



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 171/2025

OBJETO: Autorização para a elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, pela Concessionária Nova 381, referente à duplicação integral do trecho da BR-381/MG compreendido entre Governador Valadares e Belo Oriente, atualmente sob responsabilidade da concessionária por meio do Contrato de Concessão do Edital nº 001/2024.

ORIGEM: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA - SUROD

PROCESSO (S): 50500.043699/2025-04

PROPOSIÇÃO PF/ANTT:

ENCAMINHAMENTO: Deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT quanto à autorização para a elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, pela Concessionária Nova 381, referente à duplicação integral do trecho da BR-381/MG, compreendido entre Governador Valadares e Belo Oriente, atualmente sob responsabilidade da concessionária por meio do Contrato de Concessão do Edital nº 001/2024.

1. DO OBJETO

1.1. Deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT quanto à autorização para a elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, pela Concessionária Nova 381, referente à duplicação integral do trecho da BR-381/MG, compreendido entre Governador Valadares e Belo Oriente, atualmente sob responsabilidade da concessionária por meio do Contrato de Concessão do Edital nº 001/2024.

1.2. Ressalta-se que aspectos técnicos detalhados do projeto e as eventuais soluções de engenharia não são objeto desta autorização, uma vez que, conforme consignado na Nota Técnica SEI nº 9342/2025/COGIN/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 35523562), tais definições são inerentes ao escopo e ao produto final do EVTEA a ser desenvolvido.

1.3.

2. DOS FATOS

2.1. Em 22 de janeiro de 2025, foi assinado o contrato de concessão referente ao Edital nº 001/2024, com a Concessionária de Rodovia Nova 381 S.A., compreendendo o trecho da BR-381/MG, entre Governador Valadares (MG) e Belo Horizonte (MG).

2.2. Em 23 de julho de 2025, o Deputado Federal Leonardo Monteiro – PT/MG, enviou ao Diretor Geral desta Agência, o ofício OF Nº 170/2025 GDLM, no qual solicita que, dentro das possibilidades, seja elaborado Projeto Executivo para o trecho da BR-381/MG entre os municípios de Governador Valadares (MG) e Belo Oriente (MG), atualmente concedido à Concessionária Nova 381 S.A.

2.3. A Assessoria Especial de Relações Institucionais, Internacionais e de Comunicação - AESRIC, encaminhou Despacho à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária – SUROD, para a análise do pleito, comunicando a realização de reunião com a participação do Deputado, do Diretor Geral da ANTT, da AESRIC e da SUROD, quando decidiram pelo encaminhamento da demanda à Superintendência competente, por meio do DESPACHO SEI 35086624.

2.4. Prosseguindo o andamento processual, a SUROD encaminhou o OFÍCIO SEI Nº 34268/2025/COGIN/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT SEI 35454499, à Concessionária de Rodovia Nova 381 S.A., solicitando análise e manifestação da concessionária quanto à viabilidade técnica e contratual para elaboração do referido projeto.

2.5. A Concessionária Rodoviária Nova 381 S.A., manifestou sua análise, considerações e não oposição à inclusão de novos investimentos nos termos da Regulação da Agência, em 10 de setembro de 2025, por meio do ofício N381-OPE – 69/2025 SEI 35536153.

2.6. Uma vez que a Concessionária não se opôs à inclusão de novos investimentos com amparo na regulamentação da Agência, a SUROD emitiu a NOTA TÉCNICA SEI Nº 9342/2025/COGIN/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT SEI 35523562, analisando o tema.

2.7. Para seu prosseguimento, o processo foi distribuído para minha relatoria por meio da Certidão de Distribuição SEI 35576236, em 12 de setembro de 2025.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Para atendimento à demanda do Deputado Federal Leonardo Monteiro – PT/MG, consubstanciada no ofício OF Nº 170/2025 GDLM SEI 35082509, no qual solicita que, dentro das possibilidades, seja elaborado Projeto Executivo para o trecho da BR-381/MG entre os municípios de Governador Valadares (MG) e Belo Oriente (MG), atualmente concedido à Concessionária Nova 381 S.A.

3.2. Após a realização de reunião com a participação do Deputado, do Diretor Geral da ANTT, da AESRIC e da SUROD, foi decidido o encaminhamento da demanda à SUROD, para análise de viabilidade e considerações.

3.3. Deve-se atentar ao fato de que a solicitação em tela promove a inclusão de serviços não integrantes do PER. Portanto, a Concessionária de Rodovia Nova 381 S.A foi consultada pela SUROD por meio do OFÍCIO SEI Nº 34268/2025/COGIN/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT SEI 35454499, para que se manifestasse quanto à viabilidade técnica e contratual para a realização do feito.

