



2025

**Relatório de CSC:
Agência Nacional de
Transportes Terrestres
Ministério dos Transportes
Autopista Régis Bittencourt
S.A.
Tribunal de Contas da União**



Solicitação de Solução Consensual Régis Bittencourt – BR 116/SP/PR

TC 018.326/2024-2

Atos de Admissão: Despachos do Min. Presidente Bruno Dantas e do Ministro Walton Alencar (peças 16 e 17)

Solicitação de Solução Consensual

Objeto da Solução Consensual: Contrato de Concessão entre ANTT e a Concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A., para exploração de 383,3 km da Rodovia BR 116/SP/PR, de fevereiro de 2008

Período de funcionamento da comissão: de 23/10/2024 a 20/2/2025, prorrogado até 24/3/2025, por meio do Despacho do Presidente (peça 40)

Composição da Comissão de Solução Consensual

Nome	Entidade representada
Alisson de Almeida Freire	Autopista Régis Bittencourt S.A.
George André Palermo Santoro	Ministério dos Transportes
Guilherme Theodoro Sampaio	Agência Nacional de Transportes Terrestres
Marcus Vinícius Campiteli	Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil
Rafael Lapa Santos Bezerra (coordenador)	Secretaria de Controle Externo de Soluções Consensuais e Prevenção de Conflitos
Rafael Estéfano Crispim	Secretaria de Controle Externo de Soluções Consensuais e Prevenção de Conflitos

Ato de designação: Portaria Segecex n. 29/2024

EM RESUMO

Por que o processo foi admitido?

O processo foi admitido para que uma Comissão avaliasse uma possível solução consensual relacionada ao contrato de concessão da Rodovia BR-116 (Régis Bittencourt), que liga Curitiba a São Paulo, que melhor atendesse ao interesse público.

Embora ainda restem aproximadamente 7 anos de vigência contratual, grande parte dos investimentos previstos já foi realizada, restando poucas obras a serem executadas. Ao mesmo tempo, o contrato arrecada anualmente valores insuficientes para atender às necessidades urgentes de recuperação estrutural do pavimento e correções de traçado, que prejudicam a segurança da rodovia.

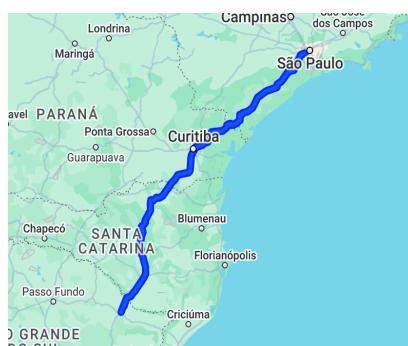
O que o acordo envolve?

O acordo prevê a modernização do contrato, passando a seguir as boas práticas regulatórias já adotadas nos contratos mais recentes da 5ª Etapa das concessões de rodovia, terá uma prorrogação de 8 anos, e será levado a leilão. Ainda, serão investidos cerca de R\$ 7,232 bilhões em obras de ampliação, correções de traçado, melhorias operacionais e restauração do pavimento, sendo cerca de R\$ 3 bilhões aplicados já nos primeiros três anos, visando segurança, redução de acidentes e melhor fluidez.

SOLICITAÇÃO DE SOLUÇÃO CONSENSUAL RODOVIA BR-116 SÃO PAULO/CURITIBA (RÉGIS BITTENCOURT).

O que foi discutido?

O processo teve início com uma proposta apresentada pela concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A., elaborada com base nas diretrizes da Portaria nº 848/2023 do Ministério dos Transportes, visando a adequação e modernização do contrato de concessão vigente. Durante as reuniões da Comissão, porém, foram debatidos outros cenários e alternativas, especialmente relacionados ao prazo adicional da concessão, ao montante necessário para execução das obras de restauração do pavimento e melhoria operacional, bem como à forma de mitigar riscos econômicos e operacionais associados à execução dessas alterações no contrato vigente.



Essas discussões levaram ao desenvolvimento de um modelo consensual que incorpora investimentos significativos nos primeiros anos, com regras claras para monitoramento e fiscalização pela ANTT, incluindo mecanismos para assegurar que as melhorias previstas sejam efetivamente implementadas. Também foram consideradas alternativas regulatórias e jurídicas que permitissem minimizar os riscos financeiros e operacionais das partes envolvidas, resultando em um acordo mais equilibrado e alinhado às melhores práticas adotadas nas concessões rodoviárias mais recentes.

Por que o acordo é vantajoso?

O acordo é vantajoso porque oferece uma solução célere frente a alternativas mais demoradas e arriscadas, como a relicitação ou a caducidade, e permite ganhos operacionais, econômicos e sociais relevantes, com melhoria do nível de serviço, redução de acidentes, geração de empregos, estímulo à economia regional e manutenção de tarifas abaixo da média das concessões federais. Ainda, mitiga riscos jurídicos e regulatórios por meio da renúncia a processos litigiosos, proporcionando maior segurança jurídica às partes. Em resumo, visa a uma rodovia mais segura aos usuários e reduz significativamente os riscos financeiros, operacionais e regulatórios para a administração pública e para a concessionária.

