



## AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

### VOTO DGS

#### RELATORIA: DGS

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 47/2024

OBJETO: Aprovação do Edital de concessão do sistema rodoviário da BR-262/MG – Rota do Zebu

ORIGEM: SUCON

PROCESSO (S): 50500.156356/2024-10

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: PARECER n. 00125/2024/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

#### 1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta, formulada pela Superintendência de Concessão da Infraestrutura - SUCON, para aprovação do Edital referente à concessão da rodovia BR-262/MG, com 438,900 km, o qual compreende o trecho com início no entroncamento com a BR-381(C) em Betim e final no entroncamento com a BR-050(A)/464(A) em Uberaba.

1.2. O leilão tem o objetivo de concessão de serviço público, precedida da execução de obra pública, compreendendo a exploração da infraestrutura e da prestação dos serviços de recuperação, manutenção, conservação, operação, monitoração, implantação de melhorias, manutenção do nível de serviço e ampliação de capacidade do Sistema Rodoviário composto pela BR-262/MG.

#### 2. DOS FATOS

2.1. A marcha processual levada a efeito nestes autos foi exposta com exatidão no RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 468/2024 (SEI 24653080), nos seguintes termos, em síntese:

O pleito vem à apreciação da DIRETORIA, após aprovação do projeto do lote rodoviário pelo Tribunal de Contas da União, conforme Acórdão nº 1062/2024 – TCU – Plenário (SEI nº 24010695) e análise da Procuradoria Federal junto à ANTT, conforme Parecer n. 00125/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 24651056).

A rodovia BR-262/MG, conhecida como Rota do Zebu, integra o trecho atualmente sob concessão da Concessionária Concebra, a qual compreende as rodovias BR-060/153/262/DF/GO/MG.

O trecho de 1.176,50 km, entre Brasília/DF até a divisa dos estados de Minas Gerais e São Paulo foi submetido a leilão em 2013, sendo o contrato assinado em 31 de janeiro de 2014, no qual a Concessionária de Rodovias Centrais do Brasil S.A (Concebra) assumiu o compromisso para exploração da infraestrutura, prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, nos prazos e condições estabelecidos no Contrato e Programa de Exploração da Rodovia (PER).

A concessão iniciou em 05 de março de 2014 com a assunção do sistema rodoviário com a cobrança de pedágio a partir de 27 de junho de 2015.

Em abril de 2020, a Concebra protocolou o "Requerimento de Adesão ao Processo de Relicitação", que resultou na qualificação no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) para fins de relíctação.

A Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017 (SEI nº 24004948) estabeleceu as diretrizes gerais para prorrogação e relíctação dos contratos nos setores rodoviário, ferroviário a aeroportuário.

Por meio da Resolução nº 191, de 25 de agosto de 2021 (SEI nº 24005115), do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, convertida no Decreto nº 10.864, de 19 de novembro de 2021 (SEI nº 24005162) o trecho foi qualificado e assim submetido a análise de viabilidade para uma nova concessão.

A Empresa de Planejamento e Logística (EPL), atual Infra S.A., passou a analisar o trecho sob devolução, tendo em vista a incapacidade da concessionária de cumprir com as obrigações assumidas na assinatura do contrato de concessão.

Durante a realização dos estudos de viabilidade da rodovia, foi tomada a decisão de subdividir o projeto em 3 (três) trechos a serem concedidos separadamente:

BR-153/060, entre Goiânia/GO e o Distrito Federal/DF, a ser concedido juntamente com o trecho da BR-040, de Cristalina/GO até o Distrito Federal/DF;

BR-153/GO/MG, entre Goiânia/GO e Fronteira/MG e BR-262/MG, do entroncamento com a BR-153/MG até Uberaba/MG;

BR-262/MG, entre Uberaba/MG e Betim/MG.