3.4. A Concessionária apresentou suas considerações e manifestação de não objeção à inclusão de novos investimentos, nos termos da regulamentação da Agência à SUROD por meio do ofício N381-OPE – 69/2025 SEI 35536153.

3.5. Inicialmente, é importante esclarecer que, para a inclusão de novos investimentos, não previstos no Contrato de Concessão, deve-se atentar ao disposto no art. 40 da Resolução ANTT nº 6.000/2022 (RCR2), o qual determina que, antes da inclusão ou alteração de investimentos, a Concessionária deverá apresentar EVTEA, projeto funcional ou projeto executivo acompanhado de orçamento, a ser submetido previamente à Superintendência competente; e, nos termos do art. 42, do RCR-2, para obras de grande vulto será obrigatória a apresentação de estudo de viabilidade, cuja elaboração dependerá de autorização prévia da Diretoria da ANTT.

3.6. Informa, ainda, na Resolução Nº 6.000/2022, no § 1º do Art., 40, que “os custos relacionados à contratação de estudos, projetos executivos e orçamentos relativos a obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão, desde que aceitos pela Superintendência competente, serão objeto de recomposição do equilíbrio por meio de revisão extraordinária”

3.7. Uma vez que a Concessionária não se opôs à inclusão de novos investimentos, amparada na regulamentação da Agência, a SUROD emitiu a NOTA TÉCNICA SEI Nº 9342/2025/COGIN/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT SEI 35523562, analisando o tema.

3.8. Destaco as Informações apresentadas pela SUROD na referida Nota Técnica, as quais se seguem:

3.8.1. O trecho solicitado é o segmento destacado na figura abaixo, localizado na BR-381 e compreendido aproximadamente do km 153,1 ao km 226,8, entre Governador Valadares e o acesso a Belo Oriente/MG, totalizando cerca de 73,7 km.



3.8.2. Foram encaminhadas demais demandas parlamentares, solicitando a execução das obras de duplicação na BR-381 em trechos contidos no segmento em análise, que integram os Processos SEI nº 50500.032202/2025-14 e 50500.042831/2025-52.

3.8.3. É apresentada no processo SEI nº 50500.032202/2025-14, solicitação de obras de duplicação da BR 381, especificamente no perímetro urbano do município de Naque - MG, contido no segmento em análise, apresentando a seguinte justificativa *"É importante que a população, os empresários e comerciantes locais sejam ouvidos, visto que, essa duplicação é uma obra de grande impacto ambiental, econômico e social."*

3.8.4. Quando consultada quanto à duplicação da travessia urbana do município de Naque, a Concessionária de Rodovia Nova 381, manifestou-se por meio da Carta 250710-N381-PLN-09-2025 (33720321) e Carta 250728-N381-PLN-10-2025 (34249333), esclarecendo que "o Contrato de Concessão vigente, bem como o respectivo Programa de Exploração da Rodovia (PER), não preveem a realização de obras de duplicação no trecho urbano do município de Naque/MG, e posteriormente complementou com a seguinte declaração:

"Dessa forma, a Concessionária esclarece que o Programa de Exploração da Rodovia (PER), Volume II, item 3.2.3 (Obras de Melhorias) e na Tabela 26 (Resumo das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias), prevê a realização de obras de melhoramentos e ampliações no trecho compreendido entre os limites do município de Naque/MG,"

3.8.5. Informa, ainda a SUROD, em sua Nota Técnica, que, no Processo SEI nº 50500.042831/2025-52, consta o Ofício nº 087/510/2025 (SEI nº 34892704), recentemente protocolado, pelo Deputado Federal Hercílio Coelho Diniz (MDB/MG), de 20/08/2025, solicitação semelhante, duplicação da BR-381 de Belo Horizonte à Belo Oriente, no sentido de estendê-la até Governador Valadares/MG, proposição que corrobora com as manifestações apresentadas em outros pleitos, evidenciando a necessidade de avaliação do presente pleito.