Sumário

Introdução.....	5
Contextualização	6
Proposta de solução Consensual.....	12
Capex.....	12
Opex	13
Contorno Norte de Curitiba.....	14
Fluxo de Caixa Marginal (FCM2) – duplicação da Serra do Cafezal.....	14
Projeção de demanda de tráfego	15
Taxa Interna de Retorno e prazo da concessão	16
Tarifa	17
Período de transição	19
Processo competitivo e indenização em caso de troca de controle	21
Vantajosidade	27
Conclusão	29
Apêndice A – Histórico e estado atual da Régis Bittencourt	32
Apêndice B – Fundamentação do rol de obras.....	47
Retorno em desnível.....	54
Faixa Adicional	55
CORREÇÃO de traçado	58
Túnel.....	62
Macrodrenagem.....	64
Ponto de parada de descanso.....	67
Demais obras de segurança viária e melhoria Operacional	68
Apêndice C – Vantajosidade do acordo e atendimento da política pública	73
Apêndice D – Detalhamento dos termos do acordo	89
Apêndice E – Lista de figuras, gráficos e tabelas.....	128

Introdução

1. Trata-se de Solicitação de Solução Consensual formulada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a fim de resolução de controvérsias envolvendo o Contrato de Concessão de Serviço Público celebrado entre a ANTT e a Concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A (ARB), Sociedade de Propósito Específico do grupo empresarial Arteris, relativo à Rodovia BR-116/PR/SP (adiante denominada Rodovia Régis Bittencourt).
2. A Comissão de Solução Consensual (CSC) foi instituída pela Portaria Segecex nº 29, de 16 de outubro de 2024, e, inicialmente, teve suas atividades previstas para ocorrer até o dia 20 de fevereiro de 2025. Após autorização de prorrogação pelo Ministro-Presidente, nos termos da IN-TCU n. 91/2022, o prazo final da comissão foi até 24/3/2025.
3. A CSC foi composta por representantes da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso), Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e Aviação Civil (AudRodoviaAviação), do MT, da ANTT e da concessionária ARB. Foram feitas reuniões semanais, além de uma visita à rodovia, entre os dias 11 e 13 de novembro de 2024, que permitiu aos membros verem de perto a situação atual da rodovia.
4. Este relatório detalha a proposta de solução consensual em Comissão, abordando aspectos essenciais como os investimentos necessários na infraestrutura da rodovia, as obras de correção de traçado, recuperação estrutural do pavimento, melhorias de segurança viária, mecanismos regulatórios que assegurem a correta execução do contrato, bem como a vantajosidade do acordo para a União.
5. Atualmente, a concessão da rodovia BR-116/PR/SP enfrenta desafios significativos relacionados ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato em vigor. Destacam-se questões como degradação acentuada do pavimento, elevados índices de acidentes e interrupções constantes do tráfego, tombamentos e alagamentos, fatores esses que comprometem não apenas a segurança e o conforto dos usuários, mas também a eficiência econômica e a operacionalização desse importante corredor logístico. Diante desse cenário, a CSC se debruçou sobre o problema e chegou a uma proposta de solução consensual que busca conciliar os interesses da empresa com o interesse público, tendo especial foco no usuário da rodovia. No decorrer das atividades da CSC, foram discutidos cenários de possíveis soluções, diferentes da proposta inicial protocolada e abordados no Apêndice D – Detalhamento dos termos do acordo.
6. A proposta eleita pela Comissão como a que melhor atende ao interesse público contempla modernização do contrato, que será levado a leilão, com novo prazo de 15 anos e prevê investimentos de aproximadamente R\$ 7,23 bilhões em obras de correção de traçado, ampliação da capacidade, recuperação estrutural do pavimento e melhorias na segurança da Rodovia Régis Bittencourt. Cerca de R\$ 2,5 bilhões desses investimentos serão executados já nos primeiros três anos, com a adoção de práticas regulatórias atualizadas ao modelo da 5ª etapa das concessões rodoviárias federais da ANTT. A execução contratual contará com período de transição e acompanhamento específico de obras contidas nas fases de recuperação do pavimento.
7. Neste relatório, serão abordados os termos principais do acordo, sua vantajosidade para a União e para os usuários, e os mecanismos regulatórios e contratuais adotados para garantir a concretização das intervenções propostas, visando o aprimoramento substancial das condições da BR-116/PR/SP e beneficiando diretamente milhões de habitantes das regiões metropolitanas de São Paulo e Curitiba, bem como toda a cadeia logística nacional. Para maior aprofundamento, os apêndices possuem informações mais detalhadas sobre os assuntos e debates tratados em comissão.

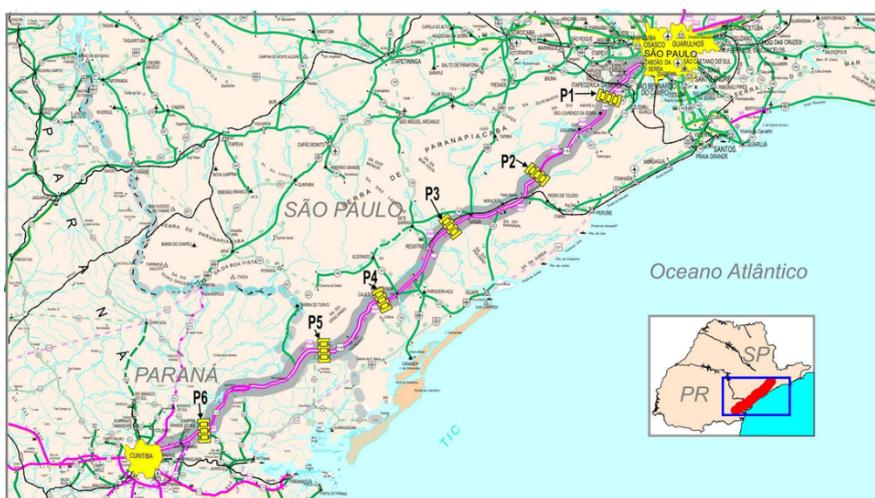
Contextualização

8. A Rodovia BR-116/SP/PR, conhecida como Régis Bittencourt, conecta as cidades de Embu das Artes, na grande São Paulo - SP a Curitiba - PR, totalizando 383,3 km de extensão (“Rodovia Régis Bittencourt”).

