

ANTT transforma inovação regulatória em política institucional

Autor(a): Vitor Soliano

Publicado em: 08 de fevereiro de 2026

Publicação: conjur_import

Link JurisTube:

<https://juristube.com.br/colunistas/vitor-soliano/antt-transforma-inovacao-regulatoria-em-politica-institucional>

Fonte original: <https://conjur.com.br/2026-fev-08/politicas-de-inovacao-regulatoria-o-caso-da-antt>

Identificador citável: juristube.com.br/colunistas/vitor-soliano/antt-transforma-inovacao-regulatoria-em-politica-institucional#ep-762bb5b7

Resumo

Nos últimos anos, foi perceptível como a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) revigorou sua agenda regulatória

Texto integral

Nos últimos anos, sobretudo após o advento da Lei 13.655/2018 (a “nova Lindb”), foi perceptível como a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) revigorou sua agenda regulatória, lançando mão de variados e relevantes instrumentos inovadores, praticamente transformando inovação regulatória em política institucional. De modo que a sua mais recente rodada de concessões (em curso há pouco mais de um ano) goza de ferramentas idealizadas segundo as diretrizes das agendas dos biênios 2021-2022 e 2023-2024 . Por exemplo, a atual disciplina contratual relativa às mudanças climáticas bebe diretamente dos esforços empreendidos na assimilação de agenda ESG (Environment, Social and Governance), fixando metodologias de análise de desempenho, definição de metas e melhoria contínua . Realmente, parecem ser duas as principais razões da postura inovadora da agência: primeiro, a percepção de que muitas relações contratuais se deterioraram como consequência de mecanismos anacrônicos e ineficazes; segundo, a constante necessidade de reforço da segurança jurídica e de aperfeiçoamento dos incentivos à boa execução do acordado. Dessas razões surgem dois grandes movimentos a serem destacados: Reestruturação das concessões Apesar de já ter se tornado um lugar comum abordar-se a incompletude dos contratos de concessão, é inegável que a negligência desse aspecto ainda hoje inviabiliza a continuidade de muitos projetos. Afinal, parte considerável dos contratos em vigor (mesmo aos “trancos e barrancos”) foi modelada há mais de quinze anos, não sendo possível aos seus idealizadores (nem remotamente) conceber preocupações da maior importância nos dias atuais. Prova disso são os casos de renegociação celebrados pela ANTT — sob o crivo do TCU — em 2025, abarcando as rodovias 381/MG/SP (Fernão Dias) e BR101/RJ (Autopista Fluminense) , concessões pactuadas ainda em 2008. Assim sendo, alguns aspectos dessas reestruturações merecem destaque: a) A adoção de novo modelo econômico-financeiro, aderindo aos novos parâmetros de atualização com novos investimentos, despesas operacionais, taxa interna de retorno, entre outros; b) A assimilação de modernizações regulatórias nos mesmos moldes dos contratos da quinta etapa de concessão da ANTT, salvo exceções expressas no acordo; c) A realização de processo competitivo para oferta das ações do (até então) acionista controlador —

contando ainda com período de transição para garantia de execução dos investimentos, sob pena de extinção antecipada. Assim, permite-se que as concessões sejam revitalizadas, não apenas proporcionando a chegada de novos investidores mas também reformulando o sistema de incentivos abarcado pelo contrato, com base nos mais atualizados modelos utilizados pela ANTT. Mecanismos (endo e extra contratuais) a serviço da 5ª etapa de concessões da ANTT [1] Conforme destacado anteriormente, as agendas dos biênios pretéritos fixaram bases a diversas criações regulatórias, porém valeria mencionar três bons exemplos: Reformulação da matriz de riscos nos contratos Com base na experiência acumulada pela regulação de concessões de etapas anteriores, a ANTT pôde incrementar a disciplina dessa temática tão importante, cada vez mais abdicando de técnicas tradicionais (como a das áleas) e compartilhando riscos com base na efetiva capacidade das partes em suportá-los. Na 5ª etapa verifica-se que os contratos detalham de forma mais minudente os muitos gêneros de risco — como os de “variação da Receita Tarifária”, “relativos à gestão do Sistema Rodoviário”, “relativos aos aspectos ambientais e geotécnicos da Concessão”, entre outros — e subdivide as responsabilidades abarcando inúmeras hipóteses de concretização. Ainda, merece destaque a expressa disciplina dos “riscos residuais”, isto é, aqueles que simplesmente não puderam ser previstos e detalhados durante a modelagem do projeto e formulação da minuta. Em prestígio à compreensão da incompletude contratual, as concessões da 5ª etapa não os imputam como de responsabilidade exclusiva da concessionária, estabelecendo metodologias de repartimento das suas consequências. Medidas mitigadoras de desequilíbrios econômico-financeiros, instituídas pela IN nº 33/2024 A ANTT disciplinou a possibilidade de incidentes processuais (paralelos aos processos de reequilíbrio econômico-financeiro) a partir dos quais admite-se, provisoriamente, antecipar à requerente parte expressiva da recomposição solicitada, seja por haver evidências suficientes para tanto, seja a título cautelar. Desse modo, não se permite que durante o curso do “processo principal” (muitas vezes demasiado complexo e, portanto, moroso) a saúde financeira do projeto concessório se esvaia. A primeira aplicação de “medida mitigadora” deu-se em junho deste ano (pela Deliberação nº 206/2025), em razão de terrenos afetados por eventos climáticos extremos, mais precisamente chuvas torrenciais que ocasionaram o deslizamento de encostas afetando a rodovia adjacente. Considerou-se que tal circunstância possuiria indícios suficientes para promover o reequilíbrio parcial (de 60%) na modalidade baseada em evidências, dados os elementos probatórios ricos, variados e pré-constituídos. Disciplina e implementação dos dispute boards, instituídos pela Resolução nº 6.040/2024 Os Dispute Boards (ou Comitês de Resolução de Conflitos) tratam-se de espécie de meio de prevenção e resolução de disputas — com previsão na Lei nº 14.133/2021, inclusive. De maneira bastante vanguardista, a ANTT procurou implementá-lo, porém, sob orientação do TCU, verificou ser necessário antes disciplinar o tema de maneira minudente, o que se operou por via da Resolução nº 6.040/2024. Em apertada síntese, seu funcionamento consiste na instalação de comissão formada por experts de variadas formações para amparar o contrato no decorrer de sua vida — seja de maneira permanente, temporária ou até pontualíssima (ad hoc) — em temáticas não estritamente jurídicas, como avaliações acerca da execução de serviços e obras e respectivos orçamentos, por exemplo. Nos contratos da 5ª etapa de concessões reguladas pela ANTT, as minutas já carregam cláusulas específicas sobre o referido instrumental, não só reiterando as disposições da Resolução, mas descendo em detalhes operacionais, como as potenciais câmaras responsáveis pela condução dos comitês. Mecanismos de resiliência climática O tema da resiliência climática — isto é, da sustentabilidade do projeto concessório em face das mudanças climáticas e dos eventos climáticos extremos — já ganhava destaque desde a edição da Resolução nº