3.8.6. Instada, a Concessionária, a se manifestar, quanto ao pleito de elaboração do Projeto Executivo de duplicação do trecho da BR-381/MG, entre os municípios de Belo Oriente e Governador Valadares, destacou que a inclusão de investimentos, não previstos originalmente no contrato de concessão, deve observar o disposto nos arts. 40 e 42 da Resolução ANTT nº 6.000/2022 (RCR2), os quais exigem a apresentação de estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA), projeto funcional ou projeto executivo acompanhado de orçamento, sendo que, no caso de obras de grande vulto, a elaboração do EVTEA depende de autorização prévia da Diretoria da Agência; e aponta que os custos relacionados a estudos e projetos executivos solicitados pela ANTT, quando não contemplados contratualmente, devem ser objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, por meio de revisão extraordinária, desde que aceitos pela Superintendência competente,

3.8.7. Contexto com o qual a concessionária não se opõe, conforme já apresentado anteriormente no item 3.7.

3.8.8. São disciplinadas no contrato de concessão nº 001/2024, formalizado com a Concessionária Nova 381 S.A., as obrigações atinentes à execução de obras de ampliação de capacidade e melhorias e da frente de serviços operacionais, a seguir transcritas:

"8 Obras e Serviços

8.1 Diretrizes de Execução das Obras e dos Serviços

[...]

*8.1.10 Inclusões, exclusões ou alterações de obras e serviços, com exceção das hipóteses do Estoque de Melhorias, das **Obras de Manutenção de Nível de Serviço** e de adequação ou complementação de Obras Supervenientes, **serão realizadas exclusivamente por meio de Revisão Quinquenal.***

(i) Inclusões ou alterações de obras e serviços que tenham comprovada repercussão sobre os investimentos e custos de responsabilidade da Concessionária implicarão a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato por meio da utilização do Fluxo de Caixa Marginal.

(ii) A exclusão de obras e serviços ensejará a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato por meio da utilização do Desconto de Reequilíbrio.

[...]

8.3 Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias e da Frente de Serviços Operacionais

8.3.1 As Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias e da Frente de Serviços Operacionais de cada um dos segmentos do Sistema Rodoviário descritos no PER deverão estar concluídas e em operação no prazo e nas condições estabelecidas no PER, observados o Escopo, os Parâmetros Técnicos e os Parâmetros de Desempenho previstos.

(i) Para efeito de aplicação do Fator D, serão considerados os percentuais de execução física da obra ou serviços apurados pela ANTT, sem prejuízo da possibilidade de a ANTT demandar a comprovação da execução de outras atividades constantes no Escopo, nos Parâmetros Técnicos e nos Parâmetros de Desempenho previstos no PER;

(ii) A conclusão das obras e serviços descritos no PER será atestada conforme previsto neste Contrato e de acordo com procedimento específico da ANTT.

[...]

8.4 Estoque de Melhorias

8.4.1 A inclusão de obras de melhorias será feita com base no Estoque de Melhorias, conforme previsto no PER.

8.4.2 A execução das obras do Estoque de Melhorias ocorrerá mediante requisição da ANTT, que poderá ser realizada a qualquer momento durante a vigência do Contrato.

8.4.3 A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente da execução de obras do Estoque de Melhorias dar-se-á por meio da aplicação do Fator E, na forma prevista no Anexo 5 deste Contrato. (i) O Fator E será aplicado somente na Revisão Ordinária subsequente à conclusão da obra de melhoria solicitada pela ANTT.

8.4.4 A requisição de execução de obra do Estoque de Melhorias pela ANTT constituirá obrigação contratual de conclusão dentro do prazo de 18 (dezoito) meses contados da solicitação da ANTT. (i) Transcorrido o prazo para a conclusão da obra de melhoria, na hipótese de inexecução, serão aplicáveis as penalidades previstas neste Contrato e em regulamentação da ANTT. (ii) A ANTT indicará a localização da intervenção, sendo condição para o início das obras a obtenção de não objeção ao anteprojeto e a apresentação do projeto executivo na forma prevista neste Contrato.

8.4.5 O Estoque de Melhorias terá o limite quantitativo definido em 4,75% (quatro inteiros e setenta e cinco centésimos por cento), com referência nos percentuais pré-fixados no Anexo 5, antes da aplicação do Coeficiente de Ajuste Temporal. (i) Em razão de se tratar de obrigação cujo risco já está alocado à Concessionária, não poderão ser previstos no Estoque de Melhorias retornos em nível adicionais relativos ao projeto das Obras de Ampliação de Capacidade previstas no PER. (ii) Não poderá ser incluída nenhuma obra de mesma natureza que implique na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato por meio da utilização do Fluxo de Caixa Marginal, enquanto houver saldo de Estoque de Melhorias que permita a inclusão integral da melhoria solicitada.

3.8.9. Disciplina, também, o [Contrato do Edital de Concessão nº 001/2024](#), as obrigações atinentes à Obras de Manutenção de Nível de Serviço por atingimento de gatilho volumétrico,:

8.5 Obras de Manutenção de Nível de Serviço 8.5.1 As Obras de Manutenção de Nível de Serviço correspondem às obras e serviços de ampliação da capacidade do Sistema Rodoviário condicionadas ao volume de tráfego, cuja execução dependerá do atingimento de Gatilho Volumétrico, na forma prevista neste Contrato e no PER.

