



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES

OFÍCIO Nº 827/2025/ASPAR/GM

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Carlos Veras
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

Assunto: Requerimento de Informação nº 603/2024, de autoria do Deputado Marcos Pollon.

Senhor Primeiro-Secretário,

1. Cumprimentando-o cordialmente, faço referência ao Ofício 1ªSec/RI/E/nº 69 (9591732), de 01 de abril de 2025, por meio do qual encaminha cópia do Requerimento nº 603/2025 (9458901), de autoria do Deputado Marcos Pollon (PL/MS), que requer informações a respeito dos repasses financeiros realizados à concessionária CCR MSVia, especialmente no que diz respeito ao total de R\$ 3,9 bilhões liberados ao longo dos últimos anos, conforme amplamente noticiado pela mídia. Seguem, abaixo, os questionamentos apresentados:

1. *Qual o valor exato de recursos públicos repassados à CCR MSVia ao longo dos últimos anos, detalhando os repasses do BNDES, da Caixa Econômica Federal e de outras fontes?*
2. *Quais os critérios e as condições exigidas pela ANTT e pelo Governo Federal para a liberação desses recursos?*
3. *Como é feito o monitoramento e a fiscalização dos repasses e da aplicação desses recursos pela CCR MSVia? Existe alguma auditoria sobre o uso dos valores repassados?*
4. *Em que medida esses repasses têm sido utilizados para a execução das obras de duplicação da BR-163?*
5. *Quais são as razões para o atraso e a paralisação das obras de duplicação da BR-163, que deveriam ter sido concluídas em 2019? Qual é a previsão atual para a finalização dessas obras?*
6. *O que tem sido feito para garantir que a concessionária cumpra os prazos estabelecidos no contrato, levando em consideração os valores significativos que já foram repassados à empresa?*
7. *Quais medidas estão sendo adotadas para garantir a segurança dos motoristas que utilizam a rodovia diariamente, enquanto as obras não são concluídas?*
8. *Quais providências o Governo Federal está adotando, em parceria com a ANTT, para mitigar os riscos de acidentes graves e fatais na BR-163?*
9. *Qual a responsabilidade da CCR MSVia sobre os acidentes causados pela falta de infraestrutura na rodovia, e como está sendo tratada a questão da indenização às vítimas?*
10. *Considerando o lucro gerado pela cobrança do pedágio, seria possível suspender temporariamente a cobrança até que a rodovia atenda aos padrões mínimos de segurança e infraestrutura?*
11. *Existe alguma previsão para a repactuação ou revisão do contrato de concessão da BR-163, especialmente diante do descumprimento dos prazos e da não execução das obras?*
12. *Qual é a posição da ANTT e do Governo Federal em relação à possibilidade de novas concessões ou reestruturações, caso a CCR MSVia continue a descumprir suas obrigações contratuais?*

2. A concessão foi objeto do Edital nº 05/2013, tendo a MSVia vencido o leilão com desconto de 52,74% sobre a tarifa-teto, firmando contrato com tarifa básica de R\$ 0,04381/km (março/2012). O contrato foi assinado em 12/03/2014, com início em 11/04/2014 e vigência de 30 anos, podendo ser prorrogado.

3. Apesar da importância estratégica da rodovia para o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste, a MSVia tem enfrentado dificuldades para manter os investimentos exigidos, em razão de crises econômicas e variações de custos, o que levou à classificação da concessão como “contrato estressado”.

4. Em resposta a esse cenário, o Ministério dos Transportes, por meio da **Portaria nº 848/2023**, instituiu uma política de reestruturação contratual. A **Portaria nº 373/2023** autorizou a criação de um grupo de trabalho para propor soluções consensuais para o contrato da MSVia. O **Parecer nº 7**, de 19 de setembro de 2023, elaborado pela ANTT, consolidou a necessidade de ajustes no cronograma e metas contratuais, tendo sido posteriormente aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), conforme **Acórdão nº 2434/2024**, que condicionou sua implementação à realização de consulta pública.

5. Assim, a ANTT iniciou a **Consulta Pública nº 03/2024**, nos termos da **Deliberação nº 520**, de 6 de dezembro de 2024. O **Relatório Final da Consulta Pública** foi aprovado em 30 de janeiro de 2025, por meio da **Deliberação nº 34**, culminando na publicação do Edital do Processo Competitivo nº 01/2025 em 10/03/2025, cujo objeto é a alienação de 100% das ações da Sociedade de Propósito Específico (SPE) atualmente responsável pela administração do trecho da BR-163/MS (847,2 km), sob concessão da MSVia. O Leilão está previsto para 22/05/25 e o edital está disponível em: https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/reestruturacao-de-contratos-de-concessao/copy_of_BR-msvia/processo%20competitivo/edital-e-anexos

6. Sobre os questionamentos apresentados, a Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR) se manifestou detalhadamente por meio do Ofício nº 983/2025/SNTR (SEI nº 9701854), encaminhando também o Ofício SEI nº 14749/2025/COALE/AESRIC/DIR-ANTT (SEI nº 9691723) e a Nota Informativa nº 20/2025/CGCR/DOU-SNTR/SNTR (SEI nº 9522360), com manifestação da Secretaria-Executiva por meio do Ofício nº 188/2025/PARLAMENTAR-SE.

Quanto ao item 11, conforme o Anexo 02 do referido Edital, a assinatura do Termo Aditivo e a liquidação do contrato estão previstas para o dia 29 de agosto de 2025, data em que será efetivada a repactuação da concessão, com transferência de responsabilidades.

Em relação aos itens 12 e 13, destacamos que o Edital e seus Anexos estabelecem penalidades em caso de descumprimento contratual, previstas no Termo Aditivo e no Termo de Autocomposição.

O **Termo de Autocomposição**, em suas cláusulas 4.24 e seguintes, trata do **Período de Transição** e do **Processo de Extinção Antecipada Consensual**, estabelecendo fiscalização rigorosa sobre o cumprimento das metas de investimentos. Durante os três anos desse período, a concessionária será monitorada pela ANTT e por organismos de inspeção. Em caso de descumprimento superior a 20%, será concedido prazo de três meses para correção, sob pena de extinção do contrato. Além disso, a concessionária estará impedida de distribuir dividendos ou transferir controle societário, salvo em hipóteses específicas, e haverá revisão dos ajustes tarifários conforme previsto contratualmente.

7. Por fim, reafirmo que a equipe técnica desta Pasta permanece à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

Anexos: I - OFÍCIO Nº 983/2025/SNTR (SEI nº 9701854);
II - Ofício SEI nº 14749/2025/COALE/AESRIC/DIR-ANTT (SEI nº 9691723);
III - Nota Informativa nº 20/2025/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR (SEI nº 9522360);
IV - Despacho SUCON (9691725);
V - Despacho SUOD (9691724); e
VI - Nota Informativa SEI nº 258/2025/COGIP/GEGR/SUOD/DIR (9691726).

JOSÉ RENAN VASCONCELOS CALHEIROS FILHO
Ministro de Estado dos Transportes



Documento assinado eletronicamente por **José Renan Vasconcelos Calheiros Filho, Ministro de Estado dos Transportes**, em 06/05/2025, às 16:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0),
informando o código verificador **9707665** e o código CRC **90B6EF59**.



Referência: Processo nº 50000.010699/2025-51



SEI nº 9707665

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Cívica Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-7007 / 7051 - www.transportes.gov.br



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

OFÍCIO Nº 983/2025/SNTR

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor
GEORGE ANDRÉ PALERMO SANTORO
Secretário-Executivo
Secretaria Executiva - SE
Ministério dos Transportes - MT

C/C:

Ao Senhor
DONMARQUES ANVERES DE MENDONÇA
Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - Substituto
Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - ASPAR
Ministério dos Transportes - MT

Assunto: Requerimento de Informação nº 603/2025, de autoria do Deputado Marcos Pollon - PL/MS, que requer informações a respeito dos repasses financeiros realizados à concessionária CCR MSVia, especialmente no que diz respeito ao total de R\$ 3,9 bilhões liberados ao longo dos últimos anos, conforme amplamente noticiado pela mídia.

Senhor Secretário-Executivo,

1. Cumprimentando-o cordialmente, refiro-me ao Requerimento de Informação nº 603/2025 (SEI nº 9458901), de autoria do Deputado Marcos Pollon - PL/MS, que requer informações a respeito dos repasses financeiros realizados à concessionária CCR MSVia, especialmente no que diz respeito ao total de R\$ 3,9 bilhões liberados ao longo dos últimos anos, conforme amplamente noticiado pela mídia.
2. Com vistas a dar prosseguimento a análise do assunto em questão, informo que esta SNTR instou a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e o Departamento de Outorgas Rodoviárias - DOUT/SNTR.
3. Assim, a ANTT manifestou-se mediante o Ofício SEI nº 14749/2025/COALE/AESRIC/DIR-ANTT (SEI nº 9691723), de 29 de abril de 2025, e Anexos (SEI nºs 9691724, 9691725 e 9691726)
4. Consequente o DOUT/SNTR apresentou as suas considerações por meio da Nota Informativa nº 20/2025/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR (SEI nº 9522360).
5. Nesse sentido, encaminho os autos para conhecimento e adoção das providências que se fizerem necessárias.

Respeitosamente,

VIVIANE ESSE

Secretária Nacional de Transporte Rodoviário



Documento assinado eletronicamente por **Viviane Esse, Secretária Nacional de Transporte Rodoviário**, em 05/05/2025, às 18:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9701854** e o código CRC **0CFFB2DC**.



Referência: Processo nº 50000.010699/2025-51



SEI nº 9701854

Esplanada dos Ministérios, Bloco R
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
ASSESSORIA ESPECIAL DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS, INTERNACIONAIS E DE COMUNICAÇÃO
COORDENAÇÃO DE ACOMPANHAMENTO LEGISLATIVO

OFÍCIO SEI Nº 14749/2025/COALE/AESRIC/DIR-ANTT

Brasília, na data da assinatura.

À Senhora

VIVIANE ESSE

Secretária

Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Ed. Anexo, Ala Oeste, Sala 401

CEP.: 70.044-902 - Brasília/DF

apoio.sntr@transportes.gov.br

C/C

Ao Senhor

DONMARQUES ANVERES DE MENDONÇA

Chefe Substituto da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos

Ministério dos Transportes

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 6º andar, Sala 612

CEP.: 70.044-902 - Brasília/DF

aspar@transportes.gov.br

Assunto: Resposta ao Ofício nº 350/2025/SNTR, que versa sobre o Requerimento de Informação nº 603/2025, de autoria do Deputado Federal Marcos Pollon (PL/MS).

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50500.011414/2025-68.

Senhora Secretária,

1. Reporto-me ao Ofício nº 350/2025/SNTR, de 28 de fevereiro de 2025, que faz referência ao Requerimento de Informação nº 603/2025 (30210920), de autoria do Deputado Federal Marcos Pollon (PL/MS) que requer "esclarecimentos a respeito dos repasses financeiros realizados à concessionária CCR MSVia, especialmente no que diz respeito ao total de R\$ 3,9 bilhões liberados ao longo dos últimos anos, conforme amplamente noticiado pela mídia" (30210920).
2. Em resposta, encaminhamos o Despacho SUCON (30472784), da Superintendência de Concessão da Infraestrutura, juntamente com o Despacho SUOD (31724239), da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária, que corrobora o posicionamento apresentado pela Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários (GEGIR), por meio da Nota Informativa SEI nº 258/2025/COGIP/GEGIR/SUOD/DIR (30980393).
3. Informamos, ainda, que o presente processo nº 50500.011414/2025-68, em respeito aos princípios de publicidade e transparência, encontra-se classificado no Sistema Eletrônico de Informações - SEI como público, cujos autos podem ser acompanhados e consultados na íntegra por meio de consulta no site <https://portal.antt.gov.br/sei>: "Consulta Processual" > "Pesquisa Pública

(SEI)".

4. Desta forma, a ANTT se coloca à disposição para quaisquer outros esclarecimentos que se fizerem necessários por meio do e-mail aesric@antt.gov.br ou pelo telefone da Assessoria Especial de Relações Institucionais, Internacionais e de Comunicação: (61) 3410-1841.

Atenciosamente,

ALLAN DUARTE MILAGRES LOPES

Chefe da Assessoria Especial de Relações Institucionais, Internacionais e de Comunicação



Documento assinado eletronicamente por **ALLAN DUARTE MILAGRES LOPES**, **Chefe da Assessoria Especial**, em 29/04/2025, às 19:05, 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 **31728181** e o código CRC **6AD3D373**.

Referência: Processo nº 50500.011414/2025-68

SEI nº 31728181

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone: - Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 - Brasília/DF - www.antt.gov.br



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS RODOVIÁRIAS
COORDENAÇÃO-GERAL DE GESTÃO E TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Nota Informativa nº 20/2025/CGCR/DOUT-SNTR/SNTR

Brasília, 18 de março de 2025

ASSUNTO: Requerimento de Informação nº 603/2024, de autoria do Deputado Marcos Pollon.

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de resposta ao Ofício nº 321/2025/ASPAR/GM (SEI nº 9458942), através do qual a Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos do Gabinete do Ministro - ASPAR, solicita que seja efetuada análise e proferida manifestação acerca do Requerimento de Informação nº 603/2025 (SEI nº 9458901), de autoria do Deputado Marcos Pollon (PL/MS), que requer informações a respeito dos repasses financeiros realizados à concessionária CCR MSVia, especialmente no que diz respeito ao total de R\$ 3,9 bilhões liberados ao longo dos últimos anos, conforme amplamente noticiado pela mídia.

2. HISTÓRICO

2.1. Em consulta aos autos processuais, verifica-se que, por meio Ofício nº 321/2025/ASPAR/GM (SEI nº 9458942), de 27 de fevereiro de 2025, a ASPAR encaminha a esta Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR, Requerimento de Informação em tela, querendo informações a respeito dos repasses financeiros realizados à concessionária CCR MSVia, especialmente no que diz respeito ao total de R\$ 3,9 bilhões liberados ao longo dos últimos anos, conforme amplamente noticiado pela mídia.

2.2. De posse da demanda, a SNTR elaborou o Ofício nº 360/2025/SNTR (SEI nº 9461988), de 27 de fevereiro de 2025, encaminhando-a à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, para envio das informações

2.3. Em 14 de março de 2025 a ANTT encaminhou o Ofício SEI nº 7853/2025/COALE/AESRIC/DIR-ANTT (SEI nº 9511507), com a solicitação de prorrogação de 30 (trinta) dias no prazo inicialmente previsto.

2.4. Na mesma data a SNTR encaminhou o Ofício nº 426/2025/SNTR (SEI nº 9511531) à Secretaria Executiva indagando sobre a possibilidade de atendimento ao pleito da ANTT. Em resposta a Assessoria Parlamentar estipulou até o dia 13 de abril de 2025 a data limite para envio dos subsídios, conforme Ofício nº 419/2025/ASPAR/GM (SEI nº 9515547), de 17 de março de 2025.

2.5. Ainda, no dia 17 de março de 2025, a SNTR encaminhou à ANTT o Ofício nº 442/2025/SNTR (SEI nº 9517160).

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1. Conforme já mencionado o Requerimento de Informação em tela solicita ao Excelentíssimo Ministro dos Transportes, Sr. Renan Filho que preste esclarecimentos a respeito dos repasses financeiros realizados à concessionária CCR MSVia, especialmente no que diz respeito ao total de R\$ 3,9 bilhões liberados ao longo dos últimos anos, conforme amplamente noticiado pela mídia, da seguinte forma:

(...)

Senhor Presidente,

Requiro a V. Exa., com base no art. 50 da Constituição Federal, e na forma dos arts. 115 e 116 do Regimento Interno que, ouvida a Mesa, sejam fornecidas informações a respeito dos repasses financeiros realizados à concessionária CCR MSVia, especialmente no que diz respeito ao total de R\$ 3,9 bilhões liberados ao longo dos últimos anos, conforme amplamente noticiado pela mídia¹ :

1. Qual o valor exato de recursos públicos repassados à CCR MSVia ao longo dos últimos anos, detalhando os repasses do BNDES, da Caixa Econômica Federal e de outras fontes?
2. Quais os critérios e as condições exigidas pela ANTT e pelo Governo Federal para a liberação desses recursos?
3. Como é feito o monitoramento e a fiscalização dos repasses e da aplicação desses recursos pela CCR MSVia? Existe alguma auditoria sobre o uso dos valores repassados?
4. Em que medida esses repasses têm sido utilizados para a execução das obras de duplicação da BR-163?
5. Quais são as razões para o atraso e a paralisação das obras de duplicação da BR-163, que deveriam ter sido concluídas em 2019? Qual é a previsão atual para a finalização dessas obras?
6. O que tem sido feito para garantir que a concessionária cumpra os prazos estabelecidos no contrato, levando em consideração os valores significativos que já foram repassados à empresa?
7. Quais medidas estão sendo adotadas para garantir a segurança dos motoristas que utilizam a rodovia diariamente, enquanto as obras não são concluídas?
8. Quais providências o Governo Federal está adotando, em parceria com a ANTT, para mitigar os riscos de acidentes graves e fatais na BR-163?
9. Qual a responsabilidade da CCR MSVia sobre os acidentes causados pela falta de infraestrutura na rodovia, e como está sendo tratada a questão da indenização às vítimas?
10. Considerando o lucro gerado pela cobrança do pedágio, seria possível suspender temporariamente a cobrança até que a rodovia atenda aos padrões mínimos de segurança e infraestrutura?
11. Existe alguma previsão para a repactuação ou revisão do contrato de concessão da BR-163, especialmente diante do descumprimento dos prazos e da não execução das obras?
12. Qual é a posição da ANTT e do Governo Federal em relação à possibilidade de novas concessões ou reestruturações, caso a CCR MSVia continue a descumprir suas obrigações contratuais?
13. A ANTT considera a suspensão do contrato de concessão em razão do descumprimento dos termos contratuais pela concessionária?

¹ <https://www.ogacare.com.br/2025/02/13/deputado-expoe-repasse-de-r-39-bi-a-ccr-e-federacao-pede-suspensao-de-pedagio-na-br-163/> <https://folha.globo.com.br/geral/sindicalista-pede-a-suspensao-imediata-de-pedagio-da-br-163/> acessados em 14.02.2025

3.2. Como justificativa para o pleito o Parlamentar apresenta a seguinte argumentação:

JUSTIFICATIVA

A BR-163, principal rodovia que interliga o sul ao norte do país, é uma via essencial para o transporte de mercadorias, sendo considerada uma das mais movimentadas do Brasil, especialmente no transporte de grãos. Seu estado de conservação e a adequação de sua infraestrutura impactam diretamente a logística de exportação e a segurança de milhões de usuários. A concessão da rodovia à empresa CCR MSVia, em 2014, visava, entre outras coisas, a melhoria das condições da estrada, com a duplicação dos seus trechos mais críticos. No entanto, passados mais de 10 anos desde o início da concessão, muitas das promessas feitas em relação à conclusão das obras e à segurança da rodovia ainda não foram cumpridas.

O fato de a CCR MSVia ter recebido R\$ 3,9 bilhões em repasses públicos ao longo dos anos, oriundos de empréstimos do BNDES e da Caixa Econômica Federal, desperta uma série de questionamentos sobre a efetiva aplicação desses recursos. O montante significativo recebido pela concessionária deveria ser suficiente para garantir a conclusão das obras de duplicação, principalmente em trechos mais críticos da BR-163. No entanto, as informações divulgadas indicam que a execução dos trabalhos está longe do que foi originalmente planejado, o que gera desconfiância sobre o destino de tais recursos.

A falta de transparência quanto à aplicação desses recursos é uma das maiores preocupações. Quando se trata de verbas públicas, a população tem o direito de saber como e para

que fim esses valores estão sendo utilizados. É fundamental que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), juntamente com o Governo Federal, forneçam um acompanhamento detalhado da execução dos contratos de concessão, fiscalizando com rigor as ações das concessionárias e garantindo que os recursos sejam efetivamente aplicados para os fins acordados.

A duplicação da BR-163 é uma das promessas centrais do contrato de concessão. No entanto, até o momento, a rodovia ainda não foi completamente duplicada, o que coloca em risco a vida dos motoristas e amplia a probabilidade de acidentes fatais. A falta de infraestrutura adequada tem sido responsável por graves acidentes na região, muitos deles envolvendo caminhões e veículos de grande porte. Considerando que a segurança das pessoas deve ser uma prioridade, a demora na conclusão das obras de duplicação é inaceitável, principalmente quando recursos significativos foram repassados à concessionária.

O aumento no número de acidentes pode ser diretamente associado à falta de uma estrutura viária adequada. As condições precárias da BR-163 em muitos trechos e a falta de sinalização eficaz têm provocado não apenas acidentes, mas também um elevado número de vítimas fatais. O Governo Federal e a ANTT não podem se omitir diante de uma situação tão grave. O risco à vida dos motoristas e passageiros é uma questão de segurança pública que não pode ser negligenciada.

Além disso, as cobranças de pedágio, que são uma das principais fontes de receita da CCR MSVia, têm sido realizadas de maneira recorrente, apesar do não cumprimento de obrigações contratuais. A cobrança de pedágio é um mecanismo legal e necessário para a manutenção da rodovia, mas quando essa cobrança não é acompanhada de melhorias reais na infraestrutura, ela se torna um fardo injusto para os motoristas e um desrespeito aos compromissos assumidos pela concessionária.

O fato de que a CCR MSVia já arrecadou mais de R\$ 3 bilhões em pedágios, sem que as obras de duplicação tenham sido concluídas, levanta sérias dúvidas sobre a responsabilidade da empresa na gestão desses recursos. Em um contexto de grave negligência na execução das obras, é preciso que as autoridades tomem providências para revisar a gestão dos contratos e avaliar se a continuidade da concessão à empresa é realmente benéfica para a sociedade.

O processo de repactuação do contrato de concessão, que está sendo discutido, também gera preocupação. Caso a empresa tenha falhado em cumprir suas obrigações até o momento, há o risco de que a revisão do contrato seja feita de maneira favorável à concessionária, sem que ela seja devidamente responsabilizada pelos atrasos e pela falta de investimentos. O novo contrato de concessão deve ser mais rigoroso, com cláusulas que assegurem a conclusão das obras e a melhoria contínua das condições de tráfego.

Além disso, é importante questionar se os valores repassados pela Caixa Econômica Federal e pelo BNDES foram utilizados adequadamente e de forma eficiente para a execução das obras. Caso a empresa não tenha cumprido o que foi acordado, o Governo Federal deve adotar medidas de fiscalização mais rigorosas, responsabilizando a concessionária pelos recursos públicos recebidos.

Outra questão relevante refere-se à falta de transparência nas audiências públicas realizadas para tratar dos assuntos relacionados à BR-163. O deputado estadual Junior Mochi, em sua denúncia, indicou que houve uma audiência pública em que nenhum parlamentar estadual foi convidado, o que demonstra a falta de legitimidade e de interesse em discutir a situação da rodovia com a população e seus representantes. As audiências públicas devem ser um espaço de diálogo e de escuta das demandas da sociedade, especialmente quando estão em jogo a segurança e o bem-estar das pessoas.

O pedido de suspensão do pedágio, até que as obras sejam retomadas e concluídas, é uma medida que deve ser considerada, pois é inconcebível que a população continue pagando para utilizar uma rodovia que não oferece as condições de segurança adequadas. A cobrança do pedágio, em sua atual forma, configura um ônus para os motoristas, que já enfrentam as consequências de uma infraestrutura deficiente.

A continuidade da concessão sem que haja uma revisão significativa do contrato e sem a devida fiscalização pode resultar em mais prejuízos para os usuários da BR-163 e para a sociedade como um todo. O fato de que R\$ 3,9 bilhões foram investidos sem que as obras tenham sido concluídas de forma satisfatória é um claro indicio de que a fiscalização da ANTT e de outras autoridades competentes tem sido insuficiente para garantir o cumprimento do contrato.

A fiscalização rigorosa das concessionárias e a transparência sobre o uso dos recursos públicos são essenciais para garantir que os contratos de concessão atendam, de fato, ao interesse público e não sejam prejudiciais à sociedade. A situação da BR-163 exige uma ação imediata para evitar que os usuários da rodovia continuem expostos a riscos desnecessários.

A responsabilização da CCR MSVia é fundamental para garantir que as concessionárias cumpram seus compromissos contratuais de forma eficaz. A revisão dos contratos de concessão e a aplicação de penalidades para o descumprimento das obrigações são medidas que devem ser consideradas, para evitar que a população continue pagando por um serviço que não está sendo prestado adequadamente.

Finalmente, este requerimento busca assegurar que as informações sobre os repasses financeiros, o cumprimento do contrato de concessão e o andamento das obras de duplicação da BR-163 sejam esclarecidas e que providências sejam tomadas pelas autoridades competentes. A segurança dos motoristas e a transparência na aplicação dos recursos públicos devem ser prioridade para o Governo Federal e para a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Diante da gravidade da situação e da importância da BR-163 para o transporte de mercadorias e a segurança da população, é imprescindível que a ANTT e o Governo Federal forneçam as respostas às questões acima, com a máxima urgência e clareza. A utilização de recursos públicos deve ser rigorosamente fiscalizada, e as concessionárias devem ser responsabilizadas por eventuais descumprimentos contratuais. Reitero que a situação atual exige ações imediatas para garantir a segurança dos motoristas e a execução das obras, que são de fundamental importância para a infraestrutura do país.

Certos da compreensão e do compromisso desta Casa Legislativa com a fiscalização de interesse público, solicitamos a inclusão deste requerimento na pauta de deliberações, para que possamos avançar na busca por respostas e soluções.

3.3. Feitas essas colocações passa-se à avaliação do Requerimento de Informação em comento.

3.4. Inicialmente, cumpre esclarecer que o Ministério dos Transportes tem como competência a Política Nacional de Transportes Rodoviário e Ferroviário e a Política Nacional de Trânsito, dentre outras. Dessa forma, o Ministério estipula as Políticas Públicas que devem ser executadas pelas suas vinculadas, a exemplo do Departamento Nacional de Transportes Terrestres - DNIT, que executa as Políticas estabelecidas tendo como base o Orçamento Geral da União; e a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que as efetua através da gestão dos contratos de concessão.

3.5. Dito isso, é importante esclarecer que a ANTT foi instituída pela [LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001](#) como sendo uma entidade integrante da administração federal indireta, submetida ao regime autárquico especial, caracterizada pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e vinculada a este Ministério.

3.6. Por essa razão, foi solicitada sua manifestação, nos termos do Ofício nº 350/2025/SNTR (SEI nº 9461988), de 27 de fevereiro de 2025, Ofício nº 442/2025/SNTR (SEI nº 9517160), de 17 de março de 2025 e Ofício nº 783/2025/SNTR (SEI nº 9660692), de 22 de abril de 2025.

3.7. Em resposta ao requerido a Assessoria Especial de Relações Institucionais, Internacionais e de Comunicação da ANTT encaminhou o Ofício SEI Nº 14749/2025/COALE/AESRIC/DIR-ANTT (SEI nº 9691723), de 29 de abril de 2025, ao qual foi anexa a Nota Informativa SEI nº 258/2025/COGIP/GEGIR/SUOD/DIR (SEI nº 9691726) e o Despacho SUCON_30472784 (SEI nº 9691725) que apresentam o posicionamento técnico da Agência Reguladora.

3.8. Feitas essas colocações, passa-se às respostas das questões feitas:

1. Qual o valor exato de recursos públicos repassados à CCR MSVia ao longo dos últimos anos, detalhando os repasses do BNDES, da Caixa Econômica Federal e de outras fontes?

3.9. Em relação ao indagado menciona-se que, segundo o contrato de concessão, o risco de financiamento é exclusivo da concessionária e que não há ingerência desde Ministério na negociação entre as partes, conforme consta na cláusula 26 do Contrato de Concessão:

26 Financiamento

26.1 A Concessionária é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários a exploração da **Concessão**, de modo a cumprir, cabal e tempestivamente, com todas as obrigações assumidas no **Contrato**.

3.10. Além disso, através da Nota Informativa SEI nº 258/2025/COGIP/GEGIR/SUOD/DIR a área técnica da ANTT apresentou a seguinte resposta ao indagado:

Sobre o assunto, faz-se menção ao Despacho CODEF (SEI nº 31386125), de 23/04/2025, elaborado anteriormente para atender à demanda também do Deputado Federal Marcos Pollon em que informou-se:

i) Operações junto ao BNDES: inicialmente formalizou-se, em setembro de 2014, empréstimo-ponte no montante de R\$ 646 milhões, com vencimento previsto para abril de 2016, posteriormente substituído por empréstimo de longo prazo no valor de R\$ 2.109 milhões;

ii) Operações junto à Caixa Econômica Federal: foram contratados, no ano de 2016, dois financiamentos distintos, sendo um no âmbito do programa FINISA, no montante de R\$ 527,3 milhões, e outro mediante repasse de recursos do BNDES no valor de R\$ 210 milhões.

Cumpre enfatizar que o valor total contratado pelas referidas operações bancárias somou R\$ 3,492 bilhões, sendo efetivamente captados pela concessionária recursos da ordem de R\$ 1,363 bilhões, sem que tenham ocorrido novas liberações após março de 2017. Ademais, conforme atestado pelos registros financeiros auditados, a concessionária CCR MSVia tem demonstrado histórico de regularidade e adimplência no pagamento do principal e dos encargos financeiros incidentes sobre as operações contratadas.

O quadro abaixo relata o saldo de capital de terceiros e de capital próprio aportados na concessionária desde 2014, bem como os registros de amortizações e pagamentos de juros associados aos financiamentos:

Tabela 1 - Demonstrativo de Captação de Recursos

Financiamentos	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	20
Captações	267.789	275.488	713.602	105.732	0	0	0	0	0	0
Principal	0	0	560.619	0	0	0	22.945	47.766	47.894	48.000
Pagamento de Juros	0	26.599	44.207	65.261	68.150	67.134	29.443	56.535	62.712	59.000
Integralização de Capital	234.000	125.000	233.000	191.000	65.000	23.000	45.000	0	119.000	53.000

Para atender as necessidades desde o início da concessão, além dos financiamentos bancários, a concessionária utilizou aportes de capital próprio dos acionistas, totalizando R\$ 1,088 bilhão ao longo do período concessivo. Os dados do quadro 1, foram extraídos das Demonstrações Financeiras Auditadas, disponibilizadas no site da Comissão de Valores Mobiliários – CVM, acessível por meio do link: <https://www.gov.br/cvm/pt-br>.

2. Quais os critérios e as condições exigidas pela ANTT e pelo Governo Federal para a liberação desses recursos?

3.11. De forma análoga à já apresentada na primeira questão, o Contrato estabelece que o risco de financiamento é exclusivo da concessionária e que não há ingerência desde Ministério na negociação entre as partes, conforme consta na cláusula 26 do Contrato de Concessão:

26 Financiamento

26.1 A Concessionária é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários a exploração da **Concessão**, de modo a cumprir, cabal e tempestivamente, com todas as obrigações assumidas no **Contrato**.

3.12. No mais, menciona-se que área técnica da ANTT também apresentou resposta ao tema através da Nota Informativa SEI nº 258/2025/COGIP/GEGR/SUOD/DIR, de onde se extrai

A liberação de recursos decorrentes de operações de financiamento constitui uma relação contratual estabelecida entre a Concessionária e as instituições financeiras, não sendo objeto de aprovação direta pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT ou pelo Governo Federal. No entanto, no exercício de sua competência regulatória, a ANTT realiza a análise das minutas contratuais com o objetivo de verificar se há oferecimento de bens vinculados à concessão como garantia da operação financeira.

Cabe ressaltar que, mesmo quando os ativos da concessão são utilizados como garantia, há limites previamente estabelecidos para assegurar que tais garantias não comprometam a continuidade e a regularidade da prestação dos serviços.

Assim, a atuação da ANTT se dá no âmbito da verificação da conformidade da operação com o [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#), observando-se os limites e as vedações legais e contratuais, mas sem interferência direta na pactuação entre as partes.

3. Como é feito o monitoramento e a fiscalização dos repasses e da aplicação desses recursos pela CCR MSVia? Existe alguma auditoria sobre o uso dos valores repassados?

3.13. Em relação ao tema menciona-se que cabe ao Ministério dos Transportes a elaboração da Política Nacional de Transportes, ao passo que a ANTT tem atribuição para executá-la. Por essa razão, compete à Agência Reguladora o monitoramento e fiscalização do contrato de concessão, bem como as auditorias que porventura sejam executadas nos contratos.

3.14. Dessa forma, em resposta ao quesito a área técnica da ANTT apresentou o que segue, de acordo com a Nota Informativa SEI nº 258/2025/COGIP/GEGR/SUOD/DIR:

A aplicação dos recursos financeiros obtidos por meio de operações de crédito ou aportes de capital é de inteira responsabilidade da Concessionária, que os realiza sob seu exclusivo risco empresarial. A ANTT, enquanto Poder Concedente, não realiza fiscalização específica sobre a destinação dos valores repassados pelas instituições financeiras, tampouco interfere na gestão interna da concessionária quanto à alocação desses recursos.

O papel da Agência limita-se à fiscalização do cumprimento das obrigações contratuais assumidas pela concessionária, nos termos do [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#). Nesse contexto, cabe à ANTT verificar se as obras, serviços e padrões de desempenho previstos estão sendo efetivamente executados, independentemente da origem dos recursos utilizados para tanto.

4. Em que medida esses repasses têm sido utilizados para a execução das obras de duplicação da BR-163?

3.15. Assim como para a questão anterior, menciona-se que cabe ao Ministério dos Transportes a elaboração da Política Nacional de Transportes, ao passo que a ANTT tem atribuição para executá-la. Por essa razão, compete à Agência Reguladora o monitoramento e fiscalização do contrato de concessão, bem como as auditorias que porventura sejam executadas nos contratos.

3.16. Em resposta ao indagado a área técnica da ANTT informou:

Como mencionado na resposta ao item 3, a aplicação dos recursos financeiros obtidos por meio de operações de crédito ou aportes de capital é de inteira responsabilidade da Concessionária. A ANTT não realiza fiscalização específica sobre a destinação dos valores repassados pelas instituições financeiras, limitando-se à fiscalização das obrigações contratuais assumidas.

Ainda, a MSVia anunciou a paralisação das obras de ampliação da capacidade em 2017. Após isso, apenas dois segmentos de duplicação foram entregues: do km 369+350 ao km 373+500, pista sul e do km 503+265 ao km 509+950, pista sul, ambos no ano de 2018.

Com a qualificação do empreendimento para a relicitação (Decreto 10.647/2021, PPI) e consequente assinatura de Termo Aditivo ao [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#) em 2021, foi acordada a execução de uma única obra de Ampliação da Capacidade/Manutenção do Nível de Serviço, qual seja, a interconexão, do tipo diamante, no km 258 (Dourados/MS), entregue em agosto de 2022.

5. Quais são as razões para o atraso e a paralisação das obras de duplicação da BR-163, que deveriam ter sido concluídas em 2019? Qual é a previsão atual para a finalização dessas obras?

3.17. A pergunta em questão remete à gestão do contrato de concessão, que é feito exclusivamente pela ANTT. Em resposta ao indagado extrai-se o seguinte da Nota Informativa SEI nº 258/2025/COGIP/GEGR/SUOD/DIR:

Considerando que o contrato de concessão estabelece que todas as obras de duplicação deveriam ser executadas nos primeiros cinco anos de vigência, a Concessionária atribui os entraves à ocorrência de diversos fatores supervenientes e imprevisíveis, dentre os quais se destacam: a crise econômica enfrentada pelo país no período, com consequente redução do fluxo de veículos na malha concedida; alterações nas condições de acesso ao crédito junto a instituições de fomento; elevação expressiva nos custos do principal insumo asfáltico (CAP); bem como atrasos e fragmentações no processo de licenciamento ambiental. A saber, tais motivos foram apresentados pela Concessionária para análise desta ANTT, à luz dos arts. 13 e 14 da Lei 13.448/2017 e dos arts. 3º e 4º do Decreto 9.957/2019, que tratam dos requisitos ao procedimento de qualificação do empreendimento à relicitação, por meio da Carta PR-000467/2019 (SEI nº 2440213), de 20/12/2019.

Em relação à previsão atual para a finalização dessas obras, ao celebrar o [1º Termo Aditivo](#), cujo objeto é o estabelecimento das condições de prestação dos serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração, e da execução dos investimentos essenciais contemplados no contrato de concessão e das responsabilidades durante o período de transição e na transferência da concessão, ficaram suspensas as obrigações de investimentos constantes do Contrato de Concessão Originário não prevista no Anexo 1 do Termo Aditivo em questão, a saber:

CLÁUSULA TERCEIRA DAS CONDIÇÕES DE PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

3.1 Durante o período de vigência deste Termo Aditivo, a Concessionária deverá prestar os serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração do EMPREENDIMENTO e executar os INVESTIMENTOS ESSENCIAIS enumerados no Anexo I deste Termo Aditivo.

3.2 Caso seja apurada, durante a vigência deste Termo Aditivo, a existência de interesse público na realização de investimentos não previstos no Anexo I, a ANTT poderá, a seu critério:

(i) propor que a referida obrigação seja implementada pela Concessionária, assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, mediante sua expressa concordância; ou

(ii) providenciar que a referida obrigação seja realizada por órgão ou entidade da Administração Pública Federal, hipótese em que todos os ônus e responsabilidades relacionados ao referido investimento ficarão a cargo do Poder Concedente.

3.2.1 Na hipótese do item (ii) da subcláusula 3.2, o Poder Concedente poderá transferir à Concessionária, mediante concordância desta, a realização das obrigações de manutenção, conservação, operação e monitoração, assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro.

3.3 As condições de prestação dos serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração, e da execução dos INVESTIMENTOS ESSENCIAIS, objeto deste Termo Aditivo, foram estabelecidas pelas Partes considerando a database de março/2021, correspondente à data de publicação do Decreto nº 10.647/2021, com a qualificação do EMPREENDIMENTO para fins de relicitação.

Dessa forma, até que se inicie a vigência de um novo contrato de concessão ou até a efetiva implementação da solução consensual pactuada no âmbito do Tribunal de Contas da União, conforme disposto no Acórdão nº 2434/2024/TCU-Plenário, caberá à Concessionária MSVia a continuidade da prestação dos serviços de manutenção, conservação, operação, monitoração e execução dos investimentos essenciais previstos no Contrato de Concessão Originário, os quais foram expressamente mantidos no Anexo do referido Termo Aditivo. Ressalta-se que tal instrumento não contempla, dentre suas obrigações, a execução de obras de duplicação no trecho atualmente sob concessão.

As obras de duplicação só devem ser retomadas após assinatura do termo aditivo da repactuação, que deverá seguir o seguinte cronograma (atualizado em 07/04/2025)

Tabela 2 - Cronograma repactuação

EVENTO	DESCRIÇÃO DO EVENTO	DATA
1	Publicação do EDITAL em Português	31/01/2025
2	Abertura do Data Room, conforme ANEXO 3 - MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE AUDITORIA	03/02/2025
3	Início dos prazos para PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS ao EDITAL, apresentação de impugnações ao EDITAL e início do AMBIENTE DE PERGUNTAS E RESPOSTAS	
4	Publicação do Manual de Procedimentos do Processo Competitivo	07/02/2025
5	Publicação do EDITAL na versão em Inglês	07/02/2025
6	Término do prazo dos PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS ao EDITAL	17/03/2025
7	Término do prazo de divulgação das respostas aos PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS	08/04/2025
8	Término das SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTOS no AMBIENTE DE PERGUNTAS E RESPOSTAS do Data Room	14/05/2025
9	Término do prazo para apresentação de impugnações ao EDITAL	19/05/2025
10	ENTREGA DE DOCUMENTOS pelas PROPONENTES dos envelopes dos Volumes 1 e 2, na B3, localizada na Rua XV de Novembro, 275, Centro, São Paulo – SP	19/05/2025
11	Término do prazo para acesso ao DATA ROOM	19/05/2025
12	Término do prazo para divulgação dos julgamentos das impugnações ao EDITAL	21/05/2025
13	Término da análise pela COMISSÃO dos documentos constantes do Volume 1 – PRÉ-IDENTIFICAÇÃO E GARANTIA DE PROPOSTA	21/05/2025
14	Divulgação da lista das PROPONENTES aptas a participarem da SESSÃO PÚBLICA no site do PROCESSO COMPETITIVO.	21/05/2025
15	SESSÃO PÚBLICA com a abertura do envelope do Volume 2 – PROPOSTA ECONÔMICA, contendo a PROPOSTA ECONÔMICA das PROPONENTES e eventual disputa de lances viva-voz, a ocorrer na B3	22/05/2025
16	Divulgação do resultado da SESSÃO PÚBLICA do PROCESSO COMPETITIVO no site do PROCESSO COMPETITIVO.	22/05/2025
17	Entrega dos DOCUMENTOS do envelope do Volume 3 da PROPONENTE VENCEDORA	29/05/2025
18	Divulgação da ata de julgamento	05/06/2025
19	Divulgação do resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO	
20	Início do prazo de eventuais recursos contra o resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO	
21	Término do prazo para interposição de eventuais recursos quanto ao resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO	12/06/2025
22	Término do prazo para interposição de contrarrazões aos eventuais recursos interpostos quanto ao resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO	23/06/2025
23	Publicação da ata de julgamento de eventuais recursos interpostos quanto ao resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO	30/06/2025
24	Publicação do resultado definitivo do PROCESSO COMPETITIVO	
25	HOMOLOGAÇÃO, ADJUDICAÇÃO do OBJETO e anuência prévia da Diretoria da ANTT	03/07/2025
26	Convocação da adjudicatária para assinatura do CONTRATO DE COMPRA E VENDA	03/07/2025
27	Apresentação da GARANTIA DO CCV	08/07/2025
28	Fim do prazo para o cumprimento das condições precedentes à assinatura do CONTRATO DE COMPRA E VENDA	18/08/2025
29	Atestação do CCV pela COMISSÃO	25/08/2025
30	DECLARAÇÃO DE CONSUMAÇÃO DO PROCESSO COMPETITIVO	28/08/2025
31	Assinatura do CONTRATO DE COMPRA E VENDA	29/08/2025
32	LIQUIDAÇÃO DO CONTRATO DE COMPRA E VENDA	
33	Assinatura do TERMO ADITIVO	05/09/2025

6. O que tem sido feito para garantir que a concessionária cumpra os prazos estabelecidos no contrato, levando em consideração os valores significativos que já foram repassados à empresa?

O tema também refere-se à gestão do contrato, que cabe exclusivamente à ANTT. Em resposta ao questionado pode ser extraído da Nota Informativa SEI nº 258/2025/COGIP/GEGR/SUROD/DIR:

Cumprir destacar o disposto na Cláusula Oitava do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, que trata das obrigações das partes envolvidas, em atenção aquelas atribuídas à ANTT:

*CLÁUSULA OITAVA
DAS OBRIGAÇÕES DAS PARTES
[...]*

8.2 Durante a vigência do presente Termo Aditivo, a ANTT fica obrigada a:

- (i) fiscalizar os serviços prestados pela Concessionária, nos termos da Cláusula Décima Segunda e dos Anexos I e II deste Termo Aditivo;*
- (ii) contratar verificador independente para acompanhar o processo de relicitação do EMPREENDIMENTO, em cumprimento das obrigações assumidas neste Termo Aditivo;*
- (iii) adotar todas as medidas necessárias para a promoção do novo certame licitatório do EMPREENDIMENTO dentro do prazo de vigência deste Termo Aditivo; e*
- (iv) não instaurar processo de caducidade contra a Concessionária.*

Dessa forma, a ANTT tem exercido regularmente a função de fiscalização das obrigações contratuais da Concessionária, em estrita observância ao previsto no Termo Aditivo supracitado. Ressalte-se, ainda, a contratação de Verificador Independente, cuja atuação tem por objetivo acompanhar de forma técnica e isenta o processo de relicitação, consequentemente o desempenho da Concessionária no cumprimento de suas obrigações, funcionando como instância adicional de controle e monitoramento.

Ainda, conforme o referido Termo Aditivo, a apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes do descumprimento do Contrato de Concessão Originário, do Termo Aditivo em questão e seus Anexos, atenderá ao disposto na Resolução ANTT nº 4.071/2013 e seguirá o rito do Processo Administrativo Simplificado, previsto nos arts. 81 a 87 da Resolução ANTT nº 5.083/2016. A que pese, o Termo Aditivo prevê mecanismos específicos de aferição da execução contratual, em que as receitas da concessionária são proporcionalmente ajustadas em razão da não execução de investimentos ou serviços.

7. Quais medidas estão sendo adotadas para garantir a segurança dos motoristas que utilizam a rodovia diariamente, enquanto as obras não são concluídas?

3.18. O tema também é afeto à gestão contratual e, para respondê-lo, a área técnica da ANTT informou através da Nota Informativa SEI nº 258/2025/COGIP/GEGR/SUROD/DIR:

Conforme determinado no Termo Aditivo em vigência, a Concessionária deve continuar prestando serviços essenciais de manutenção, conservação, operação e monitoração, mantendo os serviços e condições da rodovia em níveis aderentes aos parâmetros de desempenho estabelecidos no [Programa de Exploração da Rodovia – PER](#).

8. Quais providências o Governo Federal está adotando, em parceria com a ANTT, para mitigar os riscos de acidentes graves e fatais na BR-163?

Em relação às razões, cabe à ANTT a gestão e a fiscalização do contrato de concessão, bem como as auditorias que porventura sejam executadas nos contratos. Nesse sentido a área técnica da Agência Reguladora informou através da Nota Informativa SEI nº 258/2025/COGIP/GEGR/SUROD/DIR os serviços prestados pela Concessionária, da seguinte forma:

Conforme determinado no Termo Aditivo em vigência, a Concessionária deve continuar prestando serviços essenciais de manutenção, conservação, operação e monitoração da rodovia, dessa forma, ainda devem ser mantidos serviços como:

- Conservação e manutenção do pavimento;
- Recuperação e reforço da sinalização horizontal;
- Recuperação e conservação da sinalização vertical;
- Limpeza e desobstrução das faixas de rolamento/acostamento;
- Roçada na largura de 4 metros e limpeza da faixa de domínio;
- Serviço de socorro mecânico com guincho leve e guincho pesado;
- Serviço de socorro médico com ambulância de resgate e ambulância de suporte avançado.

Foi aprovado pela Diretoria da ANTT, recentemente, aditivo ao contrato para recolocação de radares controladores de velocidade, anteriormente retirados por falta de previsão contratual. Sendo assim, devemos contar com mais um reforço na segurança viária, principalmente em regiões de travessias urbanas.

3.19. Nesse sentido é importante esclarecer que o contrato foi qualificado para a relicitação nos termos da [Lei nº 13.448/2017](#), que dispõe sobre as diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria.

3.20. De acordo com a referida Lei, a relicitação é o procedimento que compreende a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais, que assegurem a prestação dos serviços essenciais que não estejam sendo cumpridos da forma esperada, ou cujos atuais contratados demonstrarem incapacidade de adimplir as obrigações assumidas originalmente.

3.21. Dessa forma, uma vez aprovado o pedido de relicitação a ANTT celebra junto à Concessionária um Termo Aditivo ao Contrato, para que ela não tenha mais obrigação de efetuar todas os investimentos inicialmente previstos, porém, ela precisará entregar serviços mínimos que garantam a segurança e a trafegabilidade da via.

3.22. Esse Termo Aditivo geralmente tem prazo de dois anos, que é o tempo inicialmente previsto para que a União elabore novos estudos e promova a nova licitação do trecho, porém, esse prazo pode ser aditado e o processo licitatório pode levar até quatro anos.

3.23. Importante mencionar que a Concessionária que solicitar a devolução amigável de seu contrato não poderá participar do novo leilão do trecho que compõe seu contrato. Além disso, é permitida o cálculo de uma tarifa técnica que garanta à Concessionária uma arrecadação mínima para gerir seu contrato de forma viável, e, o montante a mais arrecadado é abatido nos haveres e deveres ao fim do contrato. Em outras palavras, é calculada uma tarifa que dê condições manter e operar a rodovia nas condições estabelecidas no Termo Aditivo e eventual valor arrecadado acima do esperado para aquela condição específica de execução contratual é abatido no montante que deveria ser amortizado no final do contrato, caso ele não terminasse antecipadamente.

3.24. Em 06 de agosto de 2019, o [Decreto nº 9.957/2019](#) trouxe no seu bojo a regulamentação necessária para a aplicação da lei, tais como as competências dos órgãos e os principais procedimentos para o encaminhamento de um processo de relicitação.

3.25. Dessa forma, em 20 de dezembro de 2019, a Concessionária MSVia protocolou Requerimento de Relicitação junto à ANTT em consonância com a regulamentação. Após avaliação, a Agência atestou a viabilidade técnica e jurídica do requerimento de relicitação nos termos da Deliberação Nº 337, de 21 de julho de 2020, e encaminhou a solicitação ao extinto Ministério da Infraestrutura.

3.26. Em 21 de outubro de 2020, o então Ministro de Estado da Infraestrutura expediu a Portaria nº 156/2020, no qual declarou a compatibilidade do requerimento de relicitação realizado pela concessionária MSVia com o escopo das políticas nacional de transporte e de outorgas de transporte rodoviário.

3.27. Em continuidade ao pedido, o CPPI recomendou a qualificação do Empreendimento no PPI, por meio da Resolução Nº 148, de 02 de dezembro de 2020. Logo após, em 12 de março de 2021 o Empreendimento foi qualificado no âmbito do PPI, conforme Decreto nº 10.647, de 12 de março de 2021.

3.28. Após a qualificação do Empreendimento, a Concessionária e a ANTT firmaram, em 10 de junho de 2021, o Primeiro Termo Aditivo ao Contrato, onde foram estabelecidas as condições de prestação dos serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração, e da execução dos investimentos essenciais contemplados no Contrato de Concessão Originário, assim como as responsabilidades durante o período de transição e na transferência da concessão, a fim de garantir a continuidade e a segurança dos serviços essenciais na rodovia. Ainda em relação ao Termo Aditivo, ficou estabelecido que seu término ocorreria no prazo de 24 (vinte e quatro) meses a contar da publicação do Decreto nº 10.647, de 12 de março de 2021. Posteriormente foi celebrado o Segundo Termo Aditivo ao Contrato alterando a data de início a ser considerada para o dia 20 de novembro de 2020.

3.29. A ANTT recomendou a prorrogação do prazo para relicitação do Contrato de Concessão nos termos da Deliberação ANTT nº 282, de 30 de setembro de 2022. Após avaliação e de acordo do então Ministério da Infraestrutura e do CPPI foi publicada a Resolução CPPI nº 2, de 2 de março de 2023, que aprovou a prorrogação, pelo prazo de até 24 (vinte e quatro) meses. Em função do ocorrido, a ANTT publicou a Deliberação nº 68, de 9 de março de 2023, prorrogando o prazo para conclusão do processo de relicitação.

3.30. Assim, desde o ano de 2019, em que houve a qualificação do contrato para relicitação, a Concessionária não tinha mais a obrigação em executar as obras nos prazos estabelecidos no contrato de concessão.

3.31. Assim, face à necessidade de investimentos nas rodovias federais de forma mais célere e antecipada quando comparada com o processo de relicitação, foi aventada a possibilidade de discutir uma solução consensual dos contratos de concessão, incluindo o da MS Via.

3.32. Importante mencionar que a otimização permitirá uma modernização e padronização dos contratos de concessão, permitindo a retomada imediata da execução das obras em concessões que estão com os contratos "estressados", isto é, com obras paralisadas e/ou com obrigações suspensas, incluindo também aqueles em que os principais investimentos já foram realizados. E, ainda, permitirá a execução de novas obras, muitas delas necessárias, mas que não estavam previstas nos contratos originais ou cuja necessidade surgiu posteriormente.

3.33. Caso contrário, os usuários teriam que aguardar o término dos contratos vigentes, alguns ainda com expressiva duração, para que fossem, então, incluídas e realizadas novas licitações, independente da urgência e relevância das novas obras e demandas para a sociedade ou para o Brasil.

3.34. Dessa forma, foi discutida no âmbito deste Ministério dos Transportes, da Infra S.A., da ANTT e do Tribunal de Contas da União a possibilidade de otimização do contrato, por meio de uma solução consensual.

3.35. Cabe esclarecer que a Solicitação de Solução Consensual (SSC), instruída no âmbito dos Órgãos competente da União, visa buscar solução consensual de controvérsias e/ou conflitos que envolvem órgãos e entidades da Administração Pública Federal, no caso concreto, a Concessionária MSVIA, que estava em processo avançado de relicitação do contrato de concessão.

1. Especificamente a otimização do contrato de concessão da CCR MSVia deve atender os objetivos estabelecidos no Art. 2º da Portaria MT nº 373, de 28/4/2023:

"Art. 2º A proposta para solução deverá se pautar nos seguintes objetivos:

I - defesa do interesse público, com comprovada vantajosidade;

II - viabilidade técnica e jurídica;

III - execução imediata dos investimentos previstos contratualmente, atualmente paralisados em decorrência do processo de re-licitação em andamento;

IV - tarifas modicas; e

V - redução de acidentes e melhoria da fluidez da rodovia."

3.36. Cabe destacar que a análise do processo de solução consensual foi realizado com a participação de representantes da área técnica e jurídica especializados em estruturação dos contratos de concessão de rodovias federais, como o Ministério dos Transportes, por meio do Secretaria Nacional de Transportes Rodoviários - SNTR, com o apoio técnico da Infra S.A, Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), Tribunal de Contas da União (TCU), Ministério Público junto ao TCU e Advocacia Geral da União (AGU), que, após extensas análises e iterações sobre as possibilidades técnicas e jurídicas de ajustes no contrato, trouxeram uma proposta que, quando comparada a alternativa de continuar os estudos em andamento, se mostrou mais vantajoso para o usuário e o poder público no que se referia a quantidade de obras a serem entregues aos usuários, com tarifas compatíveis e inferiores quando comparadas com as dos estudos em andamento.

3.37. Além disso, ressalta-se que, após a aprovação em plenário do TCU do contrato a ser otimizado por meio ACÓRDÃO Nº 2434/2024 - TCU - Plenário, a ANTT efetuou consulta pública à sociedade civil, e publicou um novo Edital, em que o Mercado poderá apresentar proposta mais vantajosa para a execução do novo Programa de Exploração da Rodovia que fora acordado no âmbito do Tribunal de Contas da União.

3.38. O Processo competitivo está previsto para ocorrer em 22 de maio de 2025 e há a expectativa de que o Termo Aditivo seja pactuado até o dia 05 de setembro de 2025. Após o Termo Aditivo, a Concessionária deverá executar 203,2 km de obras de duplicação a serem entregues entre o primeiro e o nono ano após a assinatura do Termo Aditivo, além de 144,7 km de faixas adicionais entre o segundo e o nono ano, e 28,82 km de obras de contorno entre o terceiro e o quinto ano, dentre outras.

3.39. De forma resumida, a solução consensual prevê a execução de obras e investimentos, garantindo melhorias de forma antecipada na rodovia quando comparada ao novo Leilão. Nesse sentido, estima-se que um novo leilão levaria na melhor hipótese 2 anos para ser concluído, caso os atores envolvidos consigam dar mais celeridade ao processo, e mais no mínimo 3 anos se passariam até o início da obrigação contratual de execução de obras, em caso de entrada de nova concessionária. Outra possibilidade seria a abertura de processo de apuração para declaração de caducidade da concessão pelo Poder concedente. Verificando a realidade, este caminho tem se mostrado sem viabilidade fática, cujos efeitos podem ser ainda mais negativos, considerando ser um processo litigioso que envolve grande risco de judicialização.

3.40. Por outro lado, com a solução consensual garante a execução de obras já no primeiro ano após a assinatura do Termo Aditivo Contratual. Nesse sentido, a solução proposta prevê de implantação de duplicação de 65 km de rodovia e conclusão do Contorno de Mundo Novo nos três primeiros anos da celebração do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, com início imediato das obras após 30 dias a assinatura do Termo Aditivo.

3.41. Informações sobre o processo competitivo pode-se ser obtida no endereço eletrônico: https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/reestruturacao-de-contratos-de-concessao/copy_of_BR-msvia/processo%20competitivo. No referido endereço, encontra-se disponibilizado o Programa de Exploração da Rodovia - Volume II (PER, VOL II.pdf), onde é apresentado o cronograma de obras. Seguem cronogramas constante do referido documento, referente às obras de ampliação de capacidade e melhoria previstas.

Tabela 4 - Obras de Duplicação BR-163/MS

Rodovia	SNV	km inicial	km final	Extensão (km)	Coordenadas - Inicial		Coordenadas - final		Ano de concessão
					Latitude	Longitude	Latitude	Longitude	
BR-163/MS	163BMS0150	0	6,46	6,46	24°2'39.87"S	54°16'20.01"O	24°0'14.29"S	54°18'56.7"O	3
BR-163/MS	163BMS0210	99,4	103,72	4,320 **	23°17'9.00"S	54°13'30.20"O	23°14'49.87"S	54°13'31.36"O	3
BR-163/MS	163BMS0212	103,72	103,94	0,22	23°14'49.87"S	54°13'31.36"O	23°14'45.11"S	54°13'30.05"O	3
BR-163/MS	163BMS0326	281,9	285,24	3,34	22°7'34.37"S	54°36'16.43"O	22°6'18.78"S	54°34'54.41"O	5
BR-163/MS	163BMS0330	323,18	324,65	1,47	21°47'0.90"S	54°31'36.49"O	21°46'13.73"S	54°31'30.11"O	5
BR-163/MS	163BMS0334	324,65	326	1,350 **	21°46'13.73"S	54°31'30.11"O	21°45'31.80"S	54°31'16.27"O	5
BR-163/MS	163BMS0334	326	329	3	21°45'31.80"S	54°31'16.27"O	21°43'58.84"S	54°30'44.05"O	5
BR-163/MS	163BMS0334	329	330,5	1,500 **	21°43'58.84"S	54°30'44.05"O	21°43'12.58"S	54°30'28.10"O	5
BR-163/MS	163BMS0334	330,5	331,28	0,78	21°43'12.58"S	54°30'28.10"O	21°42'48.72"S	54°30'19.36"O	5
BR-163/MS	163BMS0370	366,58	369,64	3,060 *	21°27'0.43"S	54°22'40.39"O	21°25'26.31"S	54°23'3.27"O	2
BR-163/MS	163BMS0370	373,98	377,1	3,120 *	21°23'44.32"S	54°24'24.99"O	21°22'6.13"S	54°24'51.39"O	2
BR-163/MS	163BMS0370	377,1	385,9	8,8	21°22'6.13"S	54°24'51.39"O	21°17'32.81"S	54°26'11.91"O	2
BR-163/MS	163BMS0370	385,9	400	14,1	21°17'32.81"S	54°26'11.91"O	21°10'14.64"S	54°28'32.63"O	3
BR-163/MS	163BMS0370	400	430,2	30,2	21°10'14.64"S	54°28'32.63"O	20°53'59.35"S	54°30'5.37"O	4
BR-163/MS	163BMS0390	452,9	454,5	1,6	20°41'56.57"S	54°32'57.30"O	20°41'19.5"S	54°33'9.16"O	1
BR-163/MS	163BMS0390	454,5	460	5,5	20°41'19.5"S	54°33'9.16"O	20°38'28.05"S	54°34'3.27"O	2
BR-163/MS	163BMS0390	460	466,31	6,309	20°38'28.05"S	54°34'3.27"O	20°35'9.46"S	54°34'57.37"O	4

Rodovia	SNV	km inicial	km final	Extensão (km)	Coordenadas - inicial		Coordenadas - final		Ano de concessão
					Latitude	Longitude	Latitude	Longitude	
BR-163/MS	163BMS0392	466,309	490,67	24,361	20°35'9.46"S	54°34'57.37"O	20°23'36.97"S	54°33'23.61"O	5
BR-163/MS	163BMS0398	490,67	503,28	12,61	20°23'36.97"S	54°33'23.61"O	20°17' 53,54"S	54°30'10,17"O	6
BR-163/MS	163BMS0410	510,04	511,74	1,7	20°14' 30,82" S	54°28' 47,53" O	20°13' 36,49" S	54°28' 36,88" O	1
BR-163/MS	163BMS0420	524,9	531,28	6,38	20°06' 59,42" S	54°26' 38,06" O	20°03' 46,86" S	54°25' 21,42" O	6
BR-163/MS	163BMS0430	535,2	546	10,8	20°14'24.74"S	54°24'25.72"O	19°56'26.85"S	54°22'8.07"O	2
BR-163/MS	163BMS0450	575,425	575,8	0,375	19°41'8.08"S	54°21'1.72"O	19°40'35.49"S	54°21'10.52"O	7
BR-163/MS	163BMS0452	575,8	578,7	2,9	19°40'35.49"S	54°21'0.52"O	19°39'4.23"S	54°21'31.83"O	7
BR-163/MS	163BMS0470	607,75	608,63	0,880**	19°26'45.34"S	54°31'35.19"O	19°26'23.37"S	54°31'54.85"O	7
BR-163/MS	163BMS0470	608,63	608,83	0,2	19°26'23.37"S	54°31'54.85"O	19°26'18.42"S	54°31'58.55"O	7
BR-163/MS	163BMS0470	608,83	613,51	4,683*	19°26'18.42"S	54°31'58.55"O	19°24'20.67"S	54°33'39.77"O	7
BR-163/MS	163BMS0470	613,513	619,2	5,687	19°24'20.67"S	54°33'39.77"O	19°21'41.74"S	54°35'18.98"O	7
BR-163/MS	163BMS0472	626,22	628,58	2,360 **	19°18' 30,13" S	54°37' 23,13" O	19°17' 30,48" S	54°38' 13,81" O	1
BR-163/MS	163BMS0472	647,28	649	1,720 **	19°10' 41,57" S	54°45' 13,23" O	19°9'45.77"S	54°45'33.62"O	2
BR-163/MS	163BMS0472	649	650,46	1,46	19°9'45.77"S	54°45'33.62"O	19°09' 02,96" S	54°45' 44,24" O	2
BR-163/MS	163BMS0492	683,76	690,5	6,740 **	18°53'13.87"S	54°50'39.36"O	18°50'5.40"S	54°48'48.67"O	9
BR-163/MS	163BMS0492	690,5	693,26	2,76	18°50'5.40"S	54°48'48.67"O	18°48'38.60"S	54°49'14.11"O	9
BR-163/MS	163BMS0492	697,4	701,4	4	18°46'27.19"S	54°49'47.05"O	18°44'23.93"S	54°49'11.11"O	8
BR-163/MS	163BMS0550	818,92	822,6	3,68	17°45' 25,58" S	54°45' 09,24" O	17°43' 28,14" S	54°45' 21,72" O	6
BR-163/MS	163BMS0550	830,9	845,5	14,595	17°39' 01,73" S	54°44' 53,55" O	17°31'16,15"S	54°44'23,03"O	6

Tabela 5 – Obras de Contornos da BR-163/MS

Rodovia	Município	km inicial	km final	Extensão (km)	Tipo	Coordenadas – inicial		Coordenadas - final		Ano
						Latitude	Longitude	Latitude	Longitude	
BR-163/MS	Mundo Novo	0,000	5,711	5,711	Simplex	23°56'57.56"S	54°18'43.34"O	23°54'31.02"S	54°17'51.80"O	3
BR-163/MS	Eldorado	0,000	10,973	10,973	Simplex	23°48'2.22"S	54°17'35.12"O	23°48'40.32"S	54°19'35.35"O	5
BR-163/MS	Itaquiraí	0,000	5,953	5,953	Simplex	23°30'21.51"S	54°11'17.93"O	23°27'27.46"S	54°11'44.92"O	4
BR-163/MS	Vila São Pedro	0,000	3,429	3,429	Duplo	22°11'28.62"S	54°41'15.38"O	22°10'26.76"S	54°39'55.10"O	5
BR-163/MS	Vila Vargas	0,000	2,757	2,757	Duplo	22°8'38.85"S	54°37'37.40"O	22°7'32.62"S	54°36'14.08"O	5

Nota:

Tabela 6 - Obra de Faixas Adicionais da BR-163/MS

Rodovia / UF	SNV	km Inicial	km Final	Ext. (km)	Coordenadas - Iniciais		Coordenadas - Finais		Sentido	Complemento	Ano
					Latitude	Longitude	Latitude	Longitude			
BR-163/MS	163BMS0160	9,740	10,680	0,940	23°58'53.43"S	54°19'51.92"O	23°58' 22.98" S	54°19' 51.08" O	Crescente	1 faixa	2
BR-163/MS	163BMS0160	11,874	12,560	0,686	23°57' 52.76" S	54°19' 27.09" O	23°57' 35.1" S	54°19' 12.31" O	Crescente	1 faixa	2
BR-163/MS	163BMS0190	24,825	26,140	1,315	23°53' 25.26" S	54°18' 46.77" O	23°52' 51.78" S	54°19' 9.17" O	Crescente	1 faixa	2
BR-163/MS	163BMS0190	32,240	34,670	2,430	23°49'51.14"S	54°19'56.86"O	23°48'36.48"S	54°19'31.58"O	Crescente	1 faixa	2
BR-163/MS	163BMS0195	48,980	52,680	3,700	23°42'50.88"S	54°16'14.77"O	23°40' 51.71" S	54°15' 58.4" O	Crescente	1 faixa	2
BR-163/MS	163BMS0195	54,420	57,220	2,800	23°39'58.31"S	54°15'43.02"O	23°38' 39.91" S	54°14' 53.14" O	Crescente	1 faixa	3
BR-163/MS	163BMS0195	62,900	64,060	1,160	23°36'1.09"S	54°13'11.15"O	23°35' 28.93" S	54°12' 49.95" O	Crescente	1 faixa	3
BR-163/MS	163BMS0195	65,590	67,220	1,630	23°35'0.36"S	54°12'5.84"O	23°34' 14.47" S	54°11'44.69"O	Crescente	1 faixa	4
BR-163/MS	163BMS0195	70,663	72,700	2,037	23°32' 23.06" S	54°11' 35.16" O	23°31' 17.09" S	54°11' 28.41" O	Crescente	1 faixa	4
BR-163/MS	163BMS0210	87,760	90,260	2,500	23°23' 24.3" S	54°12'40.36"O	23°22'3.41"S	54°12'50.01"O	Crescente	1 faixa	6

TRANSPORTES TERRESTRES

Rodovia / UF	SNV	km Inicial	km Final	Ext. (km)	Coordenadas - Iniciais		Coordenadas - Finais		Sentido	Complemento	Ano
					Latitude	Longitude	Latitude	Longitude			
BR-163/MS	163BMS0210	91,000	91,400	0,400	23°21'39.54"S	54°12'52.84"O	23°21'26.78"S	54°12'54.43"O	Crescente	1 faixa	6
BR-163/MS	163BMS0210	93,500	95,840	2,340	23°20'18.88"S	54°13'2.78"O	23°19' 3.58" S	54°13' 13.23" O	Crescente	1 faixa	6
BR-163/MS	163BMS0210	97,835	99,400	1,565	23°17' 59.21" S	54°13' 22.74" O	23°17' 9" S	54°13' 30.2" O	Crescente	1 faixa	3
BR-163/MS	163BMS0213	119,360	120,000	0,640	23°79.84"S	54°12'47.66"O	23°6'55.90"S	54°13'4.25"O	Crescente	1 faixa	6
BR-163/MS	163BMS023022	134,590	135,520	0,930	23°11'17.70"S	54°17'56.47"O	23°0'57.91"S	54°18'20.27"O	Crescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0230	158,840	159,640	0,800	22°55'33.80"S	54°30'9.63"O	22°55'19.63"S	54°30'33.47"O	Crescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0230	165,960	168,020	2,060	22°53' 50.05" S	54°33' 51.65" O	22°53' 18.37" S	54°34' 55.3" O	Crescente	1 faixa	4
BR-163/MS	163BMS0230	169,08	170,54	1,460	22°53'2.55"S	54°35'26.89"O	22°52'28.44"S	54°36'0.57"O	Crescente	1 faixa	4
BR-163/MS	163BMS0250	176,250	179,440	3,190	22°51'5.61"S	54°38'56.26"O	22°50'14.05"S	54°40'31.21"O	Crescente	1 faixa	8
BR-163/MS	163BMS0252	187,720	188,980	1,260	22°47'49.93"S	54°44'34.12"O	22°47' 23.24" S	54°45' 7.5" O	Crescente	1 faixa	8
BR-163/MS	163BMS0252	190,700	192,120	1,420	22°46'45.82"S	54°45'52.80"O	22°46' 9" S	54°46' 22.08" O	Crescente	1 faixa	8
BR-163/MS	163BMS0270	213,320	215,560	2,240	22°35'30.70"S	54°49'3.34"O	22°34' 20.71" S	54°49' 8.92" O	Crescente	1 faixa	9
BR-163/MS	163BMS0270	222,320	223,120	0,800	22°31'21.96"S	54°51'27.69"O	22°30'59.47"S	54°51'38.00"O	Crescente	1 faixa	9
BR-163/MS	163BMS0360	347,000	347,950	0,950	21°36'55.88"S	54°26'4.20"O	21°36'27.10"S	54°26'15.94"O	Crescente	1 faixa	9
BR-163/MS	163BMS0360	360,820	364,000	2,260	21°30'7.12"S	54°23'46.35"O	21°28'28.94"S	54°23'12.16"O	Crescente	1 faixa	2
BR-163/MS	163BMS0390	435,680	436,160	0,480	20°51'1.91"S	54°30'38.52"O	20°50'48.62"S	54°30'41.08"O	Crescente	1 faixa	4
BR-163/MS	163BMS0390	439,600	440,680	1,080	20°48'58.63"S	54°31'1.49"O	20°48'23.89"S	54°31'7.83"O	Crescente	1 faixa	4
BR-163/MS	163BMS0390	443,700	444,240	0,540	20°46'48.16"S	54°31'29.04"O	20°46'31.27"S	54°31'34.17"O	Crescente	1 faixa	4
BR-163/MS	163BMS0390	447,260	448,580	1,320	19°56'21.90"S	54°22'6.28"O	19°54'57.96"S	54°22'9.54"O	Crescente	1 faixa	4
BR-163/MS	163BMS0430	546,100	548,810	2,710	19°48'12.03"S	54°22'12.55"O	19°47'35.63"S	54°22'3.15"O	Crescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0450	561,560	562,620	1,060	20°46'48.16"S	54°31'29.04"O	20°46'31.27"S	54°31'34.17"O	Crescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0450	563,940	570,800	4,860	19°46'55.63"S	54°21'52.69"O	19°43' 16.43" S	54°21' 04.28" O	Crescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0450	571,56	572,06	0,500	19°42'48.41"S	54°21'3.69"O	19°42'32.12"S	54°21'3.28"O	Crescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0450	572,940	574,140	1,200	19°42'3.52"S	54°21'2.46"O	19°41'27.91"S	54°21'01.56"O	Crescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0512	752,070	752,640	0,570	18°19' 28.20" S	54°39' 56.76" O	18°19'9.67"S	54°39'57.16"O	Crescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0530	753,360	754,660	1,300	18°19'27.23"S	54°39'57.21"O	18°18'4.01"S	54°39'58.62"O	Crescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0530	757,120	759,580	2,460	18°16'46.31"S	54°40'0.43"O	18°15' 26.82" S	54°39' 44.62" O	Crescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0530	763,120	768,900	5,780	18°13'37.09"S	54°39'18.19"O	18°10' 32.83" S	54°39' 32.49" O	Crescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0532	769,860	772,820	2,960	18°10'5.29"S	54°39'45.59"O	18°08' 48.45" S	54°40' 45.84" O	Crescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0532	787,820	789,440	1,620	18°11'18.59"S	54°40'58.24"O	18°00' 25.52" S	54°40' 46.54" O	Crescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0550	799,930	806,036	6,106	17°55'5.49"S	54°41'19.39"O	17°51' 27.38" S	54°42' 06.29" O	Crescente	1 faixa	6

Rodovia / UF	SNV	km Inicial	km Final	Ext. (km)	Coordenadas - Iniciais		Coordenadas - Finais		Sentido	Complemento	Ano
					Latitude	Longitude	Latitude	Longitude			
BR-163/MS	163BMS0550	807,120	812,600	5,480	17°51' 03.56" S	54°42' 15.39" O	17°48' 39.46" S	54°44' 02.90" O	Crescente	1 faixa	6
R-163/MS	163BMS0160	7,760	9,530	1,770	23°59' 49.69" S	54°19' 34.03" O	23°59' 0.32" S	54°19' 52.25" O	Decrescente	1 faixa	1
BR-163/MS	163BMS0160	11,080	11,540	0,460	23°58'10.76"S	54°19'47.08"O	23°57'59.97"S	54°19'35.82"O	Decrescente	1 faixa	1
BR-163/MS	163BMS0190	23,060	24,560	1,500	23°54' 13.47" S	54°18' 6.57" O	23°53'35.38"S	54°18'38.55"O	Decrescente	1 faixa	2
BR-163/MS	163BMS0190	28,700	31,240	2,540	23°51' 40.83" S	54°19' 56.33" O	23°50'22.49"S	54°20'6.01"O	Decrescente	1 faixa	1
BR-163/MS	163BMS0195	47,360	48,840	1,480	23°43'41.72"S	54°16'29.61"O	23°42'55.11"S	54°16'16.48"O	Decrescente	1 faixa	2
BR-163/MS	163BMS0195	52,360	54,380	2,020	23°41' 2.1" S	54°15' 58.49" O	23°39'59.06"S	54°15'44.39"O	Decrescente	1 faixa	3
BR-163/MS	163BMS0195	56,900	58,280	1,380	23°38' 48.88" S	54°14' 58.85" O	23°38' 10.23" S	54°14' 34.19" O	Decrescente	1 faixa	3
BR-163/MS	163BMS0195	58,280	58,800	0,520	23°38' 10.23" S	54°14' 34.19" O	23°37'55.40"S	54°14'25.08"O	Decrescente	1 faixa	3
BR-163/MS	163BMS0195	59,800	62,860	3,060	23°37' 27.67" S	54°14' 7.01" O	23°36'2.02"S	54°13'12.17"O	Decrescente	1 faixa	3
BR-163/MS	163BMS0195	64,500	65,300	0,800	23°35'19.43"S	54°12'38.44"O	23°35' 5.45" S	54°12' 14.67" O	Decrescente	1 faixa	4
BR-163/MS	163BMS0195	72,380	74,290	1,910	23°31' 27.43" S	54°11' 29.52" O	23°30' 26.24" S	54°11' 18.77" O	Decrescente	1 faixa	4
BR-163/MS	163BMS0195	74,290	75,000	0,710	23°30' 26.24" S	54°11' 18.77" O	23°30'3.35"S	54°11'14.25"O	Decrescente	1 faixa	5
BR-163/MS	163BMS0210	80,600	81,370	0,770	23°27' 10.99" S	54°11' 52.49" O	23°26' 47.83" S	54°12' 2.72" O	Decrescente	1 faixa	1
BR-163/MS	163BMS0210	83,440	87,260	3,820	23°25' 43.7" S	54°12' 22.96" O	23°23' 40.48" S	54°12' 38.76" O	Decrescente	1 faixa	6
BR-163/MS	163BMS0210	90,260	90,760	0,500	23°22'34.11"S	54°12'50.01"O	23°21'47.33"S	54°12'51.82"O	Decrescente	1 faixa	6
BR-163/MS	163BMS0210	91,440	93,320	1,880	23°21' 25.49" S	54°12' 54.67" O	23°20'24.62"S	54°13'2.54"O	Decrescente	1 faixa	6
BR-163/MS	163BMS0212	115,040	115,620	0,580	23°9'4.63"S	54°11'52.14"O	23°8'45.77"S	54°11'50.35"O	Decrescente	1 faixa	1
BR-163/MS	163BMS0222	132,380	134,200	1,820	23°1'42.83"S	54°16'46.52"O	23°1'26.05"S	54°17'46.38"O	Decrescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0230	156,190	158,600	2,410	22°55'48.82"S	54°28'40.65"O	22°55'36.67"S	54°30'2.16"O	Decrescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0230	168,800	170,540	1,740	22°53'7.16"S	54°35'18.26"O	22°52'28.44"S	54°36'0.57"O	Decrescente	1 faixa	4
BR-163/MS	163BMS0250	172,740	175,800	3,060	22°51' 48.98" S	54°37' 2.37" O	22°51'12.11"S	54°38'41.95"O	Decrescente	1 faixa	8
BR-163/MS	163BMS0252	182,680	183,560	0,880	22°49'8.25"S	54°41'59.42"O	22°48'58.75"S	54°42'28.55"O	Decrescente	1 faixa	8
BR-163/MS	163BMS0252	185,240	187,660	2,420	22°48' 31.12" S	54°43' 19.36" O	22°47'51.37"S	54°44'32.47"O	Decrescente	1 faixa	8
BR-163/MS	163BMS0252	188,660	190,280	1,620	22°47' 30.11" S	54°44' 59.09" O	22°46'55.57"S	54°45'41.85"O	Decrescente	1 faixa	8
BR-163/MS	163BMS0270	211,280	212,850	1,570	22°36' 37.09" S	54°48' 58.13" O	22°35' 46.26" S	54°49' 1.52" O	Decrescente	1 faixa	9
BR-163/MS	163BMS0270	216,880	218,680	1,800	22°33' 45.29" S	54°49' 34.67" O	22°32'58.15"S	54°50'12.13"O	Decrescente	1 faixa	9
BR-163/MS	163BMS0270	219,980	222,080	2,100	22°32' 23.99" S	54°50' 38.75" O	22°31'29.86"S	54°51'23.60"O	Decrescente	1 faixa	9
BR-163/MS	163BMS0360	347,950	349,100	1,150	21°36'27.10"S	54°26'15.94"O	21°35'51.23"S	54°26'9.92"O	Decrescente	1 faixa	9
BR-163/MS	163BMS0390	434,840	435,580	0,740	20°51'30.99"S	54°30'33.10"O	20°51'5.05"S	54°30'37.92"O	Decrescente	1 faixa	4
BR-163/MS	163BMS0390	438,100	438,620	0,520	20°49'46.60"S	54°30'52.77"O	20°49'29.91"S	54°30'55.83"O	Decrescente	1 faixa	4

Rodovia /UF	SNV	km Inicial	km Final	Ext. (km)	Coordenadas - Iniciais		Coordenadas - Finais		Sentido	Complemento	Ano
					Latitude	Longitude	Latitude	Longitude			
BR-163/MS	163BMS0390	441,620	442,640	1,020	20°47'54.01"S	54°31'13.34"O	20°47'21.44"S	54°31'19.46"O	Decrescente	1 faixa	4
BR-163/MS	163BMS0390	443,020	443,600	0,580	20°47'9.33"S	54°31'22.57"O	20°46'51.09"S	54°31'28.19"O	Decrescente	1 faixa	4
BR-163/MS	163BMS0390	446,380	447,220	0,840	20°45'24.30"S	54°31'54.55"O	20°44'58.10"S	54°32'2.53"O	Decrescente	1 faixa	4
BR-163/MS	163BMS0390	450,380	451,300	0,920	20°43'19.40"S	54°32'32.69"O	20°42'50.69"S	54°32'41.41"O	Decrescente	1 faixa	4
BR-163/MS	163BMS0440	549,850	550,140	0,290	19°54'25.42"S	54°22'19.21"O	19°54'16.31"S	54°22'21.79"O	Decrescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0450	553,020	553,820	0,800	19°52'43.74"S	54°22'21.96"O	19°52'19.07"S	54°22'13.26"O	Decrescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0450	562,800	563,310	0,510	19°47' 29.95" S	54°22' 01.66" O	19°47' 13.87" S	54°21' 57.40" O	Decrescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0450	570,280	571,620	1,340	19°43'34.88"S	54°21'5.18"O	19°42' 49.79" S	54°21' 03.57" O	Decrescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0492	680,460	682,310	1,850	18°54'59.91"S	54°50'18.33"O	18°54'1.31"S	54°50'32.63"O	Decrescente	1 faixa	4
BR-163/MS	163BMS0512	752,640	753,260	0,620	18°19' 09.67" S	54°39' 57.16" O	18°18' 49.52" S	54°39' 57.61" O	Decrescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0530	754,660	755,290	0,630	18°18' 04.01" S	54°39' 58.62" O	18°17' 43.53" S	54°39' 59.09" O	Decrescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0532	765,300	766,040	0,740	18°12'25.28"S	54°39'10.65"O	18°12' 01.03" S	54°39' 04.63" O	Decrescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0532	771,040	771,820	0,780	18°9'30.97"S	54°40'3.69"O	18°09' 11.22" S	54°40' 21.71" O	Decrescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0532	778,620	779,680	1,060	18°06' 12.15" S	54°41' 48.93" O	18°05' 38.14" S	54°41' 43.11" O	Decrescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0532	781,680	783,490	1,810	18°04' 33.95" S	54°41' 32.17" O	18°03' 35.88" S	54°41' 22.22" O	Decrescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0532	787,120	787,980	0,860	18°01' 39.41" S	54°41' 02.19" O	18°01' 11.82" S	54°40' 57.43" O	Decrescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0532	790,420	791,300	0,880	17°59'54.26"S	54°40'45.05"O	17°59'25.59"S	54°40'44.04"O	Decrescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0532	792,400	792,520	0,120	17°58' 49.36" S	54°40' 42.58" O	17°58' 45.47" S	54°40' 42.40" O	Decrescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0532	793,760	795,680	1,920	17°58' 05.17" S	54°40' 40.91" O	17°57' 03.91" S	54°40' 51.69" O	Decrescente	1 faixa	7
BR-163/MS	163BMS0532	797,820	798,950	1,130	17°55' 56.04" S	54°41' 07.71" O	17°55' 39.54" S	54°41' 16.14" O	Decrescente	1 faixa	7

3.42. A título de exemplo, considerando apenas as obras de duplicação e tendo como base que o Termo Aditivo Contratual seja celebrado ainda em 2025, teríamos a seguinte quantidade de obras:

Ano limite	Extensão de rodovia duplicada entregue (km)
2026	5,66
2027	34,46
2028	25,10
2029	35,51
2030	35,75
2031	37,27
2032	14,73
2033	4,00
2034	9,50

3.43. Além disso, cabe mencionar que a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) é fixada em patamares tarifários menores durante o período de transição (três primeiros anos do projeto) em 3 degraus tarifários. Assim, o aumento da tarifa de pedágio somente ocorrerá após a comprovada execução de obras, conforme estabelecido na política pública.

3.44. A tarifa será incrementada por meio dos Degraus Tarifários caso a Concessionária demonstre o cumprimento mínimo de 90% (noventa por cento) da meta de execução acumulada de obras e serviços prevista no PER para o período da sua incidência, apurado pela ANTT. Caso a execução acumulada fique entre 90% e 100% da meta, a alteração da tarifa seguirá a proporcionalidade prevista na regra de degraú tarifário prevista no Termo Aditivo de Modernização (Anexo 3).

3.45. A Partir do 4º ano da Concessão, passará a ocorrer a Reclasseificação Tarifária, ou seja, serão acrescidos à TKM de pista simples, incrementos em função do aumento da capacidade ofertada, conforme os Editais da 5ª Etapa, de forma proporcional à ampliação de capacidade disponível em cada Trecho Homogêneo.

3.46. Conforme já mencionado o Governo Federal trabalha atualmente com a repactuação do contrato de concessão, e, uma vez ocorrendo, possibilitará à Concessionária que execute de forma célere e antecipada, com início ainda no ano de 2025, e com tarifas módicas, as obras de ampliação de capacidade necessárias para aumento da fluidez e redução dos acidentes no trecho.

9. Qual a responsabilidade da CCR MSVia sobre os acidentes causados pela falta de infraestrutura na rodovia, e como está sendo tratada a questão da indenização às vítimas?

3.47. O tema em comento remete às responsabilidades da Concessionária, definidas em contrato e fiscalizadas pela ANTT. Por essa razão, entende-se que cabe à área técnica da Agência Reguladora responder ao questionado. Para tanto, extraí-se da Nota Informativa SEI nº 258/2025/COGIP/GEFIR/SUOD/DIR:

Nos termos do [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#), a Concessionária é responsável por manter as condições adequadas de segurança, operação, manutenção e conservação da rodovia, conforme os Parâmetros de Desempenho e as especificações técnicas estabelecidas pela ANTT. A não observância dessas obrigações pode ensejar a aplicação de penalidades contratuais e regulatórias.

Em caso de acidentes, a concessionária tem a obrigação de prestar atendimento imediato por meio dos serviços operacionais previstos contratualmente, incluindo resgate e socorro médico aos usuários da rodovia. Esses serviços integram o escopo mínimo da concessão e devem estar disponíveis de forma contínua e eficaz, de modo a mitigar os impactos decorrentes de eventuais sinistros.

10. Considerando o lucro gerado pela cobrança do pedágio, seria possível suspender temporariamente a cobrança até que a rodovia atenda aos padrões mínimos de segurança e infraestrutura?

3.48. Acerca do tema, é importante deixar claro que existe um processo de relicitação e, atualmente, o Termo Aditivo decorrente da Solução Consensual encontra-se em vias de ser assinado, considerando o Edital publicado e a data de realização do processo competitivo.

3.49. Sobre a suspensão temporária, cabe ressaltar que a Concessionária permanece prestando os serviços operacionais e os serviços mínimos previstos no Termo Aditivo de relicitação. De qualquer modo, considerando as competências da ANTT, a Agência Reguladora se manifestou sobre o tema por meio da Nota Informativa SEI nº 258/2025/COGIP/GEFIR/SUOD/DIR, tendo apresentado a seguinte argumentação:

Inicialmente cabe mencionar o disposto no 1º Termo Aditivo ao [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#), acerca das condições de prestação dos serviços. A saber:

CLÁUSULA TERCEIRA DAS CONDIÇÕES DE PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

3.1 Durante o período de vigência deste Termo Aditivo, a Concessionária deverá prestar os serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração do EMPREENDIMENTO e executar os INVESTIMENTOS ESSENCIAIS enumerados no Anexo I deste Termo Aditivo.

[...]

Isto posto, o Terceiro Termo Aditivo ao [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#), atualmente prorrogado pelo [4º Termo Aditivo](#), dispõe o seguinte quanto a tarifa de pedágio:

CLÁUSULA TERCEIRA

DA TARIFA

3.1. As Tarifas de Pedágio a serem praticadas pela Concessionária durante a vigência do Terceiro Termo Aditivo, para atendimento da Ordem Procedimental n.º 04 do PROCEDIMENTO ARBITRAL Nº 24957/GSS/PFF, serão mantidas as mesmas aprovadas no âmbito da 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária do CONTRATO DE CONCESSÃO ORIGINÁRIO, inclusive quanto à periodicidade do reajuste.

3.2. A Tarifa Calculada prevista na subcláusula 4.2. do Terceiro Termo Aditivo será revisada considerando o ajuste dos eixos suspensos apurados no 1º Ano Relicitação – 14/06/2021 a 13/06/2022, bem como a incidência do Fator D e o Reajuste percebido no período compreendido entre fevereiro de 2021 e junho de 2022. Deverá ser reajustada nas mesmas datas da tarifa praticada. Em eventual revisão, ou em sede de haveres e deveres, deverão ser computados os impactos das verbas que não estão sendo consideradas no presente Termo Aditivo.

3.3. Ficam mantidos os percentuais apresentados na NOTA TÉCNICA SEI Nº 3357/2020/GEFIR/SUOD/DIR, de 04/08/2020, (SEI nº 3818654) e expostos no Quadro 3, do 1º Termo Aditivo, para todos os itens referentes às Frentes de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço, Frente de Recuperação e Manutenção e Frente de Serviços Operacionais.

O Termo Aditivo celebrado em razão do processo de relicitação do [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#), estabelece os parâmetros mínimos a serem atendidos pela Concessionária. O não cumprimento desses parâmetros não resulta em lucro para a Concessionária. Ao contrário, o Termo Aditivo prevê mecanismos específicos de aferição da execução contratual, em que as receitas da concessionária são proporcionalmente ajustadas em razão da não execução de investimentos ou serviços. A ausência de cumprimento das obrigações implica na aplicação de penalidades e glosas tarifárias.

Dito isso, a suspensão da tarifa de pedágio, no atual estágio da arbitragem somente trará mais prejuízos aos serviços prestados, uma vez que essa medida agravaria a situação econômica da Concessionária e poderia inviabilizar a prestação do serviço público.

11. Existe alguma previsão para a repactuação ou revisão do contrato de concessão da BR-163, especialmente diante do descumprimento dos prazos e da não execução das obras?

3.50. Conforme já mencionado existe previsão para que o contrato seja otimizado diante de solução consensual estabelecida juntamente ao TCU. Para essa questão a Nota Informativa SEI nº 258/2025/COGIP/GEFIR/SUOD/DIR traz que "em 13/11/2024 o Tribunal de Contas da União – TCU, em atenção a [Portaria MT nº 848/2023](#) aprovou a otimização do Contrato de Concessão da BR-163/MS. A repactuação prevê obras de duplicação de 170 quilômetros e a implantação de terceira faixa em outros 190 quilômetros, além de outras melhorias na rodovia. Ainda, as tratativas relativas à elaboração dos estudos para os processos de repactuação são públicas e podem ser acompanhadas por meio do seguinte link de acesso: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias>."

3.51. Já o Despacho SUCON_30472784 informa que "conforme o Anexo 02 do Edital do Processo Competitivo nº 01/2025, a Assinatura do Termo Aditivo e a Liquidação do Contrato estão previstas para 29 de agosto de 2025, data em que se concretizará a efetiva repactuação do contrato de concessão, com a transferência de responsabilidades".

12. Qual é a posição da ANTT e do Governo Federal em relação à possibilidade de novas concessões ou reestruturações, caso a CCR MSVia continue a descumprir suas obrigações contratuais?

3.52. Em relação ao indagado, informa-se que existem regras mais rígidas e diferenciadas para os contratos otimizados, da seguinte forma:

- O estabelecimento de Período de Transição visa a definição de regras claras e diferenciadas que estabeleçam salvaguardas visando à execução das obras, avaliando o cronograma de execução e obras e parâmetros de desempenho, com regras objetivas para eventual descumprimento (Portaria MT nº 848/2023, art. 3º, X, XI e XII).
- Durante o Período de Transição de 3 (três anos) definidos no Termo Aditivo, o grupo controlador deverá ter obrigações adicionais, como permanência obrigatória durante esse período, estando ainda proibida, no período, a distribuição de dividendos aos acionistas ou transferência de controle acionário.
- No Período de Transição, serão definidas regras objetivas que permitam um acompanhamento qualificado da fiscalização contratual pela ANTT, inclusive por meio de Verificadores Independentes contratados pela Infra S/A, que deverá ser ressarcida financeiramente pela Concessionária, nos moldes do que já ocorre com os estudos de viabilidade, de forma a garantir sua imparcialidade e celeridade das avaliações.
- O acompanhamento será rotineiro e frequente, com a previsão de avaliação do cumprimento das obrigações contratuais por um Verificador Independente, com produção de relatórios de periodicidade trimestrais.
- Em caso de descumprimento das metas durante o período de transição, está prevista a extinção antecipada consensual da Concessionária, para possibilitar processo licitatório para nova concessão.

3.53. No termo Aditivo ([Minuta de Termo Aditivo](#)), disponível no site da ANTT, há cláusulas contratuais com as referidas previsões, conforme transcrito a seguir:

28.9 Ao longo da vigência do **Período de Transição**, a **Concessionária** fica impedida de distribuir dividendos aos seus acionistas, com exceção do dividendo obrigatório estabelecido no parágrafo segundo do art. nº 202 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, com redação dada pela Lei nº 10.303, de 31 de outubro de 2001.

45.4.1 Ao longo do **Período de Transição**, a **Concessionária** deverá cumprir no mínimo 80% (oitenta por cento) de execução acumulada dos investimentos previstos no **PER** referentes às Frentes de Serviços Estruturais (Recuperação e Manutenção) e de Obras.

45.4.2 O percentual de cumprimento dos investimentos será calculado com base no acompanhamento trimestral do **Plano de Ação, de acordo com as diretrizes contidas no Anexo 15** do presente **Termo Aditivo**, referente ao **Período de Transição**, em conformidade com o **PER**.

45.4.3 A aplicação dos **Degraus Tarifários** ficará condicionada ao atingimento das metas previstas para o **Período de Transição**, conforme regras estabelecidas na subcláusula 19.2.

45.4.4 A apuração e o acompanhamento das metas do **Período de Transição** serão realizados com base nas informações geradas pelo **Verificador** contratado, na forma da Cláusula 9, e validadas pela **ANTT**.

45.4.6 Durante o **Período de Transição**, caso a **Concessionária** não atinja o mínimo de 80% (oitenta por cento) da meta acumulada ao final de um trimestre, a **ANTT** iniciará um procedimento prévio à extinção antecipada consensual, fixando o prazo máximo de um trimestre para a **Concessionária** recuperar as metas acumuladas não atingidas.

45.5.1 As **Partes** consentem com a extinção antecipada da **Concessão** no caso de inexecução relevante durante o **Período de Transição**, nos termos da subcláusula 45.4.6(ii), apurada conforme procedimento previsto nesta subcláusula.

3.54. A área técnica da ANTT também se posicionou quanto ao questionado. A Nota Informativa SEI nº 258/2025/COGIP/GEGR/SUOD/DIR traz o seguinte:

Esta GEGIR esclarece que a posição institucional da ANTT, bem como do Governo Federal, conforme diretrizes estabelecidas pela [Portaria MT nº 848/2023](#), é no sentido de viabilizar a reestruturação de contratos de concessão rodoviária considerados críticos, desde que observados os critérios de viabilidade técnica e econômica. No caso em questão, a atuação desta Agência foi formalizada por meio do Parecer nº 07/2023, elaborado pela Superintendência de Concessão da Infraestrutura – SUCON, com a devida anuência da Diretoria Colegiada, consolidando o posicionamento da ANTT quanto à remodelagem do contrato da CCR MSVIA.

O referido parecer destacou a necessidade de ajustes no cronograma de investimentos, bem como a readequação de algumas metas contratuais, sempre com o objetivo de garantir que os usuários da rodovia continuem a receber um serviço de qualidade.

Já o Despacho SUCON_30472784 informa que *'em caso de descumprimento, aplicam-se as penalidades previstas no Termo Aditivo e no Termo de Autocomposição, conforme detalhado no Edital do Processo Competitivo e seus Anexos, os quais estão disponíveis no site da ANTT.'* Além disso é apresentada a seguinte informação:

Também é imprescindível citar que no Termo de Autocomposição, na cláusula 4.24 e seguintes, trata-se do Período de Transição e do Processo de Extinção Antecipada Consensual, estabelecendo uma fiscalização mais rigorosa das metas de investimentos. Durante esse período de 3 anos, a Concessionária deverá cumprir as metas acordadas, sendo monitorada pela ANTT e por organismos de inspeção. Em caso de descumprimento superior a 20%, será concedido um prazo de 3 meses para ajustes, podendo, caso o problema persista, resultar na extinção antecipada do contrato. Além disso, a Concessionária ficará proibida de distribuir dividendos ou transferir o controle societário, salvo em condições específicas, e a ANTT realizará a revisão de ajustes tarifários conforme estabelecido no contrato.

13. A ANTT considera a suspensão do contrato de concessão em razão do descumprimento dos termos contratuais pela concessionária?

3.55. Em relação ao tema, lembra-se novamente que cabe à ANTT a gestão e a fiscalização do contrato de concessão, bem como as auditorias que porventura sejam executadas nos contratos. Dessa forma, para responder ao indagado a Nota Informativa SEI nº 258/2025/COGIP/GEGR/SUOD/DIR traz o seguinte:

A que pese, a Concessionária MSVIA encontra-se em processo de relicitação, que é um mecanismo atualmente disciplinado pela [Lei nº 13.448/2017](#) e constitui uma política pública instituída pelo Ministério dos Transportes com o objetivo de viabilizar a extinção amigável de contratos de parceria e a celebração de novos ajustes contratuais. Tal medida assegura a continuidade da prestação do serviço, dado que mantém a obrigatoriedade de conservação, operação, monitoramento e manutenção do trecho sob concessão, em atenção aos parâmetros mínimos estabelecidos. Essa abordagem viabiliza uma transição planejada e ordenada, minimizando os impactos negativos para os usuários. Diferentemente, a rescisão contratual, por sua natureza abrupta e disruptiva, configura um evento traumático, que inevitavelmente resulta em descontinuidade do serviço e gera consequências significativas tanto para os usuários quanto para o poder concedente. Assim, a manutenção do contrato sob o regime de relicitação demonstra ser a medida mais adequada para equilibrar os interesses do Poder Público e dos usuários, uma vez que garante a prestação dos serviços de forma planejada e segura até que um novo contrato de parceria seja formalizado, em conformidade com os ditames legais.

3.56. Já o Despacho SUCON_30472784 traz as mesmas informações já apresentadas no item anterior, de que *'em caso de descumprimento, aplicam-se as penalidades previstas no Termo Aditivo e no Termo de Autocomposição, conforme detalhado no Edital do Processo Competitivo e seus Anexos, os quais estão disponíveis no site da ANTT.'* Além disso, é mencionado que *"no Termo de Autocomposição, na cláusula 4.24 e seguintes, trata-se do Período de Transição e do Processo de Extinção Antecipada Consensual, estabelecendo uma fiscalização mais rigorosa das metas de investimentos. Durante esse período de 3 anos, a Concessionária deverá cumprir as metas acordadas, sendo monitorada pela ANTT e por organismos de inspeção. Em caso de descumprimento superior a 20%, será concedido um prazo de 3 meses para ajustes, podendo, caso o problema persista, resultar na extinção antecipada do contrato. Além disso, a Concessionária ficará proibida de distribuir dividendos ou transferir o controle societário, salvo em condições específicas, e a ANTT realizará a revisão de ajustes tarifários conforme estabelecido no contrato."*

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS E ENCAMINHAMENTOS

4.1. Sendo essas as informações de que dispõe este Departamento de Outorgas Rodoviárias, sugere-se o encaminhamento da presente Nota ao Gabinete da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário para avaliação e, em estando de acordo, envio à Secretaria Executiva para subsidiar resposta a ser encaminhada ao Parlamentar.

Atenciosamente,

ANDERSON SANTOS BELLAS
Coordenador-Geral de Concessões Rodoviárias

Destine o presente ao Gabinete da SNTR para as providências que julgar cabíveis.

FERNANDA DE GODOY PENTEADO
Diretora do Departamento de Outorgas Rodoviárias



Documento assinado eletronicamente por **Anderson Santos Bellas, Coordenador-Geral**, em 05/05/2025, às 12:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Fernanda de Godoy Penteado, Diretor de Outorgas Rodoviárias**, em 06/05/2025, às 11:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9522360** e o código CRC **32E4803E**.



Referência: Processo nº 50000.010699/2025-51



SEI nº 9522360

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívica Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: 61 2029-7693 - www.transportes.gov.br



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DIRETORIA
SUPERINTENDÊNCIA DE CONCESSÃO DA INFRAESTRUTURA

SUCON

DESPACHO

Processo nº: 50500.011414/2025-68

Destinatário: Coordenação de Acompanhamento Legislativo (COALE)

Assunto: Requerimento de Informação nº 603/2025, de autoria do Deputado Marcos Pollon-PL/MS

Data: (na data da assinatura eletrônica)

Senhora Coordenadora,

Nos referimos ao Despacho COALE (SEI nº 30304141), que encaminha a esta Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) o Requerimento de Informação nº 603/2025 (SEI nº 30210920), de autoria do Deputado Federal Marcos Pollon (PL/MS), o qual solicita esclarecimentos sobre os repasses financeiros realizados à concessionária CCR MSVia, especificamente no que tange ao montante de R\$ 3,9 bilhões liberados nos últimos anos, conforme amplamente divulgado pela mídia (SEI nº 30210920).

No pleito, são apresentados os seguintes questionamentos:

- 1. Qual o valor exato de recursos públicos repassados à CCR MSVia ao longo dos últimos anos, detalhando os repasses do BNDES, da Caixa Econômica Federal e de outras fontes?*
- 2. Quais os critérios e as condições exigidas pela ANTT e pelo Governo Federal para a liberação desses recursos?*
- 3. Como é feito o monitoramento e a fiscalização dos repasses e da aplicação desses recursos pela CCR MSVia? Existe alguma auditoria sobre o uso dos valores repassados?*
- 4. Em que medida esses repasses têm sido utilizados para a execução das obras de duplicação da BR-163?*
- 5. Quais são as razões para o atraso e a paralisação das obras de duplicação da BR-163, que deveriam ter sido concluídas em 2019? Qual é a previsão atual para a finalização dessas obras?*
- 6. O que tem sido feito para garantir que a concessionária cumpra os prazos estabelecidos no contrato, levando em consideração os valores significativos que já foram repassados à empresa?*
- 7. Quais medidas estão sendo adotadas para garantir a segurança dos motoristas que utilizam a rodovia diariamente, enquanto as obras não são concluídas?*
- 8. Quais providências o Governo Federal está adotando, em parceria com a ANTT, para mitigar os riscos de acidentes graves e fatais na BR-163?*
- 9. Qual a responsabilidade da CCR MSVia sobre os acidentes causados pela falta de infraestrutura na rodovia, e como está sendo tratada a questão da indenização às vítimas?*
- 10. Considerando o lucro gerado pela cobrança do pedágio, seria possível suspender temporariamente a cobrança até que a rodovia atenda aos padrões mínimos de segurança e infraestrutura?*
- 11. Existe alguma previsão para a repactuação ou revisão do contrato de concessão da BR-163, especialmente diante do descumprimento dos prazos e da não execução das obras?*
- 12. Qual é a posição da ANTT e do Governo Federal em relação à possibilidade de novas concessões ou reestruturações, caso a CCR MSVia continue a descumprir suas obrigações contratuais?*

Neste contexto, entendemos que, de acordo com as competências regimentais desta Superintendência, cabe-nos manifestar sobre os questionamentos 11, 12 e 13, nos seguintes termos:

Inicialmente, cumpre informar que, em 10 de março de 2025, foi publicado no site da ANTT o Edital de Processo Competitivo nº 01/2025, cujo objeto é o Processo Competitivo voltado à alienação de 100% das ações da SPE que atualmente administra o trecho da BR-163/MS, com extensão de 847,2 km, sob a gestão da concessionária MSVia. O referido edital está disponível no link: https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/reestruturacao-de-contratos-de-concessao/copy_of_BR-msvia/processo%20competitivo/edital-e-anexos.

A concessão da BR-163/MS foi objeto de licitação pública promovida pela ANTT, conforme o Edital nº 05/2013. A MSVia foi a vencedora do leilão ao oferecer um desconto de 52,74% sobre a tarifa-teto de R\$ 0,09720/km, firmando o contrato de concessão com a tarifa básica de pedágio (TBP) de R\$ 0,04381/km (base março/2012). O contrato foi assinado em 12/3/2014 e iniciou-se em 11/4/2014, com previsão de duração de 30 anos, podendo ser prorrogado.

Desde o início da concessão, a rodovia BR-163/MS tem desempenhado um papel crucial para o desenvolvimento econômico do Centro-Oeste, especialmente no escoamento de produção agrícola. Contudo, a MSVia tem enfrentado dificuldades em manter os altos níveis de investimentos exigidos pelo contrato, em virtude de crises econômicas e variações nos custos operacionais, o que resultou na classificação da concessão como "contrato estressado".

Em virtude dessa situação, o Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, implementou uma política de remodelagem dos contratos de concessão rodoviária, formalizada pela Portaria nº 848/2023, com o objetivo de readequar os contratos em situações críticas. A Portaria nº 373/2023, aprovada pelo Ministério dos Transportes, autorizou a formação de um Grupo de Trabalho (GT) para propor soluções consensuais para o contrato de concessão da MSVia.

Após análise pela ANTT e pela Diretoria Colegiada, o Parecer nº 7 de 19 de setembro de 2023 consolidou a necessidade de ajustes no cronograma de investimentos e na readequação das metas contratuais. A proposta foi posteriormente submetida ao Tribunal de Contas da União (TCU), que, por meio do Acórdão nº 2434/2024, validou a otimização do contrato de concessão, com algumas condicionantes, entre elas, a realização de uma consulta pública.

Em cumprimento à deliberação do TCU, a ANTT iniciou o processo de Consulta Pública nº 3/2024, conforme Deliberação nº 520 de 6 de dezembro de 2024, com o objetivo de colher sugestões sobre a remodelagem do contrato da MSVia. O Relatório Final da Consulta Pública nº 03/2024 foi aprovado em 30 de janeiro de 2025 pela Deliberação nº 34, e o Edital do Processo Competitivo nº 01/2025 foi publicado em seguida, estando disponível no site da ANTT.

Em resposta ao **item 11**, informamos que, conforme o Anexo 02 do Edital do Processo Competitivo nº 01/2025, a Assinatura do Termo Aditivo e a Liquidação do Contrato estão previstas para 29 de agosto de 2025, data em que se concretizará a efetiva repactuação do contrato de concessão, com a transferência de responsabilidades

Quanto aos **itens 12 e 13**, informamos que, em caso de descumprimento, aplicam-se as penalidades previstas no Termo Aditivo e no Termo de Autocomposição, conforme detalhado no Edital do Processo Competitivo e seus Anexos, os quais estão disponíveis no site da ANTT.

Também é imprescindível citar que no Termo de Autocomposição, na cláusula 4.24 e seguintes, trata-se do Período de Transição e do Processo de Extinção Antecipada Consensual, estabelecendo uma fiscalização mais rigorosa das metas de investimentos. Durante esse período de 3 anos, a Concessionária deverá cumprir as metas acordadas, sendo monitorada pela ANTT e por organismos de inspeção. Em caso de descumprimento superior a 20%, será concedido um prazo de 3 meses para ajustes, podendo, caso o problema persista, resultar na extinção antecipada do contrato. Além disso, a Concessionária ficará proibida de distribuir dividendos ou transferir o controle societário, salvo em condições específicas, e a ANTT realizará a revisão de ajustes tarifários conforme estabelecido no contrato.

Certos de que as informações prestadas atendem aos questionamentos realizados, nos colocamos à disposição para eventuais esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)

Marcelo Cardoso Fonseca

Superintendente de Concessão da Infraestrutura



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO CARDOSO FONSECA, Superintendente**, em 19/03/2025, às 22:43, 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 **30472784** e o código CRC **F114199D**.

Referência: Processo nº 50500.011414/2025-68

SEI nº 30472784



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DIRETORIA
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

SUOD

DESPACHO

Processo nº: 50500.011414/2025-68

Destinatário: Coordenação de Acompanhamento Legislativo – COALE

Assunto: Pleito do Deputado Marcos Pollon (PL/MS) - Solicitação de informações detalhadas sobre os repasses financeiros realizados à CCR MSVia - BR-163/MS - Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013 - CCR MSVia.

Senhora Coordenadora,

1. Trata-se do Despacho COALE (SEI nº 30304141), de 05/03/2025, que encaminhou, para análise e providências da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUOD, o Requerimento de Informação nº 603/2025 (SEI nº 30210920), de autoria do Deputado Federal Marcos Pollon (PL/MS), no qual solicita informações sobre os repasses financeiros realizados à Concessionária CCR MSVia, com destaque para o montante de R\$ 3,9 bilhões liberados ao longo dos últimos anos, conforme amplamente noticiado pela mídia.
2. O requerimento apresenta os seguintes questionamentos:

1. Qual o valor exato de recursos públicos repassados à CCR MSVia ao longo dos últimos anos, detalhando os repasses do BNDES, da Caixa Econômica Federal e de outras fontes?
2. Quais os critérios e as condições exigidas pela ANTT e pelo Governo Federal para a liberação desses recursos?
3. Como é feito o monitoramento e a fiscalização dos repasses e da aplicação desses recursos pela CCR MSVia? Existe alguma auditoria sobre o uso dos valores repassados?
4. Em que medida esses repasses têm sido utilizados para a execução das obras de duplicação da BR-163?
5. Quais são as razões para o atraso e a paralisação das obras de duplicação da BR-163, que deveriam ter sido concluídas em 2019? Qual é a previsão atual para a finalização dessas obras?
6. O que tem sido feito para garantir que a concessionária cumpra os prazos estabelecidos no contrato, levando em consideração os valores significativos que já foram repassados à empresa?
7. Quais medidas estão sendo adotadas para garantir a segurança dos motoristas que utilizam a rodovia diariamente, enquanto as obras não são concluídas?
8. Quais providências o Governo Federal está adotando, em parceria com a ANTT, para mitigar os riscos de acidentes graves e fatais na BR-163?
9. Qual a responsabilidade da CCR MSVia sobre os acidentes causados pela falta de infraestrutura na rodovia, e como está sendo tratada a questão da indenização às vítimas?
10. Considerando o lucro gerado pela cobrança do pedágio, seria possível suspender temporariamente a cobrança até que a rodovia atenda aos padrões mínimos de segurança e infraestrutura?
11. Existe alguma previsão para a repactuação ou revisão do contrato de concessão da BR-163, especialmente diante do descumprimento dos prazos e da não execução das obras?
12. Qual é a posição da ANTT e do Governo Federal em relação à possibilidade de novas concessões ou reestruturações, caso a CCR MSVia continue a descumprir suas obrigações contratuais?
13. A ANTT considera a suspensão do contrato de concessão em razão do descumprimento dos termos contratuais pela concessionária?

3. Sobre o assunto, informa-se que esta SUOD enviou o Despacho SUOD SEI nº 30401931, de 11/03/2025, à Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários - GEGIR para manifestação, que, por intermédio do Despacho COGIP SEI nº 31606436, de 29/04/2025, encaminhou a Nota Informativa nº 258/2025/COGIP/GEGIR/SUOD/DIR (SEI nº 30980393), de 29/04/2025, a qual contempla os seguintes esclarecimentos sobre os questionamentos do Deputado em tema:

1. Qual o valor exato de recursos públicos repassados à CCR MSVia ao longo dos últimos anos, detalhando os repasses do BNDES, da Caixa Econômica Federal e de outras fontes?

Sobre o assunto, faz-se menção ao Despacho CODEF (SEI nº 31386125), de 23/04/2025, elaborado anteriormente para atender à demanda também do Deputado Federal Marcos Pollon em que informou-se:

- i) Operações junto ao BNDES: inicialmente formalizou-se, em setembro de 2014, empréstimo-ponte no montante de R\$ 646 milhões, com vencimento previsto para abril de 2016, posteriormente substituído por empréstimo de longo prazo no valor de R\$ 2.109 milhões;
- ii) Operações junto à Caixa Econômica Federal: foram contratados, no ano de 2016, dois financiamentos distintos, sendo um no âmbito do programa FINISA, no montante de R\$ 527,3 milhões, e outro mediante repasse de recursos do BNDES no valor de R\$ 210 milhões.

Cumprir enfatizar que o valor total contratado pelas referidas operações bancárias somou R\$ 3,492 bilhões, sendo efetivamente captados pela concessionária recursos da ordem de R\$ 1,363 bilhões, sem que tenham ocorrido novas liberações após março de 2017. Ademais, conforme atestado pelos registros financeiros auditados, a concessionária CCR MSVia tem demonstrado histórico de regularidade e adimplência no pagamento do principal e dos encargos financeiros incidentes sobre as operações contratadas.

O quadro abaixo relata o saldo de capital de terceiros e de capital próprio aportados na concessionária desde 2014, bem como os registros de amortizações e pagamentos de juros associados aos financiamentos:

Tabela 1 - Demonstrativo de Captação de Recursos

Financiamentos	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Captações	267.789	275.488	713.602	105.732	0	0	0	0	0	0	0	1.3
Principal	0	0	560.619	0	0	0	22.945	47.766	47.894	48.401	48.768	7
Pagamento de Juros	0	26.599	44.207	65.261	68.150	67.134	29.443	56.535	62.712	59.835	56.780	5
Integralização de Capital	234.000	125.000	233.000	191.000	65.000	23.000	45.000	0	119.000	53.000	0	1.0

Para atender as necessidades desde o início da concessão, além dos financiamentos bancários, a concessionária utilizou aportes de capital próprio dos acionistas, totalizando R\$ 1,088 bilhão ao longo do período concessivo. Os dados do quadro 1, foram extraídos das Demonstrações Financeiras Auditadas, disponibilizadas no site da Comissão de Valores Mobiliários – CVM, acessível por meio do link: <https://www.gov.br/cvm/pt-br>.

2. Quais os critérios e as condições exigidas pela ANTT e pelo Governo Federal para a liberação desses recursos?

A liberação de recursos decorrentes de operações de financiamento constitui uma relação contratual estabelecida entre a Concessionária e as instituições financeiras, não sendo objeto de aprovação direta pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT ou pelo Governo Federal. No entanto, no exercício de sua competência regulatória, a ANTT realiza a análise das minutas contratuais com o objetivo de verificar se há oferecimento de bens vinculados à concessão como garantia da operação financeira.

Cabe ressaltar que, mesmo quando os ativos da concessão são utilizados como garantia, há limites previamente estabelecidos para assegurar que tais garantias não

comprometam a continuidade e a regularidade da prestação dos serviços.

Assim, a atuação da ANTT se dá no âmbito da verificação da conformidade da operação com o [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#), observando-se os limites e as vedações legais e contratuais, mas sem interferência direta na pactuação entre as partes.

3. Como é feito o monitoramento e a fiscalização dos repasses e da aplicação desses recursos pela CCR MSVia? Existe alguma auditoria sobre o uso dos valores repassados?

A aplicação dos recursos financeiros obtidos por meio de operações de crédito ou aportes de capital é de inteira responsabilidade da Concessionária, que os realiza sob seu exclusivo risco empresarial. A ANTT, enquanto Poder Concedente, não realiza fiscalização específica sobre a destinação dos valores repassados pelas instituições financeiras, tampouco interfere na gestão interna da concessionária quanto à alocação desses recursos.

O papel da Agência limita-se à fiscalização do cumprimento das obrigações contratuais assumidas pela concessionária, nos termos do [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#). Nesse contexto, cabe à ANTT verificar se as obras, serviços e padrões de desempenho previstos estão sendo efetivamente executados, independentemente da origem dos recursos utilizados para tanto.

4. Em que medida esses repasses têm sido utilizados para a execução das obras de duplicação da BR-163?

Como mencionado na resposta ao item 3, a aplicação dos recursos financeiros obtidos por meio de operações de crédito ou aportes de capital é de inteira responsabilidade da Concessionária. A ANTT não realiza fiscalização específica sobre a destinação dos valores repassados pelas instituições financeiras, limitando-se à fiscalização das obrigações contratuais assumidas.

Ainda, a MSVia anunciou a paralisação das obras de ampliação da capacidade em 2017. Após isso, apenas dois segmentos de duplicação foram entregues: do km 369+350 ao km 373+500, pista sul e do km 503+265 ao km 509+950, pista sul, ambos no ano de 2018.

Com a qualificação do empreendimento para a relicitação (Decreto 10.647/2021, PPI) e consequente assinatura de Termo Aditivo ao [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#) em 2021, foi acordada a execução de uma única obra de Ampliação da Capacidade/Manutenção do Nível de Serviço, qual seja, a interconexão, do tipo diamante, no km 258 (Dourados/MS), entregue em agosto de 2022.

5. Quais são as razões para o atraso e a paralisação das obras de duplicação da BR-163, que deveriam ter sido concluídas em 2019? Qual é a previsão atual para a finalização dessas obras?

Considerando que o contrato de concessão estabelece que todas as obras de duplicação deveriam ser executadas nos primeiros cinco anos de vigência, a Concessionária atribui os entraves à ocorrência de diversos fatores supervenientes e imprevisíveis, dentre os quais se destacam: a crise econômica enfrentada pelo país no período, com consequente redução do fluxo de veículos na malha concedida; alterações nas condições de acesso ao crédito junto a instituições de fomento; elevação expressiva nos custos do principal insumo asfáltico (CAP); bem como atrasos e fragmentações no processo de licenciamento ambiental. A saber, tais motivos foram apresentados pela Concessionária para análise desta ANTT, à luz dos arts. 13 e 14 da Lei 13.448/2017 e dos arts. 3º e 4º do Decreto 9.957/2019, que tratam dos requisitos ao procedimento de qualificação do empreendimento à relicitação, por meio da Carta PR-000467/2019 (SEI nº 2440213), de 20/12/2019.

Em relação à previsão atual para a finalização dessas obras, ao celebrar o [1º Termo Aditivo](#), cujo objeto é o estabelecimento das condições de prestação dos serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração, e da execução dos investimentos essenciais contemplados no contrato de concessão e das responsabilidades durante o período de transição e na transferência da concessão, ficaram suspensas as obrigações de investimentos constantes do Contrato de Concessão Originário não prevista no Anexo 1 do Termo Aditivo em questão, a saber:

CLÁUSULA TERCEIRA DAS CONDIÇÕES DE PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

3.1 Durante o período de vigência deste Termo Aditivo, a Concessionária deverá prestar os serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração do EMPREENDIMENTO e executar os INVESTIMENTOS ESSENCIAIS enumerados no Anexo I deste Termo Aditivo.

3.2 Caso seja apurada, durante a vigência deste Termo Aditivo, a existência de interesse público na realização de investimentos não previstos no Anexo I, a ANTT poderá, a seu critério:

(i) propor que a referida obrigação seja implementada pela Concessionária, assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, mediante sua expressa concordância; ou

(ii) providenciar que a referida obrigação seja realizada por órgão ou entidade da Administração Pública Federal, hipótese em que todos os ônus e responsabilidades relacionados ao referido investimento ficarão a cargo do Poder Concedente.

3.2.1 Na hipótese do item (ii) da subcláusula 3.2, o Poder Concedente poderá transferir à Concessionária, mediante concordância desta, a realização das obrigações de manutenção, conservação, operação e monitoração, assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro.

3.3 As condições de prestação dos serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração, e da execução dos INVESTIMENTOS ESSENCIAIS, objeto deste Termo Aditivo, foram estabelecidas pelas Partes considerando a database de março/2021, correspondente à data de publicação do Decreto nº 10.647/2021, com a qualificação do EMPREENDIMENTO para fins de relicitação.

Dessa forma, até que se inicie a vigência de um novo contrato de concessão ou até a efetiva implementação da solução consensual pactuada no âmbito do Tribunal de Contas da União, conforme disposto no Acórdão nº 2434/2024/TCU-Plenário, caberá à Concessionária MSVia a continuidade da prestação dos serviços de manutenção, conservação, operação, monitoração e execução dos investimentos essenciais previstos no Contrato de Concessão Originário, os quais foram expressamente mantidos no Anexo do referido Termo Aditivo. Ressalta-se que tal instrumento não contempla, dentre suas obrigações, a execução de obras de duplicação no trecho atualmente sob concessão.

As obras de duplicação só devem ser retomadas após assinatura do termo aditivo da repactuação, que deverá seguir o seguinte cronograma (atualizado em 07/04/2025):

Tabela 2 - Cronograma repactuação

EVENTO	DESCRIÇÃO DO EVENTO	DATA
1	Publicação do EDITAL em Português	31/01/2025
2	Abertura do Data Room, conforme ANEXO 3 - MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE AUDITORIA	03/02/2025
3	Início dos prazos para PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS ao EDITAL, apresentação de impugnações ao EDITAL e início do AMBIENTE DE PERGUNTAS E RESPOSTAS	
4	Publicação do Manual de Procedimentos do Processo Competitivo	07/02/2025
5	Publicação do EDITAL na versão em Inglês	07/02/2025
6	Término do prazo dos PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS ao EDITAL	17/03/2025
7	Término do prazo de divulgação das respostas aos PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS	08/04/2025
8	Término das SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTOS no AMBIENTE DE PERGUNTAS E RESPOSTAS do Data Room	14/05/2025
9	Término do prazo para apresentação de impugnações ao EDITAL	19/05/2025
10	ENTREGA DE DOCUMENTOS pelas PROPONENTES dos envelopes dos Volumes 1 e 2, na B3, localizada na Rua XV de Novembro, 275, Centro, São Paulo – SP	19/05/2025
11	Término do prazo para acesso ao DATA ROOM	19/05/2025
12	Término do prazo para divulgação dos julgamentos das impugnações ao EDITAL	21/05/2025
13	Término da análise pela COMISSÃO dos documentos constantes do Volume 1 – PRÉ-IDENTIFICAÇÃO E GARANTIA DE PROPOSTA	21/05/2025

14	Divulgação da lista das PROPONENTES aptas a participarem da SESSÃO PÚBLICA no site do PROCESSO COMPETITIVO.	21/05/2025
15	SESSÃO PÚBLICA com a abertura do envelope do Volume 2 – PROPOSTA ECONÔMICA, contendo a PROPOSTA ECONÔMICA das PROPONENTES e eventual disputa de lances viva-voz, a ocorrer na B3	22/05/2025
16	Divulgação do resultado da SESSÃO PÚBLICA do PROCESSO COMPETITIVO no site do PROCESSO COMPETITIVO.	22/05/2025
17	Entrega dos DOCUMENTOS do envelope do Volume 3 da PROPONENTE VENCEDORA	29/05/2025
18	Divulgação da ata de julgamento	05/06/2025
19	Divulgação do resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO	
20	Início do prazo de eventuais recursos contra o resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO	
21	Término do prazo para interposição de eventuais recursos quanto ao resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO	12/06/2025
22	Término do prazo para interposição de contrarrazões aos eventuais recursos interpostos quanto ao resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO	23/06/2025
23	Publicação da ata de julgamento de eventuais recursos interpostos quanto ao resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO	30/06/2025
24	Publicação do resultado definitivo do PROCESSO COMPETITIVO	
25	HOMOLOGAÇÃO, ADJUDICAÇÃO do OBJETO e anuência prévia da Diretoria da ANTT	03/07/2025
26	Convocação da adjudicatária para assinatura do CONTRATO DE COMPRA E VENDA	03/07/2025
27	Apresentação da GARANTIA DO CCV	08/07/2025
28	Fim do prazo para o cumprimento das condições precedentes à assinatura do CONTRATO DE COMPRA E VENDA	18/08/2025
29	Atestação do CCV pela COMISSÃO	25/08/2025
30	DECLARAÇÃO DE CONSUMAÇÃO DO PROCESSO COMPETITIVO	28/08/2025
31	Assinatura do CONTRATO DE COMPRA E VENDA	29/08/2025
32	LIQUIDAÇÃO DO CONTRATO DE COMPRA E VENDA	
33	Assinatura do TERMO ADITIVO	05/09/2025

6. O que tem sido feito para garantir que a concessionária cumpra os prazos estabelecidos no contrato, levando em consideração os valores significativos que já foram repassados à empresa?

Cumprir destacar o disposto na Cláusula Oitava do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, que trata das obrigações das partes envolvidas, em atenção aquelas atribuídas à ANTT:

CLÁUSULA OITAVA
DAS OBRIGAÇÕES DAS PARTES

[...]

8.2 Durante a vigência do presente Termo Aditivo, a ANTT fica obrigada a:

- (i) fiscalizar os serviços prestados pela Concessionária, nos termos da Cláusula Décima Segunda e dos Anexos I e II deste Termo Aditivo;
- (ii) contratar verificador independente para acompanhar o processo de relicitação do EMPREENDIMENTO, em cumprimento das obrigações assumidas neste Termo Aditivo;
- (iii) adotar todas as medidas necessárias para a promoção do novo certame licitatório do EMPREENDIMENTO dentro do prazo de vigência deste Termo Aditivo; e
- (iv) não instaurar processo de caducidade contra a Concessionária.

Dessa forma, a ANTT tem exercido regularmente a função de fiscalização das obrigações contratuais da Concessionária, em estrita observância ao previsto no Termo Aditivo supracitado. Ressalte-se, ainda, a contratação de Verificador Independente, cuja atuação tem por objetivo acompanhar de forma técnica e isenta o processo de relicitação, consequentemente o desempenho da Concessionária no cumprimento de suas obrigações, funcionando como instância adicional de controle e monitoramento.

Ainda, conforme o referido Termo Aditivo, a apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes do descumprimento do Contrato de Concessão Originário, do Termo Aditivo em questão e seus Anexos, atenderá ao disposto na Resolução ANTT nº 4.071/2013 e seguirá o rito do Processo Administrativo Simplificado, previsto nos arts. 81 a 87 da Resolução ANTT nº 5.083/2016. A que pese, o Termo Aditivo prevê mecanismos específicos de aferição da execução contratual, em que as receitas da concessionária são proporcionalmente ajustadas em razão da não execução de investimentos ou serviços.

7. Quais medidas estão sendo adotadas para garantir a segurança dos motoristas que utilizam a rodovia diariamente, enquanto as obras não são concluídas?

Conforme determinado no Termo Aditivo em vigência, a Concessionária deve continuar prestando serviços essenciais de manutenção, conservação, operação e monitoração, mantendo os serviços e condições da rodovia em níveis aderentes aos parâmetros de desempenho estabelecidos no [Programa de Exploração da Rodovia – PER](#).

8. Quais providências o Governo Federal está adotando, em parceria com a ANTT, para mitigar os riscos de acidentes graves e fatais na BR-163?

Conforme determinado no Termo Aditivo em vigência, a Concessionária deve continuar prestando serviços essenciais de manutenção, conservação, operação e monitoração da rodovia, dessa forma, ainda devem ser mantidos serviços como:

- Conservação e manutenção do pavimento;
- Recuperação e reforço da sinalização horizontal;
- Recuperação e conservação da sinalização vertical;
- Limpeza e desobstrução das faixas de rolamento/acostamento;
- Rodada na largura de 4 metros e limpeza da faixa de domínio;
- Serviço de socorro mecânico com guincho leve e guincho pesado;
- Serviço de socorro médico com ambulância de resgate e ambulância de suporte avançado.

Foi aprovado pela Diretoria da ANTT, recentemente, aditivo ao contrato para recolocação de radares controladores de velocidade, anteriormente retirados por falta de previsão contratual. Sendo assim, devemos contar com mais um reforço na segurança viária, principalmente em regiões de travessias urbanas.

9. Qual a responsabilidade da CCR MSVia sobre os acidentes causados pela falta de infraestrutura na rodovia, e como está sendo tratada a questão da indenização às vítimas?

Nos termos do [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#), a Concessionária é responsável por manter as condições adequadas de segurança, operação, manutenção e conservação da rodovia, conforme os Parâmetros de Desempenho e as especificações técnicas estabelecidas pela ANTT. A não observância dessas obrigações pode ensejar a aplicação de penalidades contratuais e regulatórias.

Em caso de acidentes, a concessionária tem a obrigação de prestar atendimento imediato por meio dos serviços operacionais previstos contratualmente, incluindo resgate e socorro médico aos usuários da rodovia. Esses serviços integram o escopo mínimo da concessão e devem estar disponíveis de forma contínua e eficaz, de modo a mitigar os impactos decorrentes de eventuais sinistros.

10. Considerando o lucro gerado pela cobrança do pedágio, seria possível suspender temporariamente a cobrança até que a rodovia atenda aos padrões mínimos de segurança e infraestrutura?

Inicialmente cabe mencionar o disposto no 1º Termo Aditivo ao [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#), acerca das condições de prestação dos serviços. A saber:

CLÁUSULA TERCEIRA DAS CONDIÇÕES DE PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

3.1 Durante o período de vigência deste Termo Aditivo, a Concessionária deverá prestar os serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração do EMPREENDIMENTO e executar os INVESTIMENTOS ESSENCIAIS enumerados no Anexo I deste Termo Aditivo.

[...]

Isto posto, o Terceiro Termo Aditivo ao [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#), atualmente prorrogado pelo [4º Termo Aditivo](#), dispõe o seguinte quanto a tarifa de pedágio:

**CLÁUSULA TERCEIRA
DA TARIFA**

3.1. As Tarifas de Pedágio a serem praticadas pela Concessionária durante a vigência do Terceiro Termo Aditivo, para atendimento da Ordem Procedimental n.º 04 do PROCEDIMENTO ARBITRAL N.º 24957/GSS/PFF, serão mantidas as mesmas aprovadas no âmbito da 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária do CONTRATO DE CONCESSÃO ORIGINÁRIO, inclusive quanto à periodicidade do reajuste.

3.2. A Tarifa Calculada prevista na subcláusula 4.2. do Terceiro Termo Aditivo será revisada considerando o ajuste dos eixos suspensos apurados no 1º Ano Relicitação – 14/06/2021 a 13/06/2022, bem como a incidência do Fator D e o Reajuste percebido no período compreendido entre fevereiro de 2021 e junho de 2022. Deverá ser reajustada nas mesmas datas da tarifa praticada. Em eventual revisão, ou em sede de haveres e deveres, deverão ser computados os impactos das verbas que não estão sendo consideradas no presente Termo Aditivo.

3.3. Ficam mantidos os percentuais apresentados na NOTA TÉCNICA SEI N.º 3357/2020/GEFIR/SUOD/DIR, de 04/08/2020, (SEI n.º 3818654) e expostos no Quadro 3, do 1º Termo Aditivo, para todos os itens referentes às Frentes de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço, Frente de Recuperação e Manutenção e Frente de Serviços Operacionais.

O Termo Aditivo celebrado em razão do processo de relicitação do [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#), estabelece os parâmetros mínimos a serem atendidos pela Concessionária. O não cumprimento desses parâmetros não resulta em lucro para a Concessionária. Ao contrário, o Termo Aditivo prevê mecanismos específicos de aferição da execução contratual, em que as receitas da concessionária são proporcionalmente ajustadas em razão da não execução de investimentos ou serviços. A ausência de cumprimento das obrigações implica na aplicação de penalidades e glosas tarifárias.

Dito isso, a suspensão da tarifa de pedágio, no atual estágio da arbitragem somente trará mais prejuízos aos serviços prestados, uma vez que essa medida agravaria a situação econômica da Concessionária e poderia inviabilizar a prestação do serviço público.

11. Existe alguma previsão para a repactuação ou revisão do contrato de concessão da BR-163, especialmente diante do descumprimento dos prazos e não execução das obras.

Insta mencionar que em 13/11/2024 o Tribunal de Contas da União – TCU, em atenção a [Portaria MT nº 848/2023](#) aprovou a otimização do Contrato de Concessão da BR-163/MS. A repactuação prevê obras de duplicação de 170 quilômetros e a implantação de terceira faixa em outros 190 quilômetros, além de outras melhorias na rodovia. Ainda, as tratativas relativas à elaboração dos estudos para os processos de repactuação são públicas e podem ser acompanhadas por meio do seguinte link de acesso: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias>.

12. Qual é a posição da ANTT e do Governo Federal em relação à possibilidade de novas concessões ou reestruturações, caso a CCR MSVia continue a descumprir suas obrigações contratuais?

Esta GEGIR esclarece que a posição institucional da ANTT, bem como do Governo Federal, conforme diretrizes estabelecidas pela [Portaria MT nº 848/2023](#), é no sentido de viabilizar a reestruturação de contratos de concessão rodoviária considerados críticos, desde que observados os critérios de viabilidade técnica e econômica. No caso em questão, a atuação desta Agência foi formalizada por meio do Parecer n.º 07/2023, elaborado pela Superintendência de Concessão da Infraestrutura – SUCON, com a devida anuência da Diretoria Colegiada, consolidando o posicionamento da ANTT quanto à remodelagem do contrato da CCR MSVia.

O referido parecer destacou a necessidade de ajustes no cronograma de investimentos, bem como a readequação de algumas metas contratuais, sempre com o objetivo de garantir que os usuários da rodovia continuem a receber um serviço de qualidade.

13. A ANTT considera a suspensão do contrato de concessão em razão do descumprimento dos termos contratuais pela concessionária?

A que pese, a Concessionária MSVia encontra-se em processo de relicitação, que é um mecanismo atualmente disciplinado pela [Lei nº 13.448/2017](#) e constitui uma política pública instituída pelo Ministério dos Transportes com o objetivo de viabilizar a extinção amigável de contratos de parceria e a celebração de novos ajustes contratuais. Tal medida assegura a continuidade da prestação do serviço, dado que mantém a obrigatoriedade de conservação, operação, monitoramento e manutenção do trecho sob concessão, em atenção aos parâmetros mínimos estabelecidos. Essa abordagem viabiliza uma transição planejada e ordenada, minimizando os impactos negativos para os usuários. Diferentemente, a rescisão contratual, por sua natureza abrupta e disruptiva, configura um evento traumático, que inevitavelmente resulta em descontinuidade do serviço e gera consequências significativas tanto para os usuários quanto para o poder concedente. Assim, a manutenção do contrato sob o regime de relicitação demonstra ser a medida mais adequada para equilibrar os interesses do Poder Público e dos usuários, uma vez que garante a prestação dos serviços de forma planejada e segura até que um novo contrato de parceria seja formalizado, em conformidade com os ditames legais.

4. Diante dessas informações, em alinhamento e corroboração ao exposto, entende-se que as informações prestadas suprem a demanda apresentada.
5. Por fim, restitui-se os autos à Coordenação de Acompanhamento Legislativo - COALE, a fim de fornecimento desse material ao Deputado Federal Marcos Pollon (PL/MS) e demais interessados acerca do requerimento em tema, e sugere-se que a Nota Informativa nº 258/2025/COGIP/GEFIR/SUOD/DIR (SEI nº 30980393) seja encaminhada como anexo, além de informar ao requerente que o presente processo nº 50500.011414/2025-68, em respeito aos princípios de publicidade e transparência, encontra-se classificado no Sistema Eletrônico de Informações - SEI como público, cujos autos podem ser acompanhados e consultados na íntegra por meio de consulta no site <https://portal.antt.gov.br/sei>: "Consulta Processual" > "Pesquisa Pública (SEI)".
6. Sendo o que cumpre para o momento, esta SUOD permanece à disposição para mais esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

(assinado e datado eletronicamente)

FERNANDO DE FREITAS BEZERRA

Superintendente de Infraestrutura Rodoviária



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO DE FREITAS BEZERRA, Superintendente**, em 29/04/2025, às 17:58, 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 **31724239** e o código CRC **9766BDA9**.

Referência: Processo nº 50500.011414/2025-68

SEI nº 31724239



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
GERÊNCIA DE GESTÃO DE INVESTIMENTOS RODOVIÁRIOS
COORDENAÇÃO DE GESTÃO DE INFORMAÇÕES E PASSIVOS REGULATÓRIOS DE INVESTIMENTOS

NOTA INFORMATIVA SEI Nº 258/2025/COGIP/GEGR/SUROD/DIR

DATA: 31/03/2025

Interessado: Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A.
Referência: 50500.011414/2025-68

Assunto: Requerimento de Informação nº 603/2025, de autoria do Deputado Marcos Pollon-PL/MS - BR-163/MS - Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013 - Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A.

1. OBJETIVO

1.1. A presente Nota Informativa tem o objetivo de esclarecer os levantamentos feitos no Requerimento de Informação nº 603/2025 (SEI nº 30210920), de autoria do Deputado Federal Marcos Pollon, no âmbito das competências das Unidades Organizacionais – UOs da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária – SUROD. O documento solicita informações detalhadas sobre os repasses financeiros realizados à Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A.

2. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

2.1. Trata-se o Processo nº 50500.011414/2025-68, em que por meio do Despacho SUROD (SEI nº 30401931), de 11/03/2025, remete o Despacho COALE (SEI nº 30304141), de 05/03/2025, que encaminhou, para análise e providências da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária – SUROD, o Requerimento de Informação nº 603/2025 (SEI nº 30210920), de autoria do Deputado Federal Marcos Pollon. O documento solicita informações detalhadas sobre os repasses financeiros realizados à Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense – CCR MSVia, com ênfase no montante de R\$ 3,9 bilhões liberados nos últimos anos, conforme amplamente noticiado pela mídia.

2.2. Sobre o assunto, o requerimento apresenta os seguintes questionamentos:

1. Qual o valor exato de recursos públicos repassados à CCR MSVia ao longo dos últimos anos, detalhando os repasses do BNDES, da Caixa Econômica Federal e de outras fontes?
2. Quais os critérios e as condições exigidas pela ANTT e pelo Governo Federal para a liberação desses recursos?
3. Como é feito o monitoramento e a fiscalização dos repasses e da aplicação desses recursos pela CCR MSVia? Existe alguma auditoria sobre o uso dos valores repassados?
4. Em que medida esses repasses têm sido utilizados para a execução das obras de duplicação da BR-163?
5. Quais são as razões para o atraso e a paralisação das obras de duplicação da BR-163, que deveriam ter sido concluídas em 2019? Qual é a previsão atual para a finalização dessas obras?
6. O que tem sido feito para garantir que a concessionária cumpra os prazos estabelecidos no contrato, levando em consideração os valores significativos que já foram repassados à empresa?
7. Quais medidas estão sendo adotadas para garantir a segurança dos motoristas que utilizam a rodovia diariamente, enquanto as obras não são concluídas?
8. Quais providências o Governo Federal está adotando, em parceria com a ANTT, para mitigar os riscos de acidentes graves e fatais na BR-163?
9. Qual a responsabilidade da CCR MSVia sobre os acidentes causados pela falta de infraestrutura na rodovia, e como está sendo tratada a questão da indenização às vítimas?
10. Considerando o lucro gerado pela cobrança do pedágio, seria possível suspender temporariamente a cobrança até que a rodovia atenda aos padrões mínimos de segurança e infraestrutura?
11. Existe alguma previsão para a repactuação ou revisão do contrato de concessão da BR-163, especialmente diante do descumprimento dos prazos e da não execução das obras?
12. Qual é a posição da ANTT e do Governo Federal em relação à possibilidade de novas concessões ou reestruturações, caso a CCR MSVia continue a descumprir suas obrigações contratuais?
13. A ANTT considera a suspensão do contrato de concessão em razão do descumprimento dos termos contratuais pela concessionária?

2.3. Isto posto, no Despacho SUROD (SEI nº 30401931), de 11/03/2025, a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária – SUROD encaminha os autos para que esta GEGIR levante informações acerca dos questionamentos 5, 6, 10, 11, 12 e 13.

2.4. Quanto aos demais questionamentos, esta GEGIR solicitou subsídios à Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária – GEGEF e à Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária – GEFOP, por meio dos Despachos COGIP (SEI nº 31157760), de 07/04/2025 e Despacho COGIP (SEI nº 31158006), de 07/04/2025, respectivamente.

3. ANÁLISE

3.1. Inicialmente, cabe informar que atualmente o [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#) celebrado entre esta Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A. - CCR MSVia encontra-se em processo de relicitação, com prazo a partir de 12/03/2025 até a data de início da vigência de novo contrato de concessão ou até a efetiva implementação da solução consensual alcançada no âmbito do Tribunal de Contas da União, objeto do Acórdão nº 2434/2024/TCU-Plenário, conforme consta no [4º Termo Aditivo](#) ao Contrato de Concessão.

3.2. Isto posto, em atenção ao solicitado, esta GEGIR serve-se do presente para esclarecer aos questionamentos levantados. A saber:

1. Qual o valor exato de recursos públicos repassados à CCR MSVia ao longo dos últimos anos, detalhando os repasses do BNDES, da Caixa Econômica Federal e de outras fontes?

3.3. Sobre o assunto, faz-se menção ao Despacho CODEF (SEI nº 31386125), de 23/04/2025, elaborado anteriormente para atender à demanda também do Deputado Federal Marcos Pollon em que informou-se:

- i) Operações junto ao BNDES: inicialmente formalizou-se, em setembro de 2014, empréstimo-ponte no montante de R\$ 646 milhões, com vencimento previsto para abril de 2016, posteriormente substituído por empréstimo de longo prazo no valor de R\$ 2.109 milhões;
- ii) Operações junto à Caixa Econômica Federal: foram contratados, no ano de 2016, dois financiamentos distintos, sendo um no âmbito do programa FINISA, no montante de R\$ 527,3 milhões, e outro mediante repasse de recursos do BNDES no valor de R\$ 210 milhões.

3.4. Cumprir enfatizar que o valor total contratado pelas referidas operações bancárias somou R\$ 3,492 bilhões, sendo efetivamente captados pela concessionária recursos da ordem de R\$ 1,363 bilhões, sem que tenham ocorrido novas liberações após março de 2017. Ademais, conforme atestado pelos registros financeiros auditados, a concessionária CCR MSVia tem demonstrado histórico de regularidade e adimplência no pagamento do principal e dos encargos financeiros incidentes sobre as operações contratadas.

3.5. O quadro abaixo relata o saldo de capital de terceiros e de capital próprio aportados na concessionária desde 2014, bem como os registros de amortizações e pagamentos de juros associados aos financiamentos:

Tabela 1 - Demonstrativo de Captação de Recursos

Financiamentos	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Captações	267.789	275.488	713.602	105.732	0	0	0	0	0	0	0	1.3
Principal	0	0	560.619	0	0	0	22.945	47.766	47.894	48.401	48.768	7
Pagamento de Juros	0	26.599	44.207	65.261	68.150	67.134	29.443	56.535	62.712	59.835	56.780	5
Integralização de Capital	234.000	125.000	233.000	191.000	65.000	23.000	45.000	0	119.000	53.000	0	1.0

3.6. Para atender as necessidades desde o início da concessão, além dos financiamentos bancários, a concessionária utilizou aportes de capital próprio dos acionistas, totalizando R\$ 1,088 bilhão ao longo do período concessivo. Os dados do quadro 1, foram extraídos das Demonstrações Financeiras Auditadas, disponibilizadas no site da Comissão de Valores Mobiliários – CVM, acessível por meio do link: <https://www.gov.br/cvm/pt-br>.

2. Quais os critérios e as condições exigidas pela ANTT e pelo Governo Federal para a liberação desses recursos?

3.7. A liberação de recursos decorrentes de operações de financiamento constitui uma relação contratual estabelecida entre a Concessionária e as instituições financeiras, não sendo objeto de aprovação direta pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT ou pelo Governo Federal. No entanto, no exercício de sua competência regulatória, a ANTT realiza a análise das minutas contratuais com o objetivo de verificar se há oferecimento de bens vinculados à concessão como garantia da operação financeira.

3.8. Cabe ressaltar que, mesmo quando os ativos da concessão são utilizados como garantia, há limites previamente estabelecidos para assegurar que tais garantias não comprometam a continuidade e a regularidade da prestação dos serviços.

3.9. Assim, a atuação da ANTT se dá no âmbito da verificação da conformidade da operação com o [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#), observando-se os limites e as vedações legais e contratuais, mas sem interferência direta na pactuação entre as partes.

3. Como é feito o monitoramento e a fiscalização dos repasses e da aplicação desses recursos pela CCR MSVia? Existe alguma auditoria sobre o uso dos valores repassados?

3.10. A aplicação dos recursos financeiros obtidos por meio de operações de crédito ou aportes de capital é de inteira responsabilidade da Concessionária, que os realiza sob seu exclusivo risco empresarial. A ANTT, enquanto Poder Concedente, não realiza fiscalização específica sobre a destinação dos valores repassados pelas instituições financeiras, tampouco interfere na gestão interna da concessionária quanto à alocação desses recursos.

3.11. O papel da Agência limita-se à fiscalização do cumprimento das obrigações contratuais assumidas pela concessionária, nos termos do [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#). Nesse contexto, cabe à ANTT verificar se as obras, serviços e padrões de desempenho previstos estão sendo efetivamente executados, independentemente da origem dos recursos utilizados para tanto.

4. Em que medida esses repasses têm sido utilizados para a execução das obras de duplicação da BR-163?

3.12. Como mencionado na resposta ao item 3, a aplicação dos recursos financeiros obtidos por meio de operações de crédito ou aportes de capital é de inteira responsabilidade da Concessionária. A ANTT não realiza fiscalização específica sobre a destinação dos valores repassados pelas instituições financeiras, limitando-se à fiscalização das obrigações contratuais assumidas.

3.13. Ainda, a MSVia anunciou a paralisação das obras de ampliação da capacidade em 2017. Após isso, apenas dois segmentos de duplicação foram entregues: do km 369+350 ao km 373+500, pista sul e do km 503+265 ao km 509+950, pista sul, ambos no ano de 2018.

3.14. Com a qualificação do empreendimento para a relicitação (Decreto 10.647/2021, PPI) e consequente assinatura de Termo Aditivo ao [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#) em 2021, foi acordada a execução de uma única obra de Ampliação da Capacidade/Manutenção do Nível de Serviço, qual seja, a interconexão, do tipo diamante, no km 258 (Dourados/MS), entregue em agosto de 2022.

5. Quais são as razões para o atraso e a paralisação das obras de duplicação da BR-163, que deveriam ter sido concluídas em 2019? Qual é a previsão atual para a finalização dessas obras?

3.15. Considerando que o contrato de concessão estabelece que todas as obras de duplicação deveriam ser executadas nos primeiros cinco anos de vigência, a Concessionária atribui os entraves à ocorrência de diversos fatores supervenientes e imprevisíveis, dentre os quais se destacam: a crise econômica enfrentada pelo país no período, com consequente redução do fluxo de veículos na malha concedida; alterações nas condições de acesso ao crédito junto a instituições de fomento; elevação expressiva nos custos do principal insumo asfáltico (CAP); bem como atrasos e fragmentações no processo de licenciamento ambiental. A saber, tais motivos foram apresentados pela Concessionária para análise desta ANTT, à luz dos arts. 13 e 14 da Lei 13.448/2017 e dos arts. 3º e 4º do Decreto 9.957/2019, que tratam dos requisitos ao procedimento de qualificação do empreendimento à relicitação, por meio da Carta PR-000467/2019 (SEI nº 2440213), de 20/12/2019.

3.16. Em relação à previsão atual para a finalização dessas obras, ao celebrar o [1º Termo Aditivo](#), cujo objeto é o estabelecimento das condições de prestação dos serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração, e da execução dos investimentos essenciais contemplados no contrato de concessão e das responsabilidades durante o período de transição e na transferência da concessão, ficaram suspensas as obrigações de investimentos constantes do Contrato de Concessão Originário não prevista no Anexo 1 do Termo Aditivo em questão, a saber:

CLÁUSULA TERCEIRA DAS CONDIÇÕES DE PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

3.1 Durante o período de vigência deste Termo Aditivo, a Concessionária deverá prestar os serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração do EMPREENDIMENTO e executar os INVESTIMENTOS ESSENCIAIS enumerados no Anexo I deste Termo Aditivo.

3.2 Caso seja apurada, durante a vigência deste Termo Aditivo, a existência de interesse público na realização de investimentos não previstos no Anexo I, a ANTT poderá, a seu critério:

(i) propor que a referida obrigação seja implementada pela Concessionária, assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, mediante sua expressa concordância; ou

(ii) providenciar que a referida obrigação seja realizada por órgão ou entidade da Administração Pública Federal, hipótese em que todos os ônus e responsabilidades relacionados ao referido investimento ficarão a cargo do Poder Concedente.

3.2.1 Na hipótese do item (ii) da subcláusula 3.2, o Poder Concedente poderá transferir à Concessionária, mediante concordância desta, a realização das obrigações de manutenção, conservação, operação e monitoração, assegurada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro.

3.3 As condições de prestação dos serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração, e da execução dos INVESTIMENTOS ESSENCIAIS, objeto deste Termo

3.17. Dessa forma, até que se inicie a vigência de um novo contrato de concessão ou até a efetiva implementação da solução consensual pactuada no âmbito do Tribunal de Contas da União, conforme disposto no Acórdão nº 2434/2024/TCU-Plenário, caberá à Concessionária MSVia a continuidade da prestação dos serviços de manutenção, conservação, operação, monitoração e execução dos investimentos essenciais previstos no Contrato de Concessão Originário, os quais foram expressamente mantidos no Anexo do referido Termo Aditivo. Ressalta-se que tal instrumento não contempla, dentre suas obrigações, a execução de obras de duplicação no trecho atualmente sob concessão.

3.18. As obras de duplicação só devem ser retomadas após assinatura do termo aditivo da repactuação, que deverá seguir o seguinte cronograma (atualizado em 07/04/2025):

Tabela 2 - Cronograma repactuação

EVENTO	DESCRIÇÃO DO EVENTO	DATA
1	Publicação do EDITAL em Português	31/01/2025
2	Abertura do Data Room, conforme ANEXO 3 - MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE AUDITORIA	03/02/2025
3	Início dos prazos para PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS ao EDITAL, apresentação de impugnações ao EDITAL e início do AMBIENTE DE PERGUNTAS E RESPOSTAS	
4	Publicação do Manual de Procedimentos do Processo Competitivo	07/02/2025
5	Publicação do EDITAL na versão em Inglês	07/02/2025
6	Término do prazo dos PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS ao EDITAL	17/03/2025
7	Término do prazo de divulgação das respostas aos PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS	08/04/2025
8	Término das SOLICITAÇÕES DE ESCLARECIMENTOS no AMBIENTE DE PERGUNTAS E RESPOSTAS do Data Room	14/05/2025
9	Término do prazo para apresentação de impugnações ao EDITAL	19/05/2025
10	ENTREGA DE DOCUMENTOS pelas PROPONENTES dos envelopes dos Volumes 1 e 2, na B3, localizada na Rua XV de Novembro, 275, Centro, São Paulo – SP	19/05/2025
11	Término do prazo para acesso ao DATA ROOM	19/05/2025
12	Término do prazo para divulgação dos julgamentos das impugnações ao EDITAL	21/05/2025
13	Término da análise pela COMISSÃO dos documentos constantes do Volume 1 – PRÉ-IDENTIFICAÇÃO E GARANTIA DE PROPOSTA	21/05/2025
14	Divulgação da lista das PROPONENTES aptas a participarem da SESSÃO PÚBLICA no site do PROCESSO COMPETITIVO.	21/05/2025
15	SESSÃO PÚBLICA com a abertura do envelope do Volume 2 – PROPOSTA ECONÔMICA, contendo a PROPOSTA ECONÔMICA das PROPONENTES e eventual disputa de lances viva-voz, a ocorrer na B3	22/05/2025
16	Divulgação do resultado da SESSÃO PÚBLICA do PROCESSO COMPETITIVO no site do PROCESSO COMPETITIVO.	22/05/2025
17	Entrega dos DOCUMENTOS do envelope do Volume 3 da PROPONENTE VENCEDORA	29/05/2025
18	Divulgação da ata de julgamento	05/06/2025
19	Divulgação do resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO	
20	Início do prazo de eventuais recursos contra o resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO	12/06/2025
21	Término do prazo para interposição de eventuais recursos quanto ao resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO	
22	Término do prazo para interposição de contrarrazões aos eventuais recursos interpostos quanto ao resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO	23/06/2025
23	Publicação da ata de julgamento de eventuais recursos interpostos quanto ao resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO	30/06/2025
24	Publicação do resultado definitivo do PROCESSO COMPETITIVO	
25	HOMOLOGAÇÃO, ADJUDICAÇÃO do OBJETO e anuência prévia da Diretoria da ANTT	03/07/2025
26	Convocação da adjudicatária para assinatura do CONTRATO DE COMPRA E VENDA	03/07/2025
27	Apresentação da GARANTIA DO CCV	08/07/2025
28	Fim do prazo para o cumprimento das condições precedentes à assinatura do CONTRATO DE COMPRA E VENDA	18/08/2025
29	Atestação do CCV pela COMISSÃO	25/08/2025
30	DECLARAÇÃO DE CONSUMAÇÃO DO PROCESSO COMPETITIVO	28/08/2025
31	Assinatura do CONTRATO DE COMPRA E VENDA	29/08/2025
32	LIQUIDAÇÃO DO CONTRATO DE COMPRA E VENDA	
33	Assinatura do TERMO ADITIVO	05/09/2025

6. O que tem sido feito para garantir que a concessionária cumpra os prazos estabelecidos no contrato, levando em consideração os valores significativos que já foram repassados à empresa?

3.19. Cumpre destacar o disposto na Cláusula Oitava do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, que trata das obrigações das partes envolvidas, em atenção aquelas atribuídas à ANTT:

CLÁUSULA OITAVA

DAS OBRIGAÇÕES DAS PARTES

[...]

8.2 Durante a vigência do presente Termo Aditivo, a ANTT fica obrigada a:

- (i) fiscalizar os serviços prestados pela Concessionária, nos termos da Cláusula Décima Segunda e dos Anexos I e II deste Termo Aditivo;
- (ii) contratar verificador independente para acompanhar o processo de relicitação do EMPREENDIMENTO, em cumprimento das obrigações assumidas neste Termo Aditivo;
- (iii) adotar todas as medidas necessárias para a promoção do novo certame licitatório do EMPREENDIMENTO dentro do prazo de vigência deste Termo Aditivo; e
- (iv) não instaurar processo de caducidade contra a Concessionária.

3.20. Dessa forma, a ANTT tem exercido regularmente a função de fiscalização das obrigações contratuais da Concessionária, em estrita observância ao previsto no Termo Aditivo supracitado. Ressalte-se, ainda, a contratação de Verificador Independente, cuja atuação tem por objetivo acompanhar de forma técnica e isenta o processo de relicitação, consequentemente o desempenho da Concessionária no cumprimento de suas obrigações, funcionando como instância adicional de controle e monitoramento.

3.21. Ainda, conforme o referido Termo Aditivo, a apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes do descumprimento do Contrato de Concessão Originário, do Termo Aditivo em questão e seus Anexos, atenderá ao disposto na Resolução ANTT nº 4.071/2013 e seguirá o rito do Processo Administrativo Simplificado, previsto nos arts. 81 a 87 da Resolução ANTT nº 5.083/2016. A que pese, o Termo Aditivo prevê mecanismos específicos de aferição da execução contratual, em que as receitas da concessionária são proporcionalmente ajustadas em razão da não execução de investimentos ou serviços.

7. Quais medidas estão sendo adotadas para garantir a segurança dos motoristas que utilizam a rodovia diariamente, enquanto as obras não são concluídas?

3.22. Conforme determinado no Termo Aditivo em vigência, a Concessionária deve continuar prestando serviços essenciais de manutenção, conservação, operação e monitoração, mantendo os serviços e condições da rodovia em níveis aderentes aos parâmetros de desempenho estabelecidos no [Programa de Exploração da Rodovia – PER](#).

8. Quais providências o Governo Federal está adotando, em parceria com a ANTT, para mitigar os riscos de acidentes graves e fatais na BR-163?

3.23. Conforme determinado no Termo Aditivo em vigência, a Concessionária deve continuar prestando serviços essenciais de manutenção, conservação, operação e monitoração da rodovia, dessa forma, ainda devem ser mantidos serviços como:

- Conservação e manutenção do pavimento;
- Recuperação e reforço da sinalização horizontal;
- Recuperação e conservação da sinalização vertical;
- Limpeza e desobstrução das faixas de rolamento/acostamento;
- Roçada na largura de 4 metros e limpeza da faixa de domínio;
- Serviço de socorro mecânico com guincho leve e guincho pesado;
- Serviço de socorro médico com ambulância de resgate e ambulância de suporte avançado.

3.24. Foi aprovado pela Diretoria da ANTT, recentemente, aditivo ao contrato para recolocação de radares controladores de velocidade, anteriormente retirados por falta de previsão contratual. Sendo assim, devemos contar com mais um reforço na segurança viária, principalmente em regiões de travessias urbanas.

9. Qual a responsabilidade da CCR MSVia sobre os acidentes causados pela falta de infraestrutura na rodovia, e como está sendo tratada a questão da indenização às vítimas?

3.25. Nos termos do [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#), a Concessionária é responsável por manter as condições adequadas de segurança, operação, manutenção e conservação da rodovia, conforme os Parâmetros de Desempenho e as especificações técnicas estabelecidas pela ANTT. A não observância dessas obrigações pode ensejar a aplicação de penalidades contratuais e regulatórias.

3.26. Em caso de acidentes, a concessionária tem a obrigação de prestar atendimento imediato por meio dos serviços operacionais previstos contratualmente, incluindo resgate e socorro médico aos usuários da rodovia. Esses serviços integram o escopo mínimo da concessão e devem estar disponíveis de forma contínua e eficaz, de modo a mitigar os impactos decorrentes de eventuais sinistros.

10. Considerando o lucro gerado pela cobrança do pedágio, seria possível suspender temporariamente a cobrança até que a rodovia atenda aos padrões mínimos de segurança e infraestrutura?

3.27. Inicialmente cabe mencionar o disposto no 1º Termo Aditivo ao [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#), acerca das condições de prestação dos serviços. A saber:

CLÁUSULA TERCEIRA DAS CONDIÇÕES DE PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

3.1 Durante o período de vigência deste Termo Aditivo, a Concessionária deverá prestar os serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração do EMPREENDIMENTO e executar os INVESTIMENTOS ESSENCIAIS enumerados no Anexo I deste Termo Aditivo.

[...]

3.28. Isto posto, o Terceiro Termo Aditivo ao [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#), atualmente prorrogado pelo [4º Termo Aditivo](#), dispõe o seguinte quanto a tarifa de pedágio:

CLÁUSULA TERCEIRA

DA TARIFA

3.1. As Tarifas de Pedágio a serem praticadas pela Concessionária durante a vigência do Terceiro Termo Aditivo, para atendimento da Ordem Procedimental n.º 04 do

3.2. A Tarifa Calculada prevista na subcláusula 4.2. do Terceiro Termo Aditivo será revisada considerando o ajuste dos eixos suspensos apurados no 1º Ano Relicitação – 14/06/2021 a 13/06/2022, bem como a incidência do Fator D e o Reajuste percebido no período compreendido entre fevereiro de 2021 e junho de 2022. Deverá ser reajustada nas mesmas datas da tarifa praticada. Em eventual revisão, ou em sede de haveres e deveres, deverão ser computados os impactos das verbas que não estão sendo consideradas no presente Termo Aditivo.

3.3. Ficam mantidos os percentuais apresentados na NOTA TÉCNICA SEI Nº 3357/2020/GEFIR/SUOD/DIR, de 04/08/2020, (SEI nº 3818654) e expostos no Quadro 3, do 1º Termo Aditivo, para todos os itens referentes às Frentes de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço, Frente de Recuperação e Manutenção e Frente de Serviços Operacionais.

3.29. O Termo Aditivo celebrado em razão do processo de relicitação do [Contrato de Concessão do Edital nº 005/2013](#), estabelece os parâmetros mínimos a serem atendidos pela Concessionária. O não cumprimento desses parâmetros não resulta em lucro para a Concessionária. Ao contrário, o Termo Aditivo prevê mecanismos específicos de aferição da execução contratual, em que as receitas da concessionária são proporcionalmente ajustadas em razão da não execução de investimentos ou serviços. A ausência de cumprimento das obrigações implica na aplicação de penalidades e glosas tarifárias.

3.30. Dito isso, a suspensão da tarifa de pedágio, no atual estágio da arbitragem somente trará mais prejuízos aos serviços prestados, uma vez que essa medida agravaria a situação econômica da Concessionária e poderia inviabilizar a prestação do serviço público.

11. Existe alguma previsão para a repactuação ou revisão do contrato de concessão da BR-163, especialmente diante do descumprimento dos prazos e não execução das obras.

3.31. Insta mencionar que em 13/11/2024 o Tribunal de Contas da União – TCU, em atenção a [Portaria MT nº 848/2023](#) aprovou a otimização do Contrato de Concessão da BR-163/MS. A repactuação prevê obras de duplicação de 170 quilômetros e a implantação de terceira faixa em outros 190 quilômetros, além de outras melhorias na rodovia. Ainda, as tratativas relativas à elaboração dos estudos para os processos de repactuação são públicas e podem ser acompanhadas por meio do seguinte link de acesso: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias>.

12. Qual é a posição da ANTT e do Governo Federal em relação à possibilidade de novas concessões ou reestruturações, caso a CCR MSVia continue a descumprir suas obrigações contratuais?

3.32. Esta GEGIR esclarece que a posição institucional da ANTT, bem como do Governo Federal, conforme diretrizes estabelecidas pela [Portaria MT nº 848/2023](#), é no sentido de viabilizar a reestruturação de contratos de concessão rodoviária considerados críticos, desde que observados os critérios de viabilidade técnica e econômica. No caso em questão, a atuação desta Agência foi formalizada por meio do Parecer nº 07/2023, elaborado pela Superintendência de Concessão da Infraestrutura – SUCON, com a devida anuência da Diretoria Colegiada, consolidando o posicionamento da ANTT quanto à remodelagem do contrato da CCR MSVia.

3.33. O referido parecer destacou a necessidade de ajustes no cronograma de investimentos, bem como a readequação de algumas metas contratuais, sempre com o objetivo de garantir que os usuários da rodovia continuem a receber um serviço de qualidade.

13. A ANTT considera a suspensão do contrato de concessão em razão do descumprimento dos termos contratuais pela concessionária?

3.34. A que pese, a Concessionária MSVia encontra-se em processo de relicitação, que é um mecanismo atualmente disciplinado pela [Lei nº 13.448/2017](#) e constitui uma política pública instituída pelo Ministério dos Transportes com o objetivo de viabilizar a extinção amigável de contratos de parceria e a celebração de novos ajustes contratuais. Tal medida assegura a continuidade da prestação do serviço, dado que mantém a obrigatoriedade de conservação, operação, monitoramento e manutenção do trecho sob concessão, em atenção aos parâmetros mínimos estabelecidos. Essa abordagem viabiliza uma transição planejada e ordenada, minimizando os impactos negativos para os usuários. Diferentemente, a rescisão contratual, por sua natureza abrupta e disruptiva, configura um evento traumático, que inevitavelmente resulta em descontinuidade do serviço e gera consequências significativas tanto para os usuários quanto para o poder concedente. Assim, a manutenção do contrato sob o regime de relicitação demonstra ser a medida mais adequada para equilibrar os interesses do Poder Público e dos usuários, uma vez que garante a prestação dos serviços de forma planejada e segura até que um novo contrato de parceria seja formalizado, em conformidade com os ditames legais.

4. ENCAMINHAMENTO

4.1. Isto posto, em atenção ao Despacho SUOD (SEI nº 30401931), remete-se os autos à SUOD acompanhados dos devidos esclarecimentos ao Requerimento de Informação nº 603/2025 (SEI nº 30210920), os quais tratam dos repasses financeiros realizados à Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A.

4.2. Sendo o que cumpre para o momento, esta GEGIR permanece à disposição para mais esclarecimentos que se façam necessários.

(assinado e datado eletronicamente)

LUIZ PAULO GIROTTO JUNIOR

Coordenador de Gestão de Informações e Passivos Regulatórios de Investimentos - Substituto

(assinado e datado eletronicamente)

LUCIANO ESTEVE FERREIRA DE ASSIS

Gerente de Gestão de Investimentos Rodoviários



Documento assinado eletronicamente por **LUIZ PAULO GIROTTO JUNIOR, Coordenador(a)**, em 29/04/2025, às 15:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANO ESTEVE FERREIRA DE ASSIS, Gerente**, em 29/04/2025, às 15:49, 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 **30980393** e o código CRC **6C4CD653**.