Em junho de 2022, a Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), atualmente, Infra S.A. após reestruturação, encaminhou a primeira versão dos estudos de viabilidade ao Ministério da Infraestrutura, atual Ministério dos Transportes, e ANTT, conforme processo nº 50500.094872/2022-81, sendo então realizada a primeira análise pela equipe técnica dessa Sucon, conforme considerações dispostas na NOTA TÉCNICA CONJUNTA Nº 009/2022/GINOP/GEMEF/SUCON - DIR/ANTT (SEI nº 24008676e nº 24008714).

Por meio do Ofício nº 170/2022/GAB-EPL/PRE-EPL, de 4 de agosto de 2022 (SEI nº 24008763), a Empresa de Planejamento e Logística encaminhou os estudos técnicos do projeto ao Ministério da Infraestrutura (Ministério dos Transportes), sendo então elaborada a NOTA TÉCNICA Nº 27/2022/CGOR/DTROD/SNTT (SEI nº 24009024), sendo o projeto compatível com as diretrizes, normas ou premissas referentes às políticas de outorgas para exploração da infraestrutura de transporte rodoviário, submetendo os estudos à aprovação do Sr. Ministro da Infraestrutura.

As diretrizes e premissas do projeto em tela foram mantidas pelo Ministério da Infraestrutura, atual Ministério dos Transportes, conforme projetos já aprovados anteriormente e documentos acostados aos autos:

Ofício nº 425/2019/GAB-SFPP/SFPP (SEI nº 24004988);

Ofício nº 215/2020/GAB-SFPP/SFPP (SEI nº 24005024); e

Ofício nº 61/2022/GAB-SFPP/SFPP (SEI nº 24005206).

Subsidiados pelos estudos de viabilidade e pelas premissas apresentadas pelo Ministério da Infraestrutura aos projetos de outorga, foram então elaborados os documentos jurídicos - Edital, Contrato e anexos, o Programa de Exploração da Rodovia – PER e o modelo econômico-financeiro - MEF.

Os estudos técnicos foram aprovados pelo Ministério da Infraestrutura (Ministério dos Transportes), conforme Portaria nº 1.401, de 14 de outubro de 2022 (SEI nº 24009314) e considerados de utilidade para a licitação, ficando vinculados à concessão para exploração da infraestrutura rodoviária a que se referem.

O projeto em tela foi submetido ao Processo de Participação Social, sendo a Audiência Pública nº 12/2022 instituída mediante a Deliberação nº 310, de 20 de outubro de 2022 (SEI nº 24009453).

O período disponibilizado para o recebimento de contribuições foi do dia 31 de outubro de 2022 até às 18 horas do dia 16 de dezembro de 2022 (horário de Brasília).

A realização do processo de participação social ocorreu no formato híbrido, com realização de audiência pública de forma presencial e virtual, com sessão pública realizada no dia 1º de dezembro de 2022 em Brasília, no auditório da ANTT, com transmissão pelo canal ANTT no YouTube.

O processo de participação e controle social observou regramento estabelecido pelas normas que cercam a atividade da ANTT: Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, art. 12 c/c art. 20, inc. I, II, "a" e "b", e art. 22, V; Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, art. 8º, inc. I a IV, e Resolução nº 5.976, de 7 de abril de

2020, art. 88, inc. I a V.

O Relatório Final de Audiência Pública nº 12/2022 (SEI nº 24062662) foi exarado em 14 de setembro de 2023, sendo aprovado pela Diretoria Colegiada da ANTT através da Deliberação 306, publicado no DOU nº 177, seção 1, página 202 em 15 de setembro de 2023 (SEI nº 24010134).

O projeto em tela faz parte da 5ª etapa dos projetos de concessões rodoviárias, sendo submetido as diretrizes de política pública do Ministério dos Transportes, cujos pontos, alguns deles já presentes em projeto pretéritos.

O plano de outorga foi encaminhado para o Ministério dos Transportes através do OFÍCIO SEI Nº 30631/2023/DG-ANTT (SEI nº 24062840) sendo aprovado pela Portaria nº 922, de 21 de setembro de 2023 (SEI nº 24010241).