[...]

8.5.3 O atingimento do Gatilho Volumétrico somente constituirá a obrigação contratual de execução das obras de ampliação de capacidade correspondentes, conforme previsto no PER, caso a ANTT autorize a sua execução e, nesta hipótese, também obrigará a Concessionária a realizar o monitoramento permanente do tráfego nos respectivos Trechos Homogêneos ampliados, inclusive adaptando todos os equipamentos operacionais necessários.

(i) A Concessionária é responsável por iniciar todos os trâmites necessários, com antecedência suficiente, de forma que as obras sejam iniciadas no ano imediatamente subsequente ao atingimento dos gatilhos e autorização da ANTT para a sua execução.

(ii) A ANTT consultará o Ministério supervisor quanto à oportunidade e conveniência da execução das obras acionadas pelo Gatilho Volumétrico e, em caso positivo, a ANTT autorizará a execução das obras e o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

(iii) Somente serão recompostos, em favor da Concessionária, os 36 custos da elaboração de estudos e projetos para a execução das Obras de Manutenção de Nível de Serviço que tenham sido autorizados pela ANTT, após consulta ao Ministério supervisor, nos termos da subcláusula 8.5.3(ii).

[...]

8.5.6 As Obras de Manutenção de Nível de Serviço somente serão executadas após a execução das obras de ampliação de capacidade dos respectivos Trechos Homogêneos, conforme previsão do PER, mesmo que o Gatilho Volumétrico seja atingido anteriormente.

3.8.10. A referida Nota Técnica da SUROD, analisa o tema de possibilidade de elaboração de EVTEA, nos termos de regulação da Agência, indicando as Resoluções e seus artigos que o abordam:

“RESOLUÇÃO ANTT Nº 5.950/2021:

SEÇÃO III

Alteração Contratual

Art. 27. O contrato de concessão poderá ser alterado unilateralmente pela ANTT ou por acordo entre as partes.

§ 1º Se da alteração decorrer desequilíbrio econômico-financeiro, a ANTT promoverá a recomposição do equilíbrio na revisão subsequente, na forma da regulamentação, salvo renúncia por parte da concessionária.

§ 2º Quando o impacto for de difícil mensuração, a recomposição do equilíbrio poderá ser realizada por alteração de obrigações contratuais, mantendo-se a equivalência de encargos e vantagens conforme acordo entre as partes.

§ 3º O disposto no § 2º não impede a alteração unilateral da ANTT para manutenção da atualidade do serviço, que não importe em encargos adicionais extraordinários.

§ 4º As alterações no programa de exploração da rodovia anexo ao contrato de concessão serão formalizadas na versão consolidada anualmente do documento, mediante anuência da concessionária no processo administrativo correspondente para as alterações consensuais ou independentemente desta para alterações unilaterais. (Acrescentado pela Resolução 6000/2022/DG/ANTT/MI). (Grifo nosso)

RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.000/2022:

ESTUDOS, PROJETOS E ORÇAMENTOS DE ENGENHARIA

[...]

Obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão

Art. 40. Para inclusão ou alteração das obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão, a concessionária deverá apresentar à Superintendência competente, conforme o caso, estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental, projeto funcional ou projeto executivo acompanhado de orçamento.

§ 1º Os custos relacionados à contratação de estudos, projetos executivos e orçamentos relativos a obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão, desde que aceitos pela Superintendência competente, serão objeto de recomposição do equilíbrio por meio de revisão extraordinária: (Redação dada pela RESOLUÇÃO Nº 6.063, DE 13 DE FEVEREIRO DE 2025)

I - quando solicitada pela ANTT sua apresentação, independentemente da formalização de inclusão da obra ou serviço no contrato de concessão; (Redação dada pela Resolução 6032/2023/DG/ANTT/MT)

II - quando apresentados espontaneamente pela concessionária, apenas se formalizada a inclusão da obra ou serviço no contrato de concessão por meio de termo aditivo. (Redação dada pela Resolução 6032/2023/DG/ANTT/MT)

§ 2º Os custos relacionados à contratação de projetos funcionais ou anteprojetos serão exclusivamente atribuídos à concessionária.

§ 3º Os estudos, projetos executivos e orçamentos serão remunerados por percentual sobre o valor da obra ou serviço ou, caso não executado, mediante prestação de contas pela Superintendência competente. (Redação dada pela Resolução 6032/2023/DG/ANTT/MT)

[...]