9. O traçado da Rodovia atravessa 16 (dezesseis) Municípios e desempenha um papel estratégico na malha rodoviária brasileira, sendo a mais importante ligação dos polos econômicos do Sul e Sudeste do Brasil e deste com o MERCOSUL. Sua característica principal é o tráfego de veículos comerciais, sendo este 60% do total da Rodovia.

10. Em São Paulo, a rodovia se inicia no km 275,450 e termina no km 569,100, na divisa com Paraná. No estado do Paraná, a rodovia começa no km 0,0, na divisa com São Paulo, e se estende até o km 71,100, no entroncamento com a Rodovia BR-116/PR - Acesso Norte de Curitiba, também integrante do trecho concessionado, desde o km 0 até o km 18,500, em Curitiba, conforme se vê no mapa abaixo:

Figura 1:Rodovia Régis Bittencourt no mapa



Fonte: Concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A.

11. A concessão da Rodovia Régis Bittencourt ocorreu no contexto da 2^a Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCOFE), promovida pelo Governo Federal via ANTT, que englobou sete trechos de rodovias federais¹, totalizando 2.600 (dois mil e seiscentos) quilômetros, com previsão de investimento privado de R\$ 20 bilhões ao longo do prazo das concessões.

12. Em outubro de 2007, a ANTT realizou o leilão da Rodovia Régis Bittencourt, juntamente com outras rodovias federais. A OHL Brasil S.A., cuja denominação social passou a ser ARTERIS S/A², sagrou-se vencedora do certame referente ao Edital nº 001/2007, vindo a firmar com a ANTT o Contrato de Concessão.

¹ Os sete trechos à época concedidos foram organizados de acordo com os seguintes lotes: Lote 1 BR-153/SP (Divisa MG/SP – Divisa SP/PR); Lote 2 BR-116/PR/SC (Curitiba – Divisa SC/RS); Lote 3 BR-393/RJ (Divisa MG/RJ – entre BR-116 Dutra); Lote 4 BR-101/RJ (Divisa RJ/ES – Ponte Presidente Costa e Silva); Lote 5 BR-381/MG/SP (Belo Horizonte – São Paulo); Lote 6 BR-116/SP/PR (São Paulo – Curitiba); Lote 7 – BR-116/376/PR e 101/SC (Curitiba – Florianópolis).

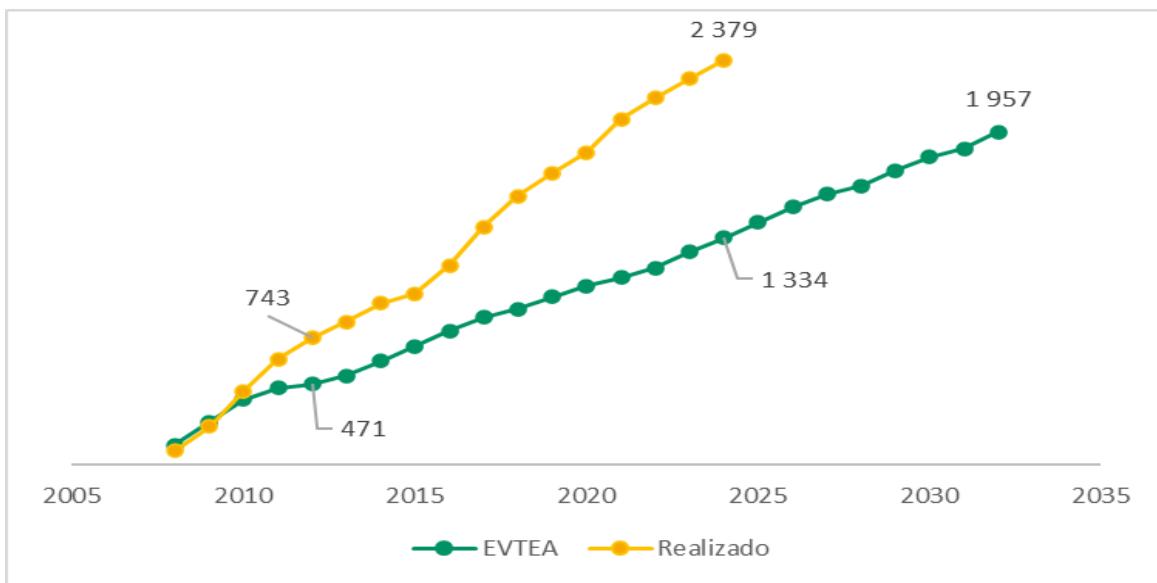
² Em 2012, após cumprir as condições contratuais e obter as aprovações governamentais necessárias, a Partícipes em Brasil S.L., controladora da Concessionária, foi adquirida pela Abertis Infraestructuras S.A. e pela Brookfield Brazil Motorways Holdings SRL. A Abertis passou a deter 51% do capital e a Brookfield, 49%. No contexto dessa operação societária, a OHL Brasil passou a ser denominada Arteris S.A.

13. No Contrato de Concessão original, a Concessionária assumiu obrigações diversas, incluindo atividades de restauração, modernização, monitoramento, melhoria, conservação e operação da Rodovia, além do atendimento aos usuários e atendimento de emergência. Os investimentos previstos no âmbito da concessão englobavam, dentre outras, as seguintes intervenções construtivas:

- 30 km de terceira faixa;
- 55 km de vias laterais;
- 10 retornos em nível;
- 17 trevos em desnível;
- 5 Passagens em desnível;
- 10 dispositivos de interseção;
- Duplicação de 30,5 km;
- 150 km de barreiras de concreto;
- Contorno Norte de Curitiba 11,79 km;
- 50 passarelas;
- 6 praças de pedágio;
- 9 bases de serviços de atendimento ao usuário;
- Implantação e/ou reforma de postos de pesagem; e
- Manutenção de toda a extensão da rodovia.