Dando prosseguimento ao processo, o projeto foi submetido à fiscalização do Tribunal de Contas da União através do OFÍCIO SEI Nº 31558/2023/DG-ANTT (SEI nº 24063078) em 22 de setembro de 2023.

Após passar pelo crivo da Corte de Contas, em 29 de maio de 2024 foi exarado o Acórdão nº 1062/2023 (SEI nº 24010695).

A partir disso, a Infra S.A. por meio da NOTA TÉCNICA Nº 41/2024/SUROD-INFRAFRAS/AIDIPLAN-INFRAFRAS/DIREX-INFRAFRAS/CONSAD-INFRAFRAS/AG-INFRAFRAS (SEI nº 24010531), do Anexo NT 41 - DEMAIS AJUSTES BR-262 MG (SEI nº 24010541) e do Ofício nº 215/2024/PRESI-INFRAFRAS/DIREX-INFRAFRAS (SEI nº 24010493), de 10 de junho de 2024, encaminhou a esta agência a atualização dos estudos de acordo com os apontamentos do Tribunal de Contas, assim como as definições de política pública estabelecidas pelo Ministério dos Transportes, apresentando de forma detalhada as alterações realizadas durante a revisão do projeto.

Com a necessidade de ajustes, através do Ofício 246/2024/PRESI-INFRASTA/DIREX-INFRASTA (SEI nº 24592254) a Infra S.A. encaminhou a esta Agência Nota Técnica 46/2024/SUROD-INFRASTA/DIPLAN-INFRASTA (SEI nº 24592415) tem por objetivo apresentar os ajustes que foram realizados no FVTFA.

2.2. Cabe aqui complementar que, em 11/07/2024, foi encaminhado o OFÍCIO Nº 597/2024/SE (SEI 24635451), da Secretaria-Executiva do Ministério dos Transportes, o qual solicitou a suspensão da publicação, neste momento, do projeto de concessão do sistema rodoviário composto pelas BR-153/GO, BR-153/MG e BR/262/MG (Rota Sertaneja), por se encontrar "em avaliação pela INFRA S.A. a otimização contratual parcial do contrato de concessão administrado pela Concebra, referente ao trecho BR-153/262/MG/GO e BR-060/153/DE/GO".

2.3. Por fim, após restar acostado aos autos o citado RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 468/2024 e o DESPACHO DE INSTRUÇÃO 24653360, nos termos da exigência regimental, o presente processo foi distribuído para esta Diretoria em 23 de fevereiro de 2024, mediante regular sorteio, conforme registrado na Cartela de Distribuição PEDIP/SEGER (SEI 2469965).

3 DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. O projeto de concessão do Sistema Rodoviário que compreende a rodovia BR-262/MG tem início no entroncamento com a BR-381(C) em Botim/MG e final no entroncamento com a BR-050(A)/454(A) em Uberaba/MG.