Art. 42. Será obrigatória a apresentação de estudo de viabilidade para obras não previstas inicialmente no contrato de concessão nas seguintes hipóteses:

I - contornos alternativos e variantes;

II - quando se tratar de obra de grande vulto;

III - quando a obra estiver localizada na área de influência de ambiente ecologicamente sensível; e

IV - outros casos expressamente indicados pela Superintendência competente.

§ 1º A apresentação de estudo de viabilidade deverá ser previamente autorizada pela Diretoria, mediante proposta da Superintendência competente, de ofício ou mediante requerimento da concessionária.

§ 2º A concessionária poderá, por sua conta e risco, elaborar e apresentar estudo de viabilidade, que será ressarcido apenas em caso de sua aceitação e aprovação da obra em revisão aprovada pela Diretoria.

§ 3º Após autorização da Diretoria, a concessionária deverá apresentar estudo de viabilidade em até 180 (cento e oitenta) dias ou outro prazo indicado pela Diretoria.

§ 4º A Superintendência competente analisará o estudo de viabilidade e informará sua aceitação ou rejeição ou determinará, fundamentadamente, a realização de ajustes e correções, em caso de incompletude ou desconformidade com o contrato de concessão ou normativos vigentes.

§ 5º A concessionária disporá do prazo de 30 (trinta) dias para reapresentar o estudo de viabilidade corrigido, em caso de determinação de diligência, contado do recebimento da notificação da ANTT, ou outro prazo indicado pela Superintendência competente.

§ 6º Caso o estudo de viabilidade tenha sido aceito pela Superintendência competente, demonstrada a viabilidade e o interesse público na obra a autorização para apresentação de projeto executivo competirá:

I - à Diretoria, para obra de grande vulto;

II - à Superintendência competente, nos demais casos.

§ 7º A concessionária disporá do prazo de 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis por igual período mediante justificativa e aceitação da Superintendência competente, para apresentar o projeto executivo, contado da autorização, ou outro prazo indicado pela ANTT.

[...]

Seção IV

Obras de ampliação de capacidade e manutenção de nível de serviço

Art. 146. Nas concessões em que os serviços de ampliação da capacidade do sistema rodoviário forem condicionados ao volume de tráfego, a execução dependerá do atingimento de gatilho de investimentos, conforme medição por equipamentos sensorial de tráfego, na forma prevista no contrato de concessão.

[...]

Art. 148. Para as obras de ampliação de capacidade que impliquem recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, o atingimento do gatilho de investimentos somente constituirá a obrigação contratual de execução, conforme previsto no contrato de concessão, caso a Diretoria autorize a sua execução.

§ 1º A ANTT poderá consultar previamente o Poder Concedente quanto a oportunidade e conveniência da execução das obras indicadas no caput.

§ 2º A autorização para execução de obras de ampliação de capacidade obrigará a concessionária a realizar o monitoramento permanente do tráfego nos respectivos trechos homogêneos ampliados, inclusive adaptando todos os equipamentos operacionais necessários.

§ 3º A autorização para execução de obras de ampliação de capacidade por atingimento de gatilho de investimentos será promovida a qualquer tempo, mediante celebração de termo aditivo.

§ 4º A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro das obras autorizadas em razão de atingimento de gatilho de investimentos será realizada em revisão extraordinária.

[...]

§ 3º As obras de manutenção de nível de serviço somente serão executadas após a execução das obras de ampliação de capacidade dos respectivos trechos homogêneos conforme previsão do contrato de concessão, mesmo que o gatilho de investimentos seja atingido anteriormente.

§ 4º Verificada a proximidade temporal do atingimento do gatilho de investimentos e da obrigação de execução das obras de ampliação de capacidade em determinado trecho que torne uma das soluções dispensáveis, a Diretoria poderá, mediante proposta da Superintendência competente, adotar a alternativa mais adequada para atendimento dos níveis de serviço previstos no contrato de concessão, mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando cabível.

RESOLUÇÃO ANTT Nº 6.032/2023:

Art. 1º Aprovar a terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa à gestão econômico-financeira dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Parágrafo único. Aplicam-se ao Regulamento das Concessões Rodoviárias as seguintes definições:

[...]

XIV - Revisão quinzenal: revisão do contrato de concessão, realizada em intervalos entre cinco e dez anos, que tem por finalidade a inclusão, alteração, reprogramação ou exclusão de obras e serviços, na alteração de escopo, parâmetros técnicos e de desempenho e na atualização e modernização de quaisquer outros aspectos contratuais, de modo a tornar o contrato mais eficiente e aderente às necessidades dos usuários da rodovia;

[...]