14. De acordo com o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Comercial (“EVTEA”) da concessão, os investimentos para atender os compromissos de trabalhos iniciais e manutenção das estruturas rodoviárias pelos 5 (cinco) anos iniciais eram estimados em 471 milhões de reais. Contudo, no mesmo período, a concessionária investiu 743 milhões de reais, o que quer dizer que, ainda na fase de recuperação, os investimentos realizados pela Concessionária no pavimento superaram em 58% o total previsto no EVTEA para o mesmo período, revelando que a Concessionária empreendeu, desde o início da concessão, esforços e diligência no cumprimento das obrigações contratuais assumidas para corrigir as deficiências constatadas no pavimento e no sistema rodoviário em geral e, assim, buscar níveis de serviço adequados para a Rodovia Régis Bittencourt.

Gráfico 1 - Investimentos acumulados em Pavimento (R\$MM - base jan/2025)



Fonte: Concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A.

15. Ainda, pode-se observar que até 2024 (ano 17 do Contrato) já se investiu 78% a mais do que o previsto para o mesmo período e 22% a mais que o esperado para todo o Contrato, demonstrando não apenas a boa-fé da Concessionária em manter o ativo como também que o EVTEA subdimensionou o nível necessário de intervenção no pavimento.

16. A Concessionária segue fazendo frente às obrigações estabelecidas no Contrato de Concessão. Em cumprimento ao cronograma de investimentos, foram investidos pela Autopista Régis Bittencourt R\$ 4,3 bilhões desde a assinatura do contrato de concessão, destacando-se a execução da duplicação da Serra do Cafetal, que representou R\$ 1,1 bilhão de investimento até a sua liberação aos usuários.

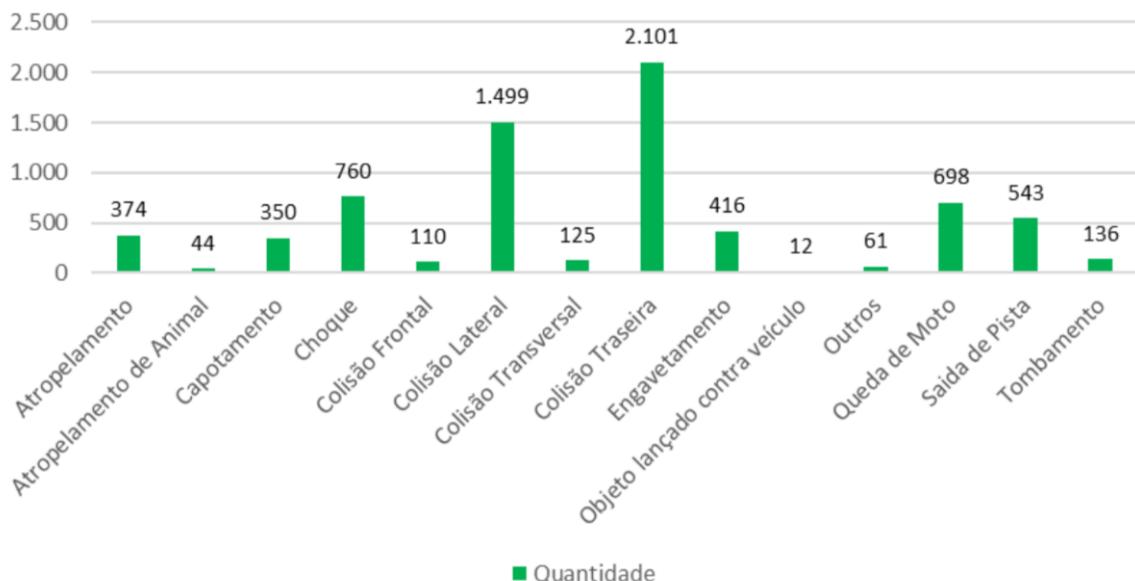
17. Em contrapartida, a Concessionária, no decorrer deste período, vem acumulando prejuízos financeiros, agravados também pelos efeitos da pandemia de COVID-19. Seus prejuízos acumulados perfazem um montante de R\$ 470,7 milhões ao final de 2024.

18. Após cerca de 25 (vinte e cinco) anos desde a conclusão da duplicação da mencionada rodovia, e considerando que os investimentos previstos no Contrato de Concessão firmado em 2008 resultaram em poucas melhorias geométricas para o ativo, a situação atual é preocupante. Os problemas de geometria nos trechos de serra, associados a mudanças na frota de veículos pesados, juntamente com a falta de observância da sinalização e excesso de velocidade praticado ao longo do trecho por parte dos condutores, acarreta aumento do número de tombamentos, inclusive com produtos perigosos, comprometendo diretamente a fluidez do tráfego. Estatisticamente hoje a Régis Bittencourt registra 1 (um) tombamento a cada 24 horas, muitas vezes com interdição total da rodovia, gerando filas quilométricas e outros transtornos aos usuários da via. Essa imprevisibilidade afeta diretamente o tempo de viagem e segurança acarretando num maior custo de transporte.

19. Não se pode perder de vista que a rodovia tangencia importantes conglomerados urbanos nos estados de São Paulo e do Paraná, com destaques para as regiões sul metropolitanas da Grande São Paulo e na outra extremidade, região metropolitana de Curitiba, no Paraná. Especificamente no início do trecho da Concessão no estado de São Paulo, devido ao desordenado adensamento urbano entre Embu das Artes e São Lourenço da Serra, observam-se frequentes congestionamentos causados pelo grande volume de veículos e de acessos com capacidade

limitada ao Rodoanel (SP-021) na Região Metropolitana de São Paulo. A combinação de características urbanas em um ambiente rodoviário é evidenciada pelos acidentes com atropelamento, além de colisão traseira e lateral provocadas pela retenção do tráfego.

