicos estabelecidos na Lei nº 8.987/1995:

[...]

12. Em síntese, a versão atual da lei define, consoante disposto no caput do artigo, que não há imposição de limites ao número de autorizações para o serviço de Trip, exceto nos casos de inviabilidade operacional (já prevista na versão anterior da lei), técnica e econômica.

[...]

21. Por esse motivo, há de se priorizar também a conceituação dos termos "inviabilidade técnica e econômica". Como bem colocou o relator: "a ausência de regulamentação atual sobre as hipóteses de inviabilidade técnica e econômica – conceitos introduzidos na novel legislação – é uma questão de grande importância que deve receber atenção da ANTT."

23. Nesse regime o risco econômico é da operadora, cabendo à empresa adotar estratégias para garantir a viabilidade de determinado projeto, ou seja, não há garantia de rentabilidade ou equilíbrio econômico-financeiro para a prestadora de serviço. Não há sequer prazo de operação definido contratualmente, sendo um instituto precário que não demandaria tantos pontos de controle.

24. Contudo, **temos aqui a execução de uma atividade associada a uma política pública de grande relevância, que envolve a movimentação de pessoas e até cargas de pequena monta, com vasto apelo social e econômico.**

25. Nesse contexto, é preciso sopesar se a livre competição do mercado e a livre concorrência precisam ser aplicadas com amplitude irrestrita, a qualquer custo, sob pena de o serviço ser prestado com ofensa aos princípios basilares definidos no artigo 6º da Lei 8.987/1995, tais como: regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade (universalidade), cortesia na prestação e modicidade das tarifas.

26. Exatamente por essa razão, a lei dita como regra o número ilimitado de autorizações, mas define que compete ao Poder Público garantir que o TRIP não traga ao cidadão problemas de descontinuidade, baixa qualidade de atendimento e até mesmo de segurança no transporte, incumbência conferida à ANTT. [...] (grifos acrescentados)

3.15. Por sua vez, no âmbito do **Supremo Tribunal Federal - STF**, no julgamento conjunto das ADIs [5549](#) e [6270](#), o **Ministro-Relator Luiz Fux** cuidou de reafirmar sobre a necessidade de controle e regulamentação sobre o setor, bem como a submissão a um processo seletivo público:

ADI 5549 / DF - Inteiro Teor do Acórdão - Página 31 de 280

[...]

Nesse diapasão, a abertura à competição de um setor socialmente estratégico não significa, necessariamente, descontrol e desregulamentação. O acompanhamento incisivo da agência reguladora garante que os serviços autorizados estão sendo cumpridos de forma adequada, bem como que os seus resultados são satisfatórios. Com o fortalecimento da agência reguladora, a descentralização operacional ocorre paralelamente à centralização normativa, tendência que confere maior normatividade ao comando constitucional contido no caput do artigo 174 da Constituição Federal.

[...]

ADI 5549 / DF - Inteiro Teor do Acórdão - Página 82 de 280

[...]

A adoção do regime de autorização está hoje submetida a um “**processo seletivo público**”, originalmente previsto pela própria Lei 12.996/2014, quando da inserção do Art. 47-B na Lei 10.233/2001. Naquela oportunidade, o Parágrafo único do Art. 47-B já previa a possibilidade da ANTT realizar um processo seletivo público para a outorga da autorização, observando-se os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

3.16. Tal entendimento foi acompanhado pelo Ministro Gilmar Mendes, cujo trecho do voto merece destaque, vejamos:

ADI 5549 / DF - Inteiro Teor do Acórdão - Página 251 de 280

[...]

Não obstante compreender que há amparo constitucional para escolha da autorização (art. 21, XII, alínea e, da CF), para afastar qualquer interpretação que possa conduzir à inconstitucionalidade, considero prudente que se afirme que, à luz da Constituição, o art. 13, incisos IV e V, alínea “e”, além do art. 14, inciso III, alínea “j”, da Lei 10.233/2001, todos com a redação conferida pela Lei 12.996/2014, que a outorga da prestação de serviço público de transporte coletivo rodoviário interestadual e internacional de passageiros, ainda que dispensada de procedimento licitatório comum, deve ser concedida de forma impessoal, objetiva, sem exclusividade e em processo seletivo público.

3.17. Ou seja, verifica-se que o STF, ao julgar as ADIs nº 5549 e 6270, referendou a constitucionalidade do regime de autorização, mas deixou claro que a abertura do mercado não significa descontrol e desregulamentação.

3.18. E foi nessa conjuntura que a [Resolução ANTT nº 6.033/2023](#) foi construída. Uma norma cuidadosamente elaborada para atender aos anseios do setor, aos comandos do legislador, e as diretrizes do Tribunal de Contas da União e do Supremo Tribunal Federal, visando estabelecer um ambiente regulatório que concilia a liberdade de mercado com a necessidade de controle e organização para a garantia da prestação de um serviço público de qualidade.