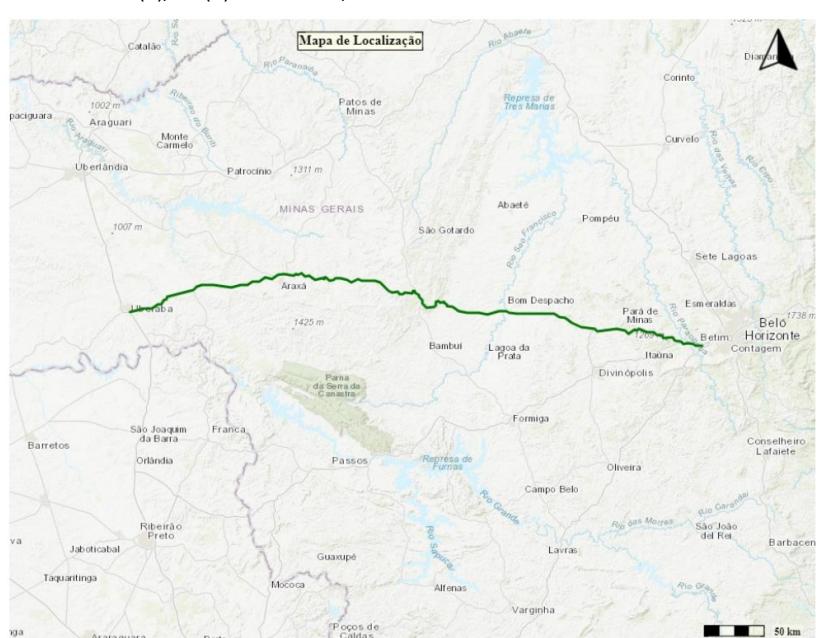


Figura 1 – Mapa de Sistema Rodoviário

Fonte: PER Volume II

3.2. Diante do exposto, o projeto foi estruturado visando a melhoria da vida dos cidadãos que utilizam a rodovia diariamente, buscando o conforto dos motoristas e passageiros, tendo em vista as atribuições gerais e específicas estabelecidas nos artigos 20, 24 e 26 da Lei nº 10.233/2001, abaixo consignados:

Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:

I - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

(...)

III - propor ao Ministério dos Transportes, nos casos de concessão e permissão, os planos de outorgas, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre;

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

(...)

VI – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

(...)

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput deste artigo, a ANTT promoverá a compatibilização da tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem proporcionados aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado, bem como a utilização de sistema tarifário que guarde maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado.

§ 3º A ANTT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

3.3. Ressalta-se que os estudos técnicos foram desenvolvidos e amplamente discutidos com a sociedade, haja vista a número de contribuições recebidas durante o processo de participação social (Audiência Pública nº 12/2022). A sessão pública transcorreu presencialmente e por videoconferência, com transmissão ao vivo pelo canal ANTT, no Youtube, no dia 1º de dezembro de 2022, no auditório da sede da ANTT, em Brasília.

#### 3.4. **ATENDIMENTO À POLÍTICA PÚBLICA**

3.4.1. O Ministério dos Transportes, por meio da Nota Informativa nº 61/2023/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR (SEI nº 22899329) e Nota Informativa nº 68/2023/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR (SEI nº 22899384), apresentou premissas de política pública relacionadas aos custos de investimentos destinados à Polícia Rodoviária Federal – PRF, estabelecendo o limite desses custos em 0,5% no impacto tarifário e consolidando a ordem de priorização dos itens a serem considerados nos estudos dos projetos de parceria. Levando em conta as priorizações e valores limites, para esse projeto foi considerado o valor de 0,52%, considerando-se viaturas e equipamentos de rádio comunicação.

3.4.2. Destaca-se que, conforme Portaria MT nº 622, de 28 de junho de 2024, que estabelece diretrizes para alocação de recursos em contratos de concessão rodoviária visando ao desenvolvimento de infraestrutura resiliente, a mitigação das emissões de gases de efeito estufa (GEE) e à transição energética, foi previsto na modelagem do projeto a alocação de 1% (um por cento) da receita bruta da concessão para o desenvolvimento de infraestrutura resiliente, com o objetivo de reduzir os impactos na infraestrutura rodoviária decorrentes das mudanças do clima. Também foram inseridos no MEF e no PER o Programa de Carbono Neutro e os Padrões de Desempenho de Sustentabilidade.

3.4.3. Conforme estabelecido no Ofício 297/2023/SNTR (SEI nº 16571831), foram atendidas as seguintes diretrizes de Política Pública:

I - Parâmetros operacionais:

- Flexibilização dos tempos de atendimento operacional;
- Otimização no dimensionamento da estrutura da concessionária;
- Redução na cobertura de CFTV; e
- Exclusão da obrigatoriedade de implantação do sistema Wireless ao longo da rodovia, considerando a implementação do 5G.