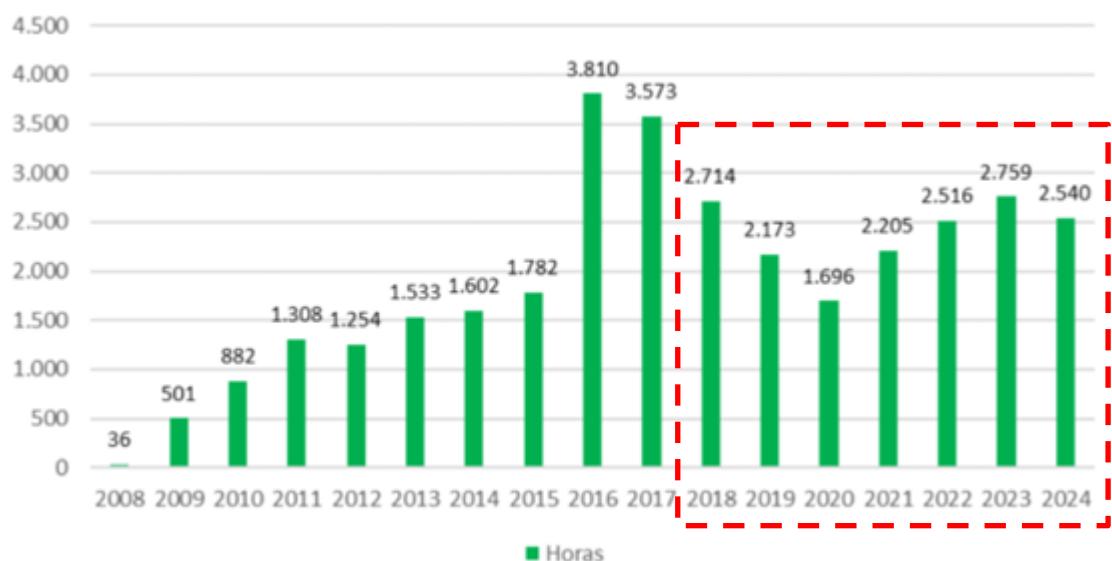
Gráfico 2 – Número de acidentes (2008 – 2024) – km 279 ao km296



Fonte: Concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A.

20. Desde 2008, foram registrados 7.229 acidentes sendo que 2.101 ocorrências de colisão traseira somente neste segmento, além de 374 atropelamentos conforme ilustrado no gráfico anterior. Ainda, importante destacar que no trecho analisado ocorreram 199 óbitos correspondente a 11% dos óbitos em apenas 4% da malha rodoviária. Tal característica está relacionada à conurbação da região metropolitana, assim como a conexão ao Rodoanel, trecho com elevada concentração de tráfego e interferências de acessos urbanos.

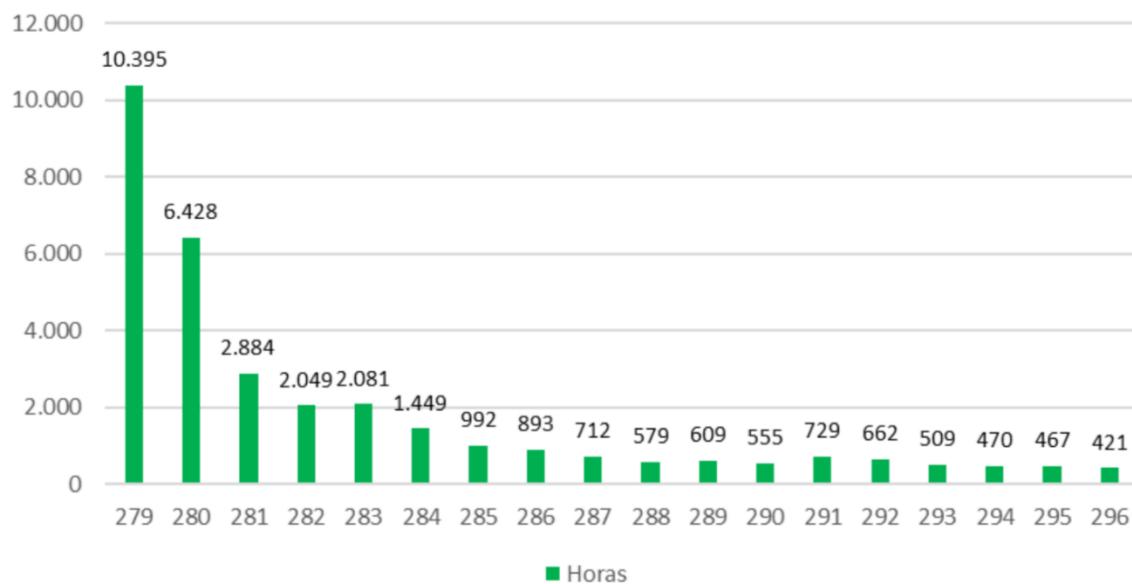
Gráfico 3 – Total de Horas paradas na rodovia (2008 – 2024)



Fonte: Concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A.

21. O gráfico acima mostra o total de horas paradas desde 2008, entretanto a partir de 2018, com a liberação ao tráfego da obra de duplicação da Serra do Cafezal, a Concessionária registrou 16.603 horas de paralisação, correspondendo a 692 dias em função dos congestionamentos na região metropolitana de São Paulo, ou seja 27% no período entre 2018 e 2024.

Gráfico 4 - Horas de congestionamento por km (2008-2024)



Fonte: Concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A.

22. Em complemento, o gráfico 4 mostra exatamente os km's de maiores congestionamentos, principalmente entre os km 279 ao km 284, sendo que o km 279 é a conexão com o Rodoanel e o reflexo deste até o km 284.

23. Os congestionamentos geram maior imprevisibilidade nos deslocamentos, dificultando o planejamento de viagens e entregas. Além disso, causam impactos econômicos aumentando os custos operacionais de empresas de transporte e impactos ambientais pelo aumento da emissão de poluentes e maior consumo de combustíveis fósseis.

24. A situação poderia se agravar caso a rodovia não estivesse equipada adequadamente para sua operação. Além das 6 (seis) praças de pedágio ao longo do trecho, a rodovia conta com 10 (dez) bases operacionais, 36 (trinta e seis) veículos operacionais, incluindo viaturas de inspeção, combate a incêndios, socorro mecânico e remoção, 14 (quatorze) ambulâncias para atendimento pré-hospitalar, 287 (duzentos e oitenta e sete) câmeras de CFTV, cobrindo 65% da extensão da rodovia, 25 (vinte e cinco) radares fixos, e um quadro de 509 (quinhentos e nove) funcionários diretos. Esses recursos certamente amenizam, mas não resolvem completamente, os problemas operacionais enfrentados na via atualmente.

25. Em 2023, o Ministério dos Transportes editou a Portaria-MT 848/2023, estabelecendo uma política pública específica para otimização e readaptação dos contratos vigentes, especialmente para casos como o da Régis Bittencourt. Essa política incentivou a adequação dos contratos antigos ao modelo mais moderno adotado pela ANTT nas concessões da 5^a etapa, com práticas regulatórias mais eficientes e adaptadas às condições econômicas e operacionais atuais.

26. Considerando tais diretrizes, a concessionária ARB apresentou uma proposta inicial de repactuação contratual. O principal argumento dessa proposta era a insuficiência financeira e operacional para realizar as intervenções urgentes e necessárias na rodovia sob as condições atuais do contrato. Durante os debates realizados no âmbito da CSC foram avaliados outros cenários, especialmente quanto ao prazo de extensão contratual, montantes de investimentos necessários, priorização das obras e mecanismos de mitigação de riscos.

27. Como será visto adiante, a solução consensual buscou uma solução rápida e eficaz para os problemas enfrentados pela rodovia, evitando riscos e custos adicionais associados a uma eventual permanência do *status quo* ou até de uma rellicitação, cuja complexidade e demora poderiam agravar ainda mais as condições atuais da infraestrutura.

Proposta de solução Consensual

28. A proposta de solução consensual prevê a submissão a novo leilão de um contrato de concessão com vigência de 15 anos. Com isso, mitigam-se riscos sistêmicos e busca-se garantir a contratação das obrigações pelo menor custo possível ao usuário (menor tarifa de pedágio) e assegurar ampla publicidade e transparência ao procedimento, que será realizado nos mesmos moldes dos leilões de novos projetos que seguem o padrão da 5ª etapa da ANTT.

29. Em termos de investimentos, foi consensualizado Capex na ordem de R\$ 7,247 bilhões, principalmente voltados para as obras de correção de traçado e restauração e manutenção de pavimentos, com cerca de R\$ 5,81 bilhões, que é o principal problema da rodovia, e obras de ampliação e melhorias, com cerca de R\$ 2,65 bilhões, das quais destacam-se 68,91 km de faixas adicionais, 32,80 km de vias marginais e novos túneis. Em despesas operacionais (Opex), estão previstos R\$ 4,084 bilhões, com ênfase na operação, com cerca de R\$ 1,047 bilhões, conservação, com cerca de R\$ 81,00 milhões, e monitoramento da rodovia. As obras priorizam segurança viária e fluidez, e as mudanças são acompanhadas por uma modernização regulatória com gestão paramétrica do contrato e inclusão de parâmetros ESG. O acordo fixa a Taxa Interna de Retorno (TIR) em 11,41% a.a., em estrita consonância com os normativos vigentes da ANTT, e estabelece um período inicial rigoroso de 3 anos, com fiscalização reforçada para assegurar a execução imediata das intervenções prioritárias.

30. As principais variáveis do presente acordo, abordadas a seguir, são:

- a) Valores de Capex;
- b) Valores de Opex;
- c) Projeção da demanda de tráfego;
- d) Tarifas resultantes do modelo econômico-financeiro;
- e) Instituição de processo competitivo, com definição de valor de indenização à Arteris em caso de substituição do controlador;
- f) Período de transição.

Capex

31. O Capex se refere aos investimentos de capital a serem realizados durante o contrato de concessão. Esse valor compõe os serviços de conservação especial (reparos significativos ou substituições que são necessárias devido a eventos excepcionais, como desastres naturais), obras de ampliação de capacidade e melhorias (duplicações e faixas adicionais), construção de edificações, desapropriações, sistemas operacionais e de arrecadação, gestão ambiental, *International Finance Corporation – IFC* (com requisitos ambientais), resarcimento de estudos e demais investimentos da concessionária, detalhados no MEF. Neste apêndice serão discutidos: obras de ampliação de capacidade, trabalhos iniciais, restauração e manutenção da pavimentação e histórico de versões do MEF.

32. Um dos principais temas discutidos pela Comissão foi a especificação das obras e dos custos operacionais da rodovia (Capex e Opex). A ANTT realizou avaliações paramétricas, que consistiram na comparação dos preços propostos com os de outros projetos já aprovados em processos de novas concessões e licitados recentemente, como forma de avaliar a razoabilidade e a consistência da proposta. Apesar desse esforço, parte significativa dos valores de Capex e Opex inicialmente propostos estava acima daqueles observados em outros projetos analisados pela Agência.