3.19. O art. 47-B da Lei nº 10.233/2001 estabelece que não haverá limite para o número de autorizações para a prestação do serviço regular de transporte rodoviário interestadual de passageiros, exceto nos casos de inviabilidade técnica, econômica ou operacional. Nesses casos, a imposição de critérios na análise dos mercados se justifica como medida necessária à garantia da sustentabilidade, da continuidade e da eficiência na prestação do serviço público. E compete à ANTT regulamentar o setor.

3.20. Dito isso, a abertura gradual dos mercados, por meio de janelas, encontra respaldo na prerrogativa de realização de processo seletivo público prevista no **§ 2º do art. 47-B da Lei nº 10.233/2001**. O dispositivo deixa claro que a ANTT poderá se valer do processo seletivo público para a outorga da autorização (em qualquer hipótese):

Art. 47-B. Não haverá limite para o número de autorizações para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, salvo no caso de inviabilidade técnica, operacional e econômica.

§ 2º A ANTT poderá realizar processo seletivo público para outorga da autorização, observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência, na forma do regulamento.

3.21. Dessa forma, em hipótese alguma a implementação das janelas de abertura representa um conflito entre a Resolução 6.033/2023 com a Lei nº 10.233/2001. Na verdade, trata-se de legítima manifestação da **prerrogativa legal** da ANTT na outorga de autorização. Em outras palavras, a redação do §2º do art. 47-B dispõe uma regra complementar que confere à ANTT a prerrogativa de adotar o processo seletivo público como mecanismo legítimo de outorga — em qualquer hipótese, inclusive quando o mercado é viável.

3.22. Com base nessa prerrogativa legal, a ANTT instituiu a janela de abertura como instrumento de operacionalização do processo seletivo público, permitindo à Agência **organizar o ingresso de novos operadores de forma planejada, transparente e progressiva**, em prestígio aos princípios expressos no §2º do art. 47-B. Trata-se, portanto, de medida legal, legítima e técnica, reconhecida como válida pelo Tribunal de Contas da União (Acórdão nº 230/2023) e pelo Supremo Tribunal Federal (ADI nº 5549/DF).

3.23. Importante esclarecer que a abertura gradual de novos mercados não se confunde com a imposição de limite ao número de autorizações. Nos mercados classificados como Nível 1 e Nível 2 (viáveis), a janela de abertura apenas organiza o momento e as condições de entrada, sem vedar a emissão de novas autorizações. Trata-se, assim, de um **mecanismo de ordenamento do mercado e da capacidade administrativa, e não de restrição à livre concorrência**. Apenas os mercados de Nível 3 — temporariamente considerados inviáveis — ficam sujeitos à restrição de ingresso, de forma justificada e proporcional.

3.24. Dessa forma, é essencial distinguir dois aspectos regulatórios distintos:

- a) A abertura gradual nos mercados viáveis, fundamentada no §2º do art. 47-B, que permite o uso de processo seletivo e da janela de abertura como forma de organização do acesso;
- b) A restrição excepcional nos mercados inviáveis (Nível 3), prevista no caput do art. 47-B, destinada a proteger a adequada prestação do serviço público diante de comprovada inviabilidade econômica.

3.25. Repise-se, a adoção da janela para abertura gradual dos mercados busca garantir eficiência na análise dos pedidos e estabilidade na prestação dos serviços. Portanto, não se trata de afronta à lei, mas de exercício legítimo da função normativa desta autarquia.

3.26. Portanto, por qualquer ângulo que se analise a questão, a [Resolução ANTT nº 6.033/2023](#), ao instituir as janelas de abertura com base na viabilidade dos mercados e no uso do processo seletivo público, atua dentro dos limites da legalidade, da constitucionalidade e da competência técnica da ANTT, promovendo a entrada racional de operadores e assegurando a proteção do interesse público e da prestação adequada do serviço público.

3.27. Ante o exposto, **reafirmando a plena legalidade, validade, adequação e eficácia da Resolução ANTT nº 6.033/2023**, norma legítima e necessária para a organização e gestão do mercado de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros (TRIP), proponho **divergência** quanto às razões de decidir do voto relator no tocante a legalidade das janelas de abertura, e **VOTO** pelo deferimento do pedido da W.A. FONSECA LTDA, em estrito cumprimento à decisão judicial proferida nos autos do Mandado de Segurança nº 1072796-15.2025.4.01.3400, para autorizar a operação da linha PORTO NACIONAL/TO-IMPERATRIZ/MA, na condição **sub judice**.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, proponho **divergência** quanto às razões de decidir do voto relator no tocante a legalidade das janelas de abertura, e **VOTO** pelo deferimento do pedido da W.A. FONSECA LTDA, em estrito cumprimento à decisão judicial proferida nos autos do Mandado de Segurança nº 1072796-15.2025.4.01.3400, para autorizar a operação da linha PORTO NACIONAL/TO-IMPERATRIZ/MA, na condição **sub judice**, nos termos da Minuta de Deliberação (SEI nº 37042736).

Brasília, 5 de novembro de 2025.

LUCAS ASFOR ROCHA LIMA

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA**, **Diretor**, em 05/11/2025, às 18:38, 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 **37033645** e o código CRC **FCD5CB59**.

Referência: Processo nº 50505.032391/2025-85

SEI nº 37033645

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

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