II - Parâmetros de pavimento

- Adoção dos parâmetros flexibilizados pela ANTT no PER 5ª etapa, os quais promovem diferenciação entre pistas, acostamentos e marginais; e
- Flexibilização dos parâmetros de pavimento pela ANTT no PER 5ª etapa.

III - Outros

- Exclusão dos custos do MEF para adoção da metodologia iRAP, sendo adotados incentivos contratuais para estímulo à sua adoção sem impactar tarifa de pedágio; e
- Exclusão da verba de segurança no trânsito, considerando já estar prevista verba para PRF.

#### 3.5. **DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU)**

3.5.1. Por meio do Acórdão nº 1.062/2024-TCU-Plenário (SEI nº 8445573), o TCU manifestou sobre o processo de desestatização das Rotas Sertaneja e do Zebu, referente aos trechos das rodovias BR-153/262/GO/MG, em que inaugura a 5ª etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais – Procrofe.

3.5.2. Os ministros do TCU, reunidos em sessão do Plenário, acordaram para a Rota do Zebu:

9.1.1. no intuito de melhor definir o subitem "iv" da cláusula 22.6.6 da minuta contratual, acrescente como excludente dos acidentes extraordinários os acidentes geotécnicos ocorridos nos pontos classificados com nível de risco 2 ou 3 no último relatório de monitoração de terraplenos e estruturas de contenção disponível, ou com nível de risco maior que R1 nos relatórios de monitoração de terraplenos e contenções previstos nos Programas de Exploração da Rodovias e aadeque os Modelos Econômico-Financeiro, conforme exemplo de redação apresentado no item III. 4 do Relatório;

9.1.2. acrescente aos Programas de Exploração da Rodovias das Rotas Sertaneja e do Zebu a definição objetiva e detalhada do escopo mínimo e das metodologias de aferição dos parâmetros de desempenho do pavimento, visando garantir a segurança viária e a segurança jurídica entre as partes e atender ao disposto no art. 23, incisos II e III, da Lei 8.987/1995;

...

9.2.1. preveja nas minutas dos contratos das rotas Sertaneja e do Zebu, similar ao já adotado na rota dos Cristais, que o percentual mínimo de capital social a ser mantido atinja o valor de 25% apenas após a conclusão dos investimentos relevantes, a partir do 8º ano da concessão, de acordo com cronograma de cada projeto;

9.2.2. estude a possibilidade de utilização de cesta ponderada de índices específicos no cálculo do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, visando mitigar os riscos contratuais causados pela evolução discrepante entre a inflação percebida pela concessionária e a inflação geral;

9.2.3. avalie a possibilidade de inclusão do IPCA na ponderação do novo índice, visando usufruir, mesmo que parcialmente, dos benefícios do uso do índice geral de inflação no reajuste dos contratos; e

9.2.4. caso o IPCA seja substituído por índice específico ponderado no reajuste ordinário, exclua o Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo do contrato, visto que esse se tornará desnecessário.