33. Inicialmente, adotou-se o método de comparação direta com médias de preços praticados em outros leilões, o que foi contestado pela Arteris. Segundo as conclusões da CSC, o fato de a Régis Bittencourt ser uma rodovia com um dos maiores volumes de tráfego do país

principalmente de tráfego pesado em função do transporte de carga, há uma influência direta na velocidade de degradação do pavimento, na frequência de intervenções necessárias e nos custos associados à operação e manutenção da rodovia. Também a característica geográfica de algumas intervenções impacta na impossibilidade de utilização de alguns paramétricos postos. Nesse contexto, a empresa argumentou que utilizar valores médios obtidos em rodovias com características estruturais e operacionais distintas poderia levar a conclusões equivocadas sobre a adequação dos valores propostos, por não refletirem plenamente as especificidades técnicas e as dificuldades operacionais da Régis Bittencourt.

34. Após diversas reuniões bilaterais e debates em Comissão, houve uma convergência significativa dos valores propostos para Capex e Opex com os valores típicos adotados em outros projetos da ANTT. Contudo, persistiram diferenças pontuais relevantes quanto ao Capex, especialmente relacionadas às obras de correção de traçado (túneis), terceiras faixas na região de Embu das Artes, Obras de Arte Especiais de Balanço e macrodrenagem.

35. Assim, como medida conciliadora para resolver essa divergência, o caminho escolhido pela comissão foi o de que, para essas obras, a Concessionária deverá apresentar os projetos executivos e respectivos orçamentos acompanhados dos devidos certificados de inspeção, conforme prazos definidos no cronograma de obras constante do PER. Havendo divergência entre os valores apresentados pela Concessionária e os orçamentos aceitos pela ANTT, a Concessionária poderá submeter tais divergências ao Comitê de Prevenção e Solução de Disputas (*Dispute Board*).

36. Se houver diferença entre os (i) valores apresentados pela Concessionária no MEF para as obras e os (ii) valores dos orçamentos aceitos pela ANTT ou determinados por decisão vinculativa proferida pelo Comitê de Prevenção e Solução de Disputas, será procedida a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, que deverá ser calculada a partir da diferença entre os valores do item (i) e os valores do item (ii). Caso a diferença seja positiva, o valor será recomposto por meio da utilização da metodologia do Fluxo de Caixa Marginal; caso seja negativa, o valor será recomposto pela aplicação do Fator C.

37. Essa iniciativa busca garantir a qualidade técnica das obras realizadas, evitar divergências futuras sobre a adequação das intervenções, conferir maior transparência ao processo, proporcionar segurança jurídica e operacional às partes envolvidas e garantir que a execução das obras cumprirá os quantitativos previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER), sem prejuízo do cumprimento do cronograma de obras pactuado.

Opex

38. O Opex (do inglês, *Operational Expenditure*) corresponde às despesas operacionais necessárias para garantir o funcionamento regular de uma concessão rodoviária, abrangendo gastos com manutenção, conservação do pavimento e das instalações, monitoramento das condições da via, atendimento médico e mecânico aos usuários, despesas administrativas e demais custos recorrentes para a operação diária da rodovia. Uma correta estimativa e gestão do Opex é fundamental para assegurar a qualidade dos serviços prestados, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e a segurança operacional, impactando diretamente na satisfação dos usuários e na sustentabilidade da concessão ao longo do seu prazo contratual.

39. A solução proposta prevê um contrato modernizado com custos no valor total de R\$ 4,057 bilhões em Opex, sendo o período dos 7 anos restantes do contrato de concessão e mais 8 anos, totalizando 15 anos de repactuação.

40. Os custos e despesas podem ser segregados em três partes: (a) Conservação do Sistema Rodoviário (R\$ 1,047 bilhão); (b) Monitoração do Sistema Rodoviário (R\$ 81 milhões); e (c) Sistemas de Operação do Sistema Rodoviário (R\$ 1,864 bilhões), que somados representam 89,41% do Opex (valor operacional total R\$ 3,346 bilhões).

41. A estrutura e serviços que compõem o Opex foram ajustados para estarem de acordo com o modelo de 5^a etapa de concessões da ANTT. As principais adaptações se referem à atualização de parâmetros de desempenho de pavimento, aos tempos de atendimento médico e mecânico, às obrigações relacionadas aos sistemas de monitoramento, à alteração do conceito de velocidade diretriz e à introdução de padrões de desempenho sócio ambientais do *International Finance Corporation* (IFC).

42. Contudo, cabe destacar que um dos pontos de dissenso envolveu o dimensionamento do quantitativo de ambulâncias e guinchos a serem empregados na rodovia. A concessionária pleiteou elevação do número de automóveis disponíveis para atender aos parâmetros do contrato de tempo de atendimento, bem como ajuste na especificação dos itens de Opex envolvendo a disponibilização dos automóveis. Em razão da elevada demanda e relevância socioeconômica da rodovia, a CSC aceitou os quantitativos de guinchos e ambulância propostos, desde que se ajustassem os preços unitários para um patamar mais próximo dos paramétricos, o que foi feito. Assim, houve a convergência entre ANTT e concessionária, sendo que qualquer discrepância de preço poderá ser ajustada com a realização do processo competitivo, abordado mais adiante.

43. Importante mencionar que a versão inicial do Modelo Econômico-Financeiro (MEF), apresentada pela concessionária em 9/3/2025 (arquivo “2024.01.17 - MEF RB – 8 anos”), propunha aproximadamente R\$ 4,246 bilhões em Conservação, Operação e Monitoração do Sistema Rodoviário do Opex, para 15 anos, prazo que resultava da soma dos 7 anos residuais do contrato com sua prorrogação em mais 8 anos. Considerando os custos extras e adicionais o valor total global do Opex era de R\$ 5,089 bilhões.

44. Ao longo das pautas, a última versão do MEF, recebida em 31/3/2025, após finalizado o processo de discussão na Secex Consenso (arquivo ‘2025.03.25 - MEF RB’), o valor firmado para a cobertura dos serviços de Conservação, Operação e Monitoração do Sistema Rodoviário ficou estabelecido nos R\$ 3,346 bilhões citados anteriormente para o MEF de quinze anos e, considerando os custos extras e adicionais, o valor total global do Opex é de R\$ 4,057 bilhões.

Contorno Norte de Curitiba

45. Foi reconhecido o interesse público de elaboração de projeto do Contorno Norte de Curitiba, o qual demanda a necessidade de conclusão prévia de licenciamento ambiental, desocupações, desapropriações, definição de traçado e aprovação de projeto executivo. A Concessionária deverá finalizar o projeto executivo até o final do 4º ano e o licenciamento ambiental até o final do 5º ano, contados a partir da assinatura do Termo Aditivo de Modernização.

46. No tocante a possíveis desocupações que possam ser requeridas no Sistema Rodoviário, a Concessionária será responsável apenas pela realização de estudos para avaliar áreas que poderão ser passíveis de desocupação, e, quaisquer outros custos relacionados às atividades de desocupação, caso sejam realizadas pela Concessionária, deverão ser 100% (cem por cento) reequilibradas pelo Poder Concedente.

Fluxo de Caixa Marginal (FCM2) – duplicação da Serra do Cafezal

47. Em razão da proposta de modernização do Contrato de Concessão atual, em que é proposto um novo MEF que não considera tudo o que ocorreu desde o início da Concessão até o momento da celebração do presente relatório, verifica-se que, dentre outros, o FCM2 - que contempla o reequilíbrio devido às alterações na emblemática obra de duplicação da Serra do Cafezal - ainda não teria cumprido integralmente sua função de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro desses investimentos adicionados ao Contrato original, uma vez que o reequilíbrio foi pactuado por aumento tarifário e desta forma só seria integralmente realizado ao término da concessão em vigor.

48. Tendo em vista a representatividade deste reequilíbrio e como a Concessionária ainda não foi 100% remunerada por todos os investimentos já realizados, considerando que se trata de um reequilíbrio já reconhecido pelo Poder Concedente, foi acordado que a tarifa do FCM2 será adicionada à tarifa do novo MEF, por prazo igual ao previsto no contrato original. Essa incorporação assegura que os valores ainda pendentes de recebimento pela Concessionária sejam devidamente considerados, permitindo que a concessionária seja remunerada de maneira integral pelos investimentos que realizou sob a vigência do contrato original, respeitando o princípio do equilíbrio econômico-financeiro do contrato e evitando a imposição de prejuízos à concessionária decorrentes de uma alteração na modelagem contratual.

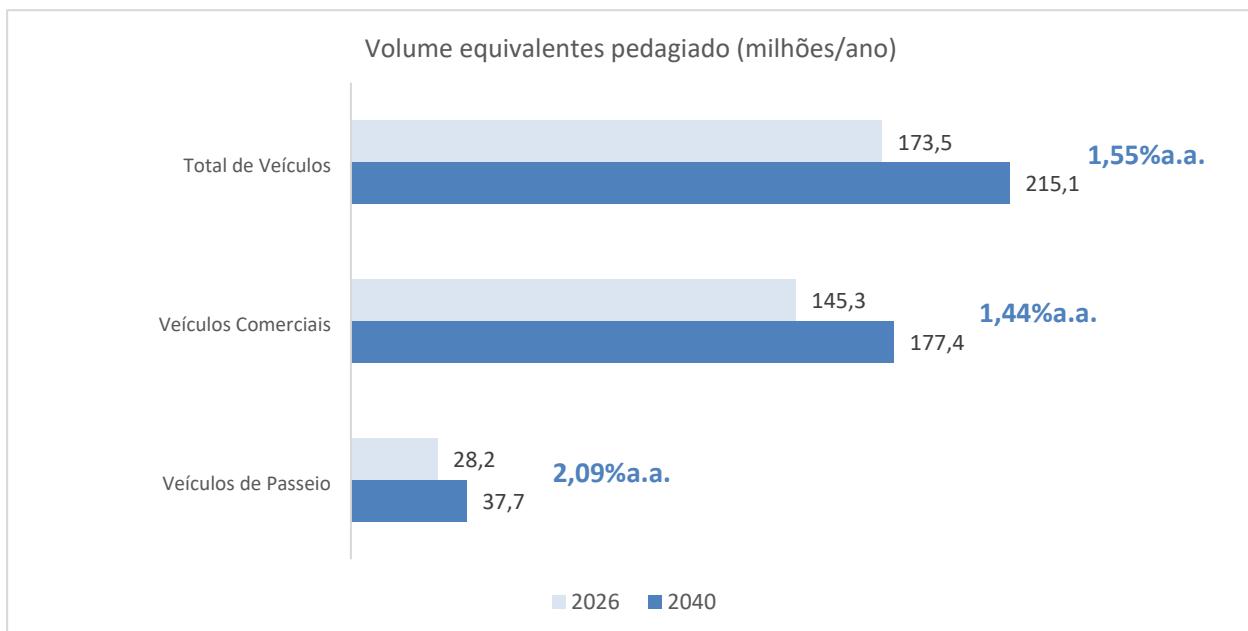
Projeção de demanda de tráfego

49. A projeção de demanda de tráfego é um dos principais fundamentos técnicos em qualquer modelo econômico-financeiro aplicado a concessões rodoviárias. Consiste na estimativa detalhada dos volumes futuros de veículos que utilizarão a rodovia, levando em consideração fatores econômicos, demográficos, regionais e operacionais. Essas projeções são essenciais porque permitem prever com maior segurança e precisão o comportamento futuro da receita tarifária, definindo a viabilidade financeira da concessão ao longo do seu prazo contratual.

50. A ARB apresentou à comissão um estudo de tráfego com resultados diferentes daqueles obtidