



## AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

## VOTO DFQ

**RELATORIA:** DFQ**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 63/2026

**OBJETO:** Autorização para que a Concessionária de Rodovia Nova 381 S.A. elabore e submeta à ANTT o projeto executivo, acompanhado do respectivo orçamento inspecionado (certificado de inspeção emitido pelo Verificador), referente à duplicação viária da BR-381/MG, no trecho compreendido entre os municípios de Governador Valadares/MG e Belo Oriente/MG, no âmbito do Contrato de Concessão do Edital no 001/2024.

**ORIGEM:** SUROD**PROCESSO (S):** 50500.043699/2025-04**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** NÃO HÁ**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA**1. DO OBJETO**

1.1. Deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT quanto à autorização para que a Concessionária de Rodovia Nova 381 S.A. elabore e apresente à Agência o projeto executivo e o respectivo orçamento, acompanhados do certificado de inspeção emitido pelo Verificador, referentes à duplicação viária da BR-381/MG, no segmento compreendido entre os municípios de Governador Valadares/MG e Belo Oriente/MG, correspondente aos Trechos Homogêneos TH-41 a TH-44, com extensão aproximada de 73,7 km, no âmbito do Contrato de Concessão decorrente do Edital no 001/2024

1.2. A providência ora submetida decorre da Deliberação ANTT no 472, de 4 de dezembro de 2025, que autorizou a elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA voltado à identificação de soluções técnicas para o aprimoramento da segurança viária no segmento, e da subsequente aceitação do referido estudo pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária – SUROD, com acatamento técnico da Alternativa 01 – duplicação integral.

1.3. Ressalta-se, desde logo, que a deliberação ora proposta restringe-se, exclusivamente, à autorização para elaboração e apresentação do projeto executivo e do respectivo orçamento, não implicando na aprovação das intervenções, autorização para execução das obras, inclusão dos investimentos no Contrato de Concessão, celebração de termo aditivo ou reconhecimento de eventual direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, matérias que dependerão de análise técnica específica e de deliberação posterior deste Colegiado.

**2. DOS FATOS**

2.1. Em 23 de janeiro de 2025 foi assinado o Contrato de Concessão decorrente do Edital no 001/2024, celebrado com a Concessionária de Rodovia Nova 381 S.A., tendo por objeto o Sistema Rodoviário da BR-381/MG, com extensão de 303,40 km, prazo de 30 (trinta) anos e início da concessão em 06/02/2025.

2.2. O presente processo foi instaurado a partir do Ofício OF no 170/2025 GDLM (SEI no 35082509), de 23/07/2025, por meio do qual o Deputado Federal Leonardo Monteiro (PT/MG) solicitou a elaboração de projeto executivo para a duplicação do trecho da BR-381/MG entre Belo Oriente e Governador Valadares. A demanda foi encaminhada à SUROD pelo Despacho CODEM (SEI no 35086624), com registro de sua natureza prioritária, e desta à GEGIR pelo Despacho SUROD (SEI no 35144240).

2.3. Instada a se manifestar por meio do Ofício SEI no 34268/2025/COGIN/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI no 35454499), a Concessionária apresentou a Carta 250910-N381-OPE-69-2025 (SEI no 35536153), na qual registrou não se opor à análise da inclusão do investimento, observados os arts. 40 e 42 da Resolução ANTT no 6.000/2022, desde que previamente autorizada pela Diretoria a elaboração do EVTEA, com a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

2.4. A GEGIR analisou o pleito por meio da Nota Técnica SEI no 9342/2025/COGIN/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT (SEI no 35523562), concluindo pela viabilidade da autorização, do que resultaram o Relatório à Diretoria SEI no 483/2025 (SEI no 35575938) e a respectiva Minuta de Deliberação (SEI no 35575939). Em sua análise, a unidade técnica ressaltou que o investimento 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 complexidade operacional do segmento.

2.5. Frente a esse encaminhamento, os autos foram distribuídos a esta Relatoria, conforme consta na Certidão de Distribuição SEI no 35576236, de 12/09/2025.

2.6. Na 257a Reunião Deliberativa Eletrônica, submeti a matéria ao Colegiado por meio do Voto DFQ no 171/2025 (SEI no 37180153), oportunidade em que o Diretor Lucas Asfor Rocha Lima formulou pedido de vista (SEI no 37311319).