6.057/2024 , quando a agência disciplinou medidas visando a descarbonização do setor e a adequada reação em face dos riscos socioambientais. Contudo, os contratos da 5ª etapa conferem concretude a tal preocupação, estipulando como obrigação da concessionária a formulação de “Programa de Resiliência Climática e Responsabilidade Socioambiental”, englobando o mapeamento dos pontos “críticos, vulneráveis e suscetíveis” a impactos negativos de eventos extremos, conforme grau de risco; bem como a formulação de medidas de adaptação para os pontos críticos de maior relevância, além dos respectivos cronogramas de implantação e orçamentos. Conclusões Em síntese, muitas são as inovações vividas no âmbito das concessões sob regulação da ANTT, seja para reavivá-las em casos críticos, seja para as potencializar diante das experiências acumuladas. O encadeamento e a integração desses arranjos de inovação regulatória vêm originando políticas institucionais de inovação, o que parece ser o caso da ANTT atualmente. Entretanto, a mera concepção desses mecanismos não garante per se tais objetivos, sendo fundamental que os juristas e técnicos envolvidos em seu manejo saibam adequadamente os aplicar e desenvolver – inclusive a fim de se viabilizar adaptações para os mais variados serviços públicos sob concessão e fortalecer a governança regulatória nacional. [1] Um exemplo de concessão realizada já na 5ª etapa é a BR-364-RO, cujo processo de contratação se encontra registrado no site da ANTT: aqui

Como citar este documento

As citações abaixo seguem os padrões ABNT NBR 6023:2018, APA 7ª edição, Chicago Author-Date (17ª ed.) e BibTeX (LaTeX). Copie o formato exigido pelo periódico ou gerenciador bibliográfico (Zotero, Mendeley, EndNote).

ABNT (NBR 6023:2018)

SOLIANO, Vitor. ANTT transforma inovação regulatória em política institucional. *conjur_import*, 8 fev. 2026. Disponível em: <https://conjur.com.br/2026-fev-08/politicas-de-inovacao-regulatoria-o-caso-da-antt>. Acesso via: JurisTube — Acervo Digital de Direito. Disponível em: <https://juristube.com.br/colunistas/vitor-soliano/antt-transforma-inovacao-regulatoria-em-politica-institucional>. Acesso em: 30 set. 2026.

APA 7ª edição

Soliano, V. (2026, February 8). ANTT transforma inovação regulatória em política institucional. **conjur_import**. <https://conjur.com.br/2026-fev-08/politicas-de-inovacao-regulatoria-o-caso-da-antt>

Chicago Author-Date (17ª ed.)

SOLIANO, Vitor. 2026. "ANTT transforma inovação regulatória em política institucional." **conjur_import**, February 08. <https://conjur.com.br/2026-fev-08/politicas-de-inovacao-regulatoria-o-caso-da-antt>

BibTeX

```
@article{vitor-soliano-antt-transforma-inova-o-regulat-ria-em-p-2026,  
  author = {Soliano, Vitor},  
  title = {ANTT transforma inovação regulatória em política institucional},  
  journal = {conjur_import},  
  year = {2026},  
  url = {https://conjur.com.br/2026-fev-08/politicas-de-inovacao-regulatoria-o-caso-da-antt},  
  urldate = {2026-02-08}  
}
```



Licença de Uso — CC BY-NC-SA 4.0

Este conteúdo está licenciado sob a licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-Compartilhalgal 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0). O uso para fins acadêmicos e educacionais é permitido, desde que citada a fonte original (JurisTube) conforme as normas técnicas indicadas neste documento.

Termos completos:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.pt-br>