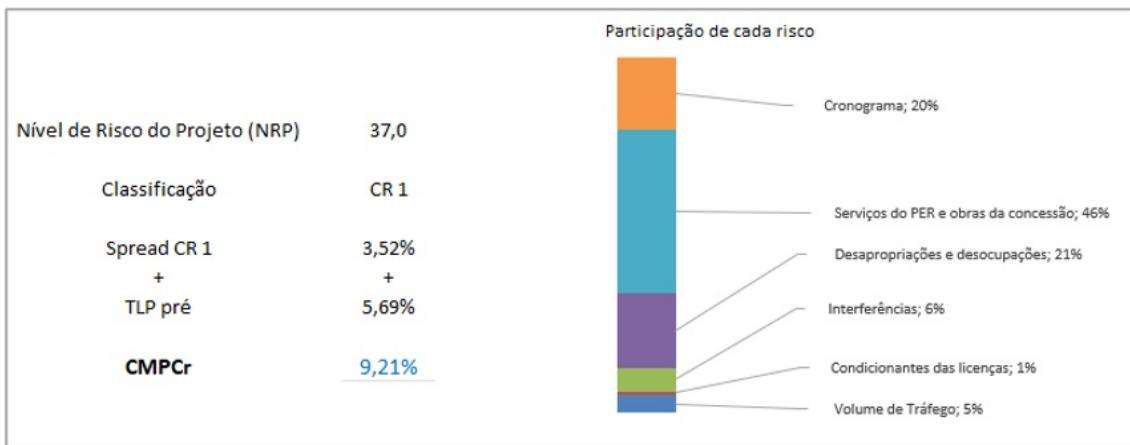
3.5.3. Neste quesito, foram acrescentados no PER a definição objetiva e detalhada do escopo mínimo e das metodologias de aferição dos parâmetros de desempenho do pavimento (item 3.1.1 – Pavimento, PER volume I). Essa adequação teve como base o estudo realizado pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária expresso na Nota Técnica SEI nº 2401/2024/GEENG/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 22406820) – Processo SEI nº 50500.087268/2023-80.

3.6. Ademais, o processo perpassou pela análise do Tribunal de Contas da União, em conformidade com a Instrução Normativa n. 81/2018 do TCU, bem como atendeu às diretrizes políticas advindas do Ministério dos Transportes.

#### 3.7. **CUSTO MÉDIO PONDERADO DE CAPITAL REGULATÓRIO (CMPCr)**

3.7.1. Inicialmente é importante esclarecer que a metodologia para o cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital regulatório (CMPCr) é tratada no âmbito das resoluções da ANTT nº 6002/2022, nº 6003/2022 e nº 6004/2022.

3.7.2. Verifica-se que, para a BR-262/MG, o Nível de Risco do Projeto (NRP) foi estimado em 37,0 (em uma escala de 0 até 100, sendo 100 o risco máximo). Tal índice coloca o empreendimento na Classe de Risco 1 e com o Custo Médio Ponderado de Capital na categoria de CR 1, conforme figura abaixo.



**Figura 2 – Composição CMPCr**  
**Fonte:** NOTA TÉCNICA - ANTT 5407 (24650343)

3.7.3. Para o projeto em tela, o Custo Médio Ponderado de Capital Regulatório é a de 9,21%, conforme detalhamento a seguir:

$$\text{TLP jun/23 (5,69\%) + Spread CR1 (3,52\%) = TIR para CR1 em ago/23: 9,21\%}$$

3.8. O projeto possui 4 (quatro) praças de pedágio existentes, sendo previsto a implantação de outras 2 (duas) alocadas conforme disposto na Tabela 7, totalizando em 6 (seis) praças de pedágio em todo o trecho.

Descrição das Praças de Pedágio				TCP PS	TCP PD	PTH	TKM Simples R\$	TKM Dupla R\$	Tarifa de Face Ano 01
Praça	Nome	UF	KM						
1	Florestal	MG	390,225	62,58	62,58	0,3	0,13969	0,1816	11,37
2	Luz	MG	510,9	82,68	-	0	0,13969	0,1816	11,54
3	Campos Altos	MG	597,3	78,99	-	0	0,13969	0,1816	11,03
4	Perdizes	MG	727,125	80,34	-	0,0158	0,13969	0,1816	11,4
5	Nova Serrana	MG	458,5	60,43	4,24	0,1516	0,13969	0,1816	-
6	Araxá	MG	668,3	74,99	-	0	0,13969	0,1816	-