2.7. Na 1.022a Reunião de Diretoria Pública, realizada em 04/12/2025, a Diretoria Colegiada acolheu, por unanimidade, a proposição do Diretor Revisor consubstanciada no Voto-Vista DLA no 17/2025 (SEI no 37688393), que acompanhou parcialmente esta Relatoria para ampliar o escopo do estudo, afastando o seu direcionamento prévio e exclusivo à duplicação integral. Sobreveio, assim, a Deliberação ANTT no 472, de 4 de dezembro de 2025 (SEI no 37731422), publicada no Diário Oficial da União de 05/12/2025, nos seguintes termos:

“Art. 1º Fica autorizada a Concessionária de Rodovia Nova 381 S.A. a elaborar o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, com o objetivo de encontrar soluções técnicas para aprimorar a segurança viária no trecho da BR-381/MG compreendido entre os municípios de Governador Valadares e Belo Oriente, incluindo a antecipação de investimentos estabelecidos no cronograma do Programa de Exploração da Rodovia – PER ou àqueles cuja execução dependam do atingimento de Gatilho Volumétrico de Tráfego, nos termos do Contrato do Edital de Concessão no 001/2024.”

2.8. Cientificada da autorização pelo Ofício SEI no 46429/2025/COGIN/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI no 37785443), a Concessionária apresentou o EVTEA e seus anexos por meio da Carta N381-GAR- 63/2026 (SEI no 43312686), de 10/06/2026.

2.9. O estudo foi encaminhado à Gerência de Engenharia Rodoviária – GEENG pelo Despacho COGIN (SEI no 43324045), que exarou a Nota Técnica SEI no 7382/2026/CPROJ/GEENG/SUROD/DIR-ANTT (SEI no 43803938), concluindo pela “aceitação com ressalvas do EVTEA, com acatamento técnico da Alternativa 01 – duplicação integral”, com registro de dez apontamentos de caráter prospectivo, a serem observados na eventual etapa de projeto executivo.

2.10. Na sequência, a Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários – GEGIR exarou a Nota Técnica SEI no 7930/2026/COGIN/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI no 44251569), de 29/07/2026, manifestando-se favoravelmente à autorização para elaboração do projeto executivo e do respectivo orçamento, acompanhados do certificado de inspeção emitido pelo Verificador. Instada pelo Ofício SEI no 32658/2026/COGIN/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI no 44392517), a Concessionária manifestou concordância expressa com o teor da Nota Técnica por meio da Carta N381-GAR-90/2026 (SEI no 44487208), de 30/07/2026.

- 2.11. Assim, a SUROD submeteu a matéria a este Colegiado por meio do Relatório à Diretoria SEI no 356/2026 (SEI no 44485220), acompanhado da Minuta de Deliberação (SEI no 44488182) e do Despacho de Instrução (SEI no 44488217). Os autos foram distribuídos, mediante sorteio, a esta Relatoria pela Certidão de Distribuição SEI no 44603449, de 03/08/2026.
- 2.12. Pelo Despacho DFQ (SEI no 45088859), de 20/08/2026, restitui os autos à SUROD para manifestação expressa e conclusiva sobre dois quesitos:
- (i) se o EVTEA apresentado atendeu ao escopo delimitado no art. 1º da Deliberação ANTT no 472/2025, notadamente quanto à avaliação da antecipação de investimentos do PER e daqueles condicionados ao atingimento de Gatilho Volumétrico de Tráfego; e
  - (ii) se o estudo foi efetivamente aceito, nos termos do art. 42, §§ 4º e 6º, da Resolução ANTT no 6.000/2022, considerando que o Regulamento das Concessões Rodoviárias não contempla a figura do “aceite com ressalvas”.

2.13. Em resposta, a SUROD apresentou o Despacho SEI no 45129470, de 23/08/2026, no qual esclareceu, de forma expressa, que o EVTEA atendeu ao escopo da Deliberação ANTT no 472/2025 e que o estudo “está aceito, tendo sido tecnicamente acatada a Alternativa 01 – duplicação integral”, ratificando os termos do Relatório à Diretoria SEI no 356/2026.