Art. 81. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão será realizada mediante utilização dos seguintes mecanismos, a critério da ANTT:

I - alteração do valor da tarifa de pedágio;

II - alteração do prazo da concessão;

III - aporte público;

V - modificação de obrigações contratuais;

V - alteração da localização ou inclusão de praças de pedágio ou pórticos de fluxo livre;

VI - estabelecimento ou remoção de cabines de bloqueio; e

VII - transferência ou retenção de valores utilizando o mecanismo de contas da concessão.

3.8.11. A Nota Técnica em questão contextualiza os cenários que envolve o trecho de aproximadamente 73 Km, entre Governador Valadares e Belo Oriente, dizendo de sua importância estratégica para ligação da Capital Mineira ao Vale do Aço e à região leste e nordeste de Minas, além de ser uma das interligações da região Sudeste com a Nordeste Brasileira.

3.8.12. Aponta e metrifica as travessias urbanas ao longo do trecho, quais sejam: Governador Valadares, Distrito de Baguari (Governado Valadares), Periquito, Naque, Distrito de Perpétuo Socorro (Belo Oriente), com aproximadamente 13,9 Km de travessias. Ressaltando que a existência de travessia urbana intensifica os conflitos com o tráfego de longa distância e reduz a segurança de pedestres e ciclistas que compartilham a mesma via.

3.8.13. A SUROD pontua na referida Nota Técnica a necessidade de avaliar a execução de estudos voltados a intervenções estruturais de ampliação de capacidade, adequação geométrica e implantação de medidas de segurança, em conformidade com as diretrizes da ANTT, os manuais técnicos do DNIT e as normas da ABNT aplicáveis, tendo por base levantamento constante do Anuário 2024 da Polícia Rodoviária Federal (PRF), destacando que a BR-381/MG, figura entre as primeiras posições nacionais em número de acidentes, conforme apresentado no quadro a seguir, com especial relevância quanto à quantidade de ocorrências envolvendo vítimas e óbitos. Somente no ano de referência 2024, foram registrados 2.793, sinistros, resultando em 3.480, feridos e 169, óbitos, indicadores que evidenciam a criticidade do segmento e reforçam a necessidade de medidas estruturais voltadas à melhoria da segurança viária e à redução dos riscos aos usuários.

ANUÁRIO PRF 2024

10 rodovias por UF com maior frequência de sinistros		10 rodovias por UF com maior frequência de registro de feridos		10 rodovias por UF com maior frequência de registro de mortos	
BR/UF	Sinistros	BR/UF	Feridos	BR/UF	Mortos
BR 101/SC	4.375	BR 101/SC	4.720	BR 116/MG	190
BR 116/SP	3.478	BR 116/SP	3.859	BR 101/BA	173
BR 381/MG	2.793	BR 381/MG	3.480	BR 381/MG	169
BR 101/RJ	2.338	BR 101/RJ	2.844	BR 277/PR	164
BR 277/PR	2.061	BR 277/PR	2.340	BR 116/BA	158
BR 116/RJ	1.835	BR 101/ES	2.229	BR 116/SP	149
BR 101/ES	1.807	BR 40/MG	2.173	BR 101/RJ	136
BR 40/MG	1.791	BR 116/RJ	2.130	BR 376/PR	126
BR 376/PR	1.731	BR 116/MG	1.933	BR 101/SC	124
BR 282/SC	1.441	BR 376/PR	1.914	BR 40/MG	122
% do total	32	% do total	33	% do total	25

Fonte: [Dados Abertos PRF](#)

3.8.14. Buscando maior detalhamento, foi realizada pesquisa, perante o banco de dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), para o trecho de Govenador Valadares a Belo Oriente, que são apresentados no quadro abaixo, que confirmou a criticidade de todo o segmento com a ocorrência de 51 acidentes, com 6 óbitos, 41 feridos leves, 30, feridos graves, envolvendo 101 veículos. Esses números reforçam a relevância da necessidade de duplicação integral do trecho como medida indispensável para elevar os padrões de segurança viária, reduzir a frequência e a gravidade dos acidentes e atender ao interesse público regional.

