



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

COMUNICADO RELEVANTE Nº 6, DE 08 DE MAIO DE 2026

EDITAL Nº 01/2026 - A Comissão de Outorga, constituída pela Portaria nº 30, de 12 de fevereiro de 2026, no âmbito do processo de concessão do sistema rodoviário das BR-116/BA/PE e BR-324/BA, denominado Rota dos Sertões, vem a público **INFORMAR** que:

- i) foi publicada a ata de respostas aos pedidos de esclarecimentos, acompanhada dos documentos editalícios devidamente atualizados, assim como os documentos complementares dos estudos de viabilidade.
- ii) no item 6 do Aviso de Publicação do Edital, constou equivocadamente que a data para recebimento dos envelopes seria em 26 de maio de 2026. Contudo, o cronograma do certame sempre previu a data de 25 de maio de 2026 para a referida entrega. Desse modo, esclarece-se que deve ser considerada a data constante no cronograma oficial do certame, qual seja, 25 de maio de 2026, para entrega dos envelopes.
- iii) foi disponibilizado, na pasta de documentos complementares junto aos esclarecimentos ao Edital, o Ofício Circular nº 395/2026/SNTR do Ministério dos Transportes, bem como seus anexos, no qual são detalhados o estágio das obras e o planejamento orçamentário das intervenções em execução pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) no trecho objeto da concessão.

Nessa oportunidade, **RETIFICA-SE** o tratamento inicialmente previsto no Comunicado Relevante nº 4, de 08 de abril de 2026, aplicando-se, para as obras nele listadas, o tratamento que será descrito a seguir, devendo ser desconsiderada a abordagem publicada anteriormente.

Tratamento regulatório para o Anel Viário de Feira de Santana/BA

Conforme indicado no Comunicado Relevante nº 4, confere-se tratamento regulatório à hipótese descrita na manifestação ministerial. Nesse sentido, leia-se:

“Quanto ao Anel Viário, este permanece sob responsabilidade do DNIT. Caso não seja concluído até a data de assunção, o trecho poderá ser arrolado posteriormente para possibilitar a conclusão da obra pelo DNIT ou poderá ser realizado o devido reequilíbrio caso seja definido sua execução pelo privado, sendo esta definição tomada antes da assunção pelo novo operador.”

- **Caso o DNIT conclua a obra antes da Data de Assunção:**

O trecho será arrolado juntamente com os demais bens da Concessão, e a Concessionária será responsável pelos custos incorridos com a Conservação, Manutenção e Operação da referida obra, sem direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, uma vez que tais custos já estão precificados no MEF.

- Caso o DNIT NÃO conclua a obra ATÉ a Data de Assunção do Contrato de Concessão, e a Concessionária seja instada a concluí-la após este marco temporal:

O trecho será arrolado juntamente com os demais bens da Concessão e a obra remanescente será incluída no Contrato.

Essa hipótese será considerada excepcional à regra estabelecida na subcláusula 4.2.3 do Contrato, e a efetiva inclusão da obra será formalizada por Termo Aditivo, constituindo exceção à regra prevista na subcláusula 19.8.3 (i), podendo ser realizada em Revisão Extraordinária, conforme o previsto na subcláusula 19.9.2 (iv).

Haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária via Fluxo de Caixa Marginal, com exceção dos custos relacionados à Conservação, Manutenção e Operação do trecho, uma vez que tais custos já estão precificados no MEF.

Haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor do Poder Concedente no que se refere aos custos com Conservação, Manutenção e Operação do trecho, até a efetiva conclusão, de forma a não incidirem na Tarifa de Pedágio até que a obra esteja concluída.

- Caso o DNIT NÃO conclua a obra ATÉ a Data de Assunção do Contrato de Concessão e permaneça responsável pela sua execução:

O trecho a ser ampliado pelo Contrato nº 05 00287/2025 do DNIT não será arrolado juntamente com os demais bens da Concessão, conforme os procedimentos descritos na subcláusula 4.2.1 do Contrato, assim como não haverá, para o projeto em tela, a previsão de aplicação do Mecanismo de Segmentos Compartilhados.

Essa hipótese será considerada excepcional à regra estabelecida nas subcláusulas 4.2.3 e 4.2.4 do Contrato para o trecho não concluído até a Data de Assunção, o qual será considerado como Obra Superveniente, seguindo o disposto na subcláusula 8.7.

Haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor do Poder Concedente no que se refere aos custos com Conservação, Manutenção e Operação do trecho, até a efetiva conclusão, de forma a não incidir na Tarifa de Pedágio até que a obra esteja concluída.

Tratamento regulatório para o Lote 02

- Caso o DNIT conclua a obra ATÉ a Data de Assunção do Contrato de Concessão:

O trecho será arrolado juntamente com os demais bens da Concessão, e a Concessionária será responsável pelos custos incorridos com a Conservação, Manutenção e Operação, sem direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, uma vez que tais custos já estão precificados no MEF.

- Caso o DNIT NÃO conclua a obra ATÉ a Data de Assunção do Contrato de Concessão, e a Concessionária seja instada a concluí-la após este marco temporal:

O trecho será arrolado juntamente com os demais bens da Concessão e a obra remanescente será incluída no Contrato.

Essa hipótese será considerada excepcional à regra estabelecida na subcláusula 4.2.3 do Contrato, e a efetiva inclusão da obra será formalizada por Termo Aditivo, constituindo

exceção à regra prevista na subcláusula 19.8.3 (i), podendo ser realizada em Revisão Extraordinária, conforme o previsto na subcláusula 19.9.2 (iv).

O Poder Concedente indicará quais serão as intervenções pendentes e necessárias ao trecho para incorporação por aditivo contratual.

Haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária via Fluxo de Caixa Marginal, com exceção dos custos relacionados à Conservação, Manutenção e Operação do trecho, uma vez que tais custos já estão precificados no MEF.

Vale ressaltar que para a hipótese de complementação das obras de acostamento executadas pelo DNIT previstas no subitem 3.2.4 do PER – Volume II, poderá haver a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária, tendo em vista que no projeto em comento, tais obras não são consideradas apenas como parâmetros listados no PER Volume I.

Tratamento regulatório para o Lote 05

Para fins de reclassificação tarifária, deverá ser considerado que a duplicação a ser entregue pelo DNIT na Data de Assunção - após a devida identificação do segmento ampliado e limitada ao quantitativo de 14 km originalmente previsto no MEF – será computada como incremento tarifário no cálculo inicial da Tarifa de Pedágio, nos termos da subcláusula 19.2.12, de forma proporcional ao respectivo Trecho Homogêneo. O restante do PTH será aplicado a título de Reclassificação Tarifária após a conclusão da duplicação pela Concessionária, conforme obrigação prevista no PER.

- **Caso o DNIT entregue escopo inferior à duplicação inicialmente prevista dos 14 km:**

O trecho será arrolado juntamente com os demais bens da Concessão e a obra remanescente relativa aos 14 km será incluída no Contrato.

Haverá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária pela execução do remanescente da quilometragem prevista inicialmente, tendo em vista que os custos relacionados a esses 14 km foram retirados do MEF.

Essa hipótese será considerada excepcional à regra estabelecida na subcláusula 4.2.3 do Contrato, e a efetiva inclusão da obra remanescente em relação aos 14 km será formalizada por Termo Aditivo, constituindo exceção à regra prevista na subcláusula 19.8.3 (i), podendo ser realizada em Revisão Extraordinária, conforme o previsto na subcláusula 19.9.2 (iv).

Para a extensão entregue, os custos advindos das adequações cuja execução se faça necessária ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, conforme a subcláusula 4.2.4 do Contrato.

- **Caso o DNIT entregue escopo superior à duplicação inicialmente prevista dos 14 km:**

Há que se falar no reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor do Poder Concedente, de forma a refletir a não execução pela Concessionária e/ou a execução parcial da obrigação pelo DNIT, por meio da aplicação do Fator D, conforme as subcláusulas 8.1.10 (ii) e 23.5.4 (ii).

Não haverá, para as duplicações entregues pelo DNIT além dos 14 km originalmente previstos, bem como para trechos parcialmente concluídos pela Concessionária, a aplicação de incremento ou Reclassificação Tarifária, previstas no MEF e no Anexo 13 do Contrato.

Quanto à duplicação restante do Lote 5 prevista no PER, haverá a possibilidade de aplicação do Fator A, pela antecipação de investimentos, caso a conclusão da obra seja realizada antes

do prazo estipulado originalmente no PER, mediante prévia autorização da ANTT.

Maiores informações estarão disponíveis no portal da ANTT, www.antt.gov.br – Rodovias - Novos Projetos em rodovias.

STÉPHANE QUEBAUD

Presidente da Comissão de Outorga



Documento assinado eletronicamente por **STÉPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD, Presidente da Comissão de Outorga**, em 09/05/2026, às 01:13, 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 **42516475** e o código CRC **013BB288**.

Referência: Processo nº 50500.043918/2025-47

SEI nº 42516475