2.14. São os fatos principais do processo. Passa-se, a seguir, à análise da matéria.

3. **DA ANÁLISE PROCESSUAL**

- 3.1. O trecho da BR-381/MG compreendido entre Governador Valadares e Belo Oriente é reconhecidamente um segmento crítico da malha rodoviária federal concedida sob a ótica da segurança viária. Caracteriza-se por pista simples em quase toda a sua extensão, traçado sinuoso, elevada participação de veículos pesados e cerca de 13,9 km de travessias urbanas nos municípios de Governador Valadares, Periquito, Naque e Belo Oriente, configuração que intensifica os conflitos entre o tráfego local e o de longa distância e amplia a exposição de pedestres e ciclistas.
- 3.2. Os indicadores de sinistralidade confirmam o diagnóstico. Conforme levantamento constante da Nota Técnica SEI no 9342/2025, com base no Anuário 2024 da Polícia Rodoviária Federal, a BR-381/MG figura entre as primeiras posições nacionais em número de acidentes, tendo registrado, somente naquele ano de referência, 2.793 sinistros, 3.480 feridos e 169 óbitos. No recorte específico do segmento, entre janeiro e julho de 2025 foram contabilizados 52 acidentes, com 6 óbitos e 73 pessoas feridas, envolvendo 103 veículos.
- 3.3. Foi precisamente essa criticidade que motivou a Deliberação ANTT no 472/2025. Registro, por relevante, que o escopo então fixado resultou de ajuste promovido pelo Diretor Revisor: afastou-se a concepção de um estudo previamente direcionado à duplicação integral, determinando-se a avaliação de soluções técnicas de segurança viária, inclusive a antecipação de investimentos do PER e daqueles condicionados a gatilho volumétrico, “sem descartar previamente a duplicação, mas evitando direcionar o estudo exclusivamente a ela”.
- 3.4. Esse foi o ponto central da diligência que determinei por meio do Despacho DFQ (SEI no 45088859): verificar se o produto entregue observou o comando deliberativo, e não uma solução previamente eleita. A resposta da SUROD (SEI no 45129470) é conclusiva nesse sentido.
- 3.5. Com efeito, a Superintendência demonstrou que o EVTEA adotou como ponto de partida o cenário contratual vigente, a Alternativa Base, correspondente às faixas adicionais previstas no PER, e, a partir dele, avaliou quatro cenários de intervenção, tendo a duplicação emergido não como premissa, mas como resultado do diagnóstico técnico, que evidenciou que os problemas identificados decorrem da própria configuração operacional da rodovia em pista simples e não são solucionáveis, de forma estrutural, por medidas pontuais de sinalização, fiscalização, contenção, iluminação ou monitoração.
- 3.6. O quadro a seguir sintetiza o comparativo das alternativas avaliadas:

| Quadro 1 – Alternativas apresentadas no EVTEA |                                                                                            |                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                         |                      |
|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Alternativa                                   | Descrição apresentada no EVTEA                                                             | Caracterização da solução                                                                                                                                                    | Cronograma/condicionante principal                                                                                                      | Valor estimado       |
| Alternativa Base                              | Implantação de faixas adicionais previstas no PER atual                                    | Mantém a configuração de pista simples, com implantação de faixas adicionais e dispositivos associados                                                                       | Início operacional das faixas adicionais a partir de 2033 para todos os trechos homogêneos                                              | R\$ 406.935.691,69   |
| Alternativa 01                                | Duplicação integral                                                                        | Duplicação integral dos TH-41, TH-42, TH-43 e TH-44, com implantação da configuração em pista dupla                                                                          | Obras iniciadas a partir de 2027, com implantação progressiva da duplicação nos quatro trechos homogêneos                               | R\$ 1.360.256.043,28 |
| Alternativa 02                                | Duplicações condicionadas ao atingimento dos níveis de serviço críticos das pistas simples | Duplicação faseada dos trechos, conforme evolução da demanda e ordem de saturação identificada nos estudos de tráfego                                                        | Execução condicionada ao atingimento de níveis críticos de serviço, com implantação mais tardia em determinados trechos                 | R\$ 1.360.256.043,28 |
| Alternativa 03                                | Implantação combinada de faixa adicional e duplicação                                      | Solução mista, com duplicação antecipada dos trechos mais críticos e implantação inicial de faixas adicionais nos trechos de saturação mais tardia, com posterior duplicação | Faseamento em duas etapas para parte do segmento, mantendo alguns trechos em pista simples com faixas adicionais por período prolongado | R\$ 1.366.457.540,06 |

Fonte: Nota Técnica SEI no 7382/2026/CPROJ/GEENG/SUROD/DIR-ANTT (SEI no 43803938) e Relatório à Diretoria SEI no 356/2026 (SEI no 44485220).