Dados de acidentes BR-381/MG – de janeiro a julho de 2025

Município	Acidentes	Mortos	Feridos Leves	Feridos Graves	Veículos
Belo Oriente	9	1	9	3	21
Governador Valadares	27	1	22	20	50
Igarapé	1	0	2	0	2
Naque	10	2	7	4	19
Periquito	5	2	3	3	11
Total	52	6	43	30	103

Fonte: [Dados Abertos PRF](#)

- 3.8.15. A solicitação de duplicação do trecho não se restringe somente às demandas de parlamentares, setores organizados da sociedade civil e representantes empresariais têm reivindicado a duplicação total da BR-381, entre Governador Valadares e Belo Oriente, sob o argumento de que as soluções previstas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) são insuficientes para atender à demanda crescente e mitigar o elevado índice de acidentes, garantindo maior integração econômica e regional.
- 3.8.16. O PER prevê para o trecho da Concessionária Rodoviária Nova 381, entre Governador Valadares e o acesso a Belo Oriente/MG, obras de ampliação de capacidade, com implantação de faixas adicionais, distribuídas em 32 trechos que somam aproximadamente 42,16 km, conforme detalhado na Tabela X do PER, e a conclusão dessas intervenções está prevista para o 8º ano da concessão. Embora representem uma forma de ampliação pontual da capacidade, tais obras não contemplam a duplicação integral da rodovia, o que reforça a pertinência de se avaliar a inclusão dessa intervenção no contrato de concessão, considerando sua relevância estratégica e a necessidade de aprimorar as condições de segurança viária.
- 3.8.17. O Contrato de Concessão nº 001/2024 estabelece, em suas cláusulas 8.5.1, 8.5.3 e 8.5.6, a disciplina das Obras de Manutenção de Nível de Serviço (OMNS), vinculadas ao atingimento de gatilhos volumétricos previamente definidos no PER. No caso do trecho entre Governador Valadares e o acesso a Belo Oriente/MG, essa previsão abrange os Trechos Homogêneos TH41 a TH44, compreendidos entre o km 153,1 e o km 226,28, para os quais está condicionada a duplicação da rodovia mediante a aferição dos volumes de demanda média anual (VDMA) equivalentes, variando de 14,1 mil a 17,2 mil veículos/dia.
- 3.8.18. Ressalto que, de acordo com o contrato, o simples atingimento do gatilho não constitui obrigação imediata de execução da obra, exigindo ainda: (i) monitoramento contínuo de tráfego pela Concessionária; (ii) autorização formal da Diretoria da ANTT, precedida de consulta ao Ministério supervisor quanto à conveniência da intervenção; e (iii) elaboração de projetos e demais trâmites necessários. Ademais, conforme a cláusula 8.5.6, a duplicação por gatilho somente poderá ser executada após a conclusão das obras de ampliação de capacidade previstas no PER para os respectivos segmentos, mesmo que os volumes de tráfego tenham sido atingidos em momento anterior.
- 3.8.19. Esse rito está igualmente respaldado pela Resolução ANTT nº 6.000/2022, cujo art. 146 condiciona a execução das obras ao atingimento de gatilho de investimentos, e o art. 148 prevê que a obrigação somente se consolidada com autorização da Diretoria, acompanhada da celebração de termo aditivo e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em revisão extraordinária. A regulamentação também admite, em caráter excepcional, a substituição de soluções quando constatada a proximidade temporal entre a execução prevista no PER e o atingimento do gatilho (art. 148, §4º).
- 3.8.20. Embora o contrato e os normativos da ANTT contemplem o mecanismo de duplicação por gatilho, observa-se que o processo depende de um conjunto de etapas sequenciais (monitoramento → constatação do gatilho → consulta ministerial → deliberação da Diretoria → elaboração de estudos e projetos → termo aditivo → execução), o que tende a prolongar significativamente o prazo até a efetiva implantação das obras. Considerando que a concessão ainda se encontra em fase de Trabalhos Iniciais, é razoável admitir que o atingimento dos volumes de tráfego que acionariam os gatilhos possa não ocorrer em horizonte próximo, retardando medidas estruturais para um trecho que já apresenta elevado fluxo de veículos pesados, geometrias desfavoráveis e recorrentes conflitos de tráfego urbano, número de acidentes significativo.
- 3.8.21. Com o cenário apresentado nos itens anteriores, a justificativa para o estudo de proposição de duplicação, extrapola a lógica de manutenção de nível de serviço e ganha ênfase no atendimento ao interesse público e à segurança viária, fatores corroborados pelos indicadores de acidentes e pela criticidade operacional do segmento. A própria Resolução ANTT nº 6.000/2022, em seus arts. 40 e 42, autoriza a elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, para inclusão de obras não previstas no contrato, mediante autorização da Diretoria, justamente para situações de grande vulto e relevância estratégica.
- 3.8.22. Diante de todo o exposto, concluo que, embora haja previsão contratual de duplicação condicionada a gatilhos volumétricos, a solução mais adequada ao interesse público e à segurança viária consiste na autorização de EVTEA para duplicação integral do trecho, independentemente do atingimento de gatilho, de forma a antecipar a análise técnica e viabilizar sua eventual inclusão no contrato.
- 3.8.23. O desenvolvimento de EVTEA envolve custos que não estavam precificados pela concessionária quando da apresentação de sua proposta. Assim, nos termos do artigo 40, parágrafo 1º, da Resolução ANTT nº 6.032/2023, com a redação dada pela Resolução nº 6.063/2025, os custos relacionados à contratação de estudos, projetos executivos e orçamentos referentes a obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão poderão ser objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão por meio de revisão extraordinária, desde que aceitos pela Superintendência competente.
- 3.8.24. A norma prevê duas hipóteses distintas:
- I – Quando a apresentação do estudo for solicitada pela ANTT**, independentemente da formalização da inclusão da obra no contrato, a recomposição do equilíbrio poderá ser realizada, ainda que o investimento não venha a ser implementado de imediato. Esta hipótese se aplica ao presente caso, uma vez que a iniciativa de elaboração do EVTEA é da própria ANTT.