**Tabela 1 – Dados sobre as praças de pedágios**

**Fonte:** MEF e PER – Volume II. NOTA TÉCNICA - ANTT 5407 (24650343)

3.9. As inovações e alterações relevantes incluídas no presente projeto de desestatização, as quais tanto foram apresentadas em Plano de Outorga analisado pelo Tribunal de Contas da União, quanto foram objeto de posterior aprimoramentos ou alterações, justificadas na NOTA TÉCNICA SEI Nº 5426/2024/COEST 2/GEREG/SUCON/DIR/ANTT (SEI 24659239) e NOTA TÉCNICA SEI Nº 5407/2024/GEMEF/SUCON/DIR/ANTT (SEI 24650343), datadas de 12/07/2024, seja em nívelamento quanto aos aprimoramentos inseridos em processos prévios ou concomitantes em estruturação, seja relacionado aos ajustes provenientes de determinações e recomendações de análise do Tribunal de Contas da União, constantes em Acórdão nº 1062/2024-TCU-Plenário e de recomendações do Parecer n. 00125/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 24651056).

3.10. Nesse sentido, os seguintes documentos passam a ser propostos para a publicação do edital:

- Documentos Jurídicos (SEI nº 24664209);
- Programa de Exploração da Rodovia PER - Volumes I e II (SEI nº 24661963 e 24661979);
- Modelo Econômico-Financeiro (SEI nº 24661676); e
- Estudos de Viabilidade (SEI nº 24513196, 24513259, 24513321, 24513358, 24516955, 24517018, 24517208, 24517293, 24517328, 24517367, 24517406, 24517569, 24517614, 24543277, 24543567, 24543992, 24544231, 24544571, 24544733, 24544874, 24545819, 24545872, 24545914, 24545944, 24549550, 24549578, 24549701, 24549920, 24550033, 24550169, 24550308, 24550378, 24550462, 24550652, 24551374, 24551426, 24551524, 24551649, 24551844, 24551999, 24552266, 24552361, 24552430, 24554020, 24554085, 24554397, 24554563, 24556764, 24557008, 24557221, 24557558, 24557859, 24559487, 24559509, 24559531).

3.11. Dessa forma, conclui-se que o procedimento perpassado permitiu estruturar e modelar um projeto de infraestrutura de transporte rodoviário para concessão pública escorreito, contribuindo para a promoção do desenvolvimento econômico e social do país, demonstrando sua regularidade e atendimento aos anseios da Lei de Concessões.

3.12. Diante do exposto, e considerando as manifestações técnicas e jurídicas citadas, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do artigo 50, inciso I, §1º, da Lei nº 9.784, de 1999, proponho ao Colegiado desta ANTT a aprovação do Edital de Concessão referente ao sistema rodoviário da BR-262/MG.

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Com estas considerações, **VOTO:**

a) pela aprovação do **Edital de Concessão nº XX/2024** e seus anexos nos termos das minutas constantes dos presentes autos: **Minuta do Edital e Minuta de Contrato - (SEI nº 24664209)**, **Minuta do Programa de Exploração da Rodovia PER - Volumes I e II (SEI nº 24661963 e 24661979)** e **Minuta de Portaria - (SEI nº 24741597)**, para concessão do sistema rodoviário da BR-262/MG, nos termos da **Minuta de Deliberação** (SEI nº 24717029);

- b) por autorizar a divulgação do **Aviso de Publicação do Edital** para concessão do sistema rodoviário da BR-262/MG (SEI nº 24717351);
- c) por determinar que o Edital de Concessão supramencionado e seus anexos sejam disponibilizados no sítio da ANTT - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br); e
- d) pelo sobrerestamento da publicação do projeto de concessão do sistema rodoviário composto pelas BR-153/GO, BR-153/MG e BR-262/MG (Rota Sertaneja), pelos motivos que constam no Ofício Nº 597/2024/SE (SEI 24635451), da Secretaria-Executiva do Ministério dos Transportes, sujeito a reavaliação do Colegiado, diante de fatos novos.

Brasília, 22 de julho de 2024.

(assinado eletronicamente)  
**GUILHERME THEO SAMPAIO**  
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO**, Diretor, em 22/07/2024, às 17:50, 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 **24717001** e o código CRC **4E558B1A**.

Referência: Processo nº 50500.156356/2024-10

SEI nº 24717001

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166  
CEP 70200-003 Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)