- 3.7. Os estudos de tráfego demonstraram que as faixas adicionais previstas no PER, embora produzam ganhos operacionais localizados, funcionam predominantemente como faixas de ultrapassagem e não alteram estruturalmente a capacidade do sistema.
- 3.8. Quanto ao segundo quesito da diligência, a SUROD esclareceu o alcance da expressão “aceitação com ressalvas” empregada pela GEENG. No caso concreto, a unidade técnica consignou expressamente que os apontamentos objeto da ressalva “não constituem exigência de reapresentação do EVTEA, tampouco condicionam a aceitação técnica ora proposta”, tratando-se de diretrizes vinculadas ao nível de detalhamento próprio da etapa subsequente.
- 3.9. Assim, para os fins do art. 42, §§ 4º e 6º, do RCR-2, o EVTEA encontra-se aceito pela Superintendência competente, com acatamento técnico da Alternativa 01, o que constitui exatamente a condição regulamentar para a passagem à fase de projeto executivo.
- 3.10. Entendo, contudo, ser conveniente que a Deliberação e as manifestações técnicas futuras adotem a terminologia do Regulamento, reservando-se a expressão “aceito” para o resultado da análise e registrando-se os apontamentos como diretrizes da etapa subsequente, de modo a preservar a segurança jurídica da instrução.
- 3.11. Superada a questão, passo à competência. A matéria é inequivocamente de competência deste Colegiado, nos termos do art. 11 do Regimento Interno da ANTT, aprovado pela Resolução ANTT no 5.976/2022, e dos arts. 42, § 6º, inciso I, e 44, § 1º, inciso V, da Resolução ANTT no 6.000/2022, que atribuem à Diretoria a competência para autorizar a apresentação de projeto executivo em se tratando de obra de grande vulto e cujo preço de venda supere R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais) — hipótese amplamente configurada nos autos.
- 3.12. O fundamento regulatório da providência, por sua vez, encontra-se no art. 40, caput e § 1º, inciso I, do RCR-2, que autoriza expressamente a ANTT a solicitar projeto executivo e respectivo orçamento relativos a obras não previstas originalmente no contrato, independentemente da prévia formalização de sua inclusão contratual, bem como na subcláusula 23.7.1 do Contrato de Concessão, segundo a qual, “na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pela ANTT ou Concessionária, e não previstos no Contrato, a ANTT poderá requerer à Concessionária, previamente ao processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a elaboração de estudo de viabilidade e projeto das obras e serviços”.
- 3.13. Registro, ainda, que a intervenção pretendida qualifica-se como alteração do escopo e da temporalidade das obras previstas para o segmento, na medida em que antecipa a duplicação que o PER contemplava como Obra de Manutenção de Nível de Serviço (subcláusulas 8.5.1, 8.5.3 e 8.5.6 e Trechos Homogêneos TH-41 a TH-44). Tal alteração, quando e se vier a ser aprovada, será formalizada por termo aditivo, com recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Fluxo de Caixa Marginal, na forma das subcláusulas 8.1.10, 8.1.11 e 23.6.1 do Contrato e dos arts. 27-D e 27-E, inciso I, da Resolução ANTT

no 5.950/2021, este último, aliás, a autorizar expressamente o aditamento contratual a qualquer momento quando identificada “necessidade de intervenção para ampliação, preservação ou restabelecimento da segurança viária”.

3.14. É de rigor consignar que a autorização ora submetida possui natureza exclusivamente preparatória. Dela não decorre aprovação da solução de engenharia, autorização para execução das obras, inclusão do investimento no Contrato, celebração de termo aditivo, validação dos custos estimados no EVTEA ou reconhecimento de valores para fins de reequilíbrio. Os valores indicados no estudo prestam-se à comparação entre alternativas e não constituem, como bem observou a GEENG, referência definitiva para qualquer finalidade contratual, cabendo à COROR/GEENG a análise orçamentária de mérito quando da apresentação do projeto executivo.

3.15. A proposta guarda, ademais, aderência às diretrizes institucionais desta Agência, em especial aos objetivos do Programa Vias Seguras – PVS, instituído pela Deliberação ANTT no 409, de 23 de dezembro de 2022, ao priorizar intervenções destinadas à mitigação da severidade dos sinistros em segmentos reconhecidamente críticos da malha concedida.

3.16. Diante do exposto, considerando os fundamentos técnicos, contratuais e regulatórios constantes dos autos, especialmente a Nota Técnica SEI no 7382/2026/CPROJ/GEENG/SUOD/DIR-ANTT (SEI no 43803938), a Nota Técnica SEI no 7930/2026/COGIN/GEENG/SUOD/DIR-ANTT (SEI no 44251569), o Relatório à Diretoria SEI no 356/2026 (SEI no 44485220) e o Despacho SUOD SEI no 45129470, acompanho a proposta de Deliberação que autoriza a Concessionária de Rodovia Nova 381 S.A. a elaborar e submeter à ANTT o projeto executivo e o respectivo orçamento inspecionado, referentes à duplicação viária da BR-381/MG entre Governador Valadares/MG e Belo Oriente/MG.

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, VOTO por autorizar a Concessionária de Rodovia Nova 381 S.A. a elaborar e submeter à ANTT o projeto executivo, acompanhado do respectivo orçamento inspecionado (certificado de inspeção emitido pelo Verificador), referente à duplicação viária da BR-381/MG, no segmento compreendido entre os municípios de Governador Valadares/MG e Belo Oriente/MG, conforme minuta de Deliberação 45367018;

Brasília, 31 de agosto de 2026.

FELIPE QUEIROZ  
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ, Diretor**, em 31/08/2026, às 15:21, 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](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **45366841** e o código CRC **40C7DAB2**.