II – Quando os estudos forem apresentados espontaneamente pela concessionária, a recomposição do equilíbrio somente será possível caso a obra ou serviço venha a ser formalmente incluído no contrato por meio de termo aditivo, hipótese que não se aplica no presente caso, uma vez que a concessionária já manifestou que não realizará o estudo por sua conta e risco.
- 3.8.25. Uma vez que a situação em questão de apresentação de EVTEA decorre de solicitação da Agência e que os projetos e custos decorrentes da sua elaboração serão submetidos previamente à aceitação da Superintendência competente, entende-se que tais custos deverão ser contemplados em futura recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, por meio de revisão extraordinária, conforme autoriza o inciso I do parágrafo 1º do artigo 40 da Resolução nº 6.032/2023.

4. 4 – CONCLUSÃO

- 4.1. A proposição para a realização deste EVTEA é decorrente de pleitos parlamentares apresentados pelos Deputados Federais Leonardo Monteiro (PT/MG) e Herculio Coelho Diniz (MDB/MG), bem como de demandas correlatas já apreciadas em processos anteriores, que convergem para a solicitação de duplicação do trecho da BR-381/MG entre Governador Valadares e Belo Oriente, atualmente sob responsabilidade da Concessionária Nova 381.
- 4.2. No âmbito contratual, verificou-se que o PER prevê, para esse segmento, apenas a implantação de faixas adicionais em 32 trechos descontínuos, totalizando cerca de 42 km, com conclusão no 8º ano da concessão. Além disso, há previsão de duplicação condicionada ao atingimento de gatilhos volumétricos nos Trechos Homogêneos 41 a 44 (km 153,1 ao km 226,28), cuja execução depende de monitoramento, autorização da Diretoria e consulta ao Ministério supervisor. Trata-se, portanto, de soluções que não garantem a antecipação das obras em horizonte próximo.
- 4.3. Com as informações apresentadas pelo Anuário 2024 da PRF, associado aos dados de acidentes de janeiro a julho de 2025, tem-se o cenário de segurança viária do trecho, marcado por elevados índices de sinistros e pela presença de travessias urbanas, somado à relevância estratégica da BR-381, como corredor logístico e de integração regional, reforça a necessidade de avaliação de uma solução mais abrangente. O arcabouço regulatório vigente, especialmente os arts. 40 e 42 da Resolução ANTT nº 6.000/2022, autoriza a elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA para obras não previstas no contrato, desde que previamente autorizado pela Diretoria.

4.4. Diante do exposto, concluo pela viabilidade de autorização da elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, que subsidiará decisão para a duplicação integral do trecho em análise, medida que permitirá avaliar de forma estruturada os aspectos técnicos, econômicos, ambientais e de conveniência da obra, subsidiando eventual inclusão contratual por meio de termo aditivo e assegurando a devida recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma da Resolução ANTT nº 6.032/2023.

5. DA PROPOSIÇÃO FINAL

5.1. Diante do exposto, considerando-se as manifestações técnicas constantes da NOTA TÉCNICA SEI Nº 9342/2025/COGIN/GEGIR/SUOD/DIR/ANTT SEI 35523562, no Relatório à Diretoria SEI Nº 483/2025 SEI 3555938, Voto por:

Autorizar a Concessionária de Rodovia Nova 381 S.A. a elaborar e apresentar à ANTT Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, referente às obras de duplicação do trecho da BR-381/MG compreendido entre os municípios de Governador Valadares e Belo Oriente.

A Concessionária deverá apresentar o EVTEA no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de autorização.

Brasília, 10 de novembro de 2025.

FELIPE QUEIROZ
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ, Diretor**, em 10/11/2025, às 15:30, 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 **37180153** e o código CRC **F4C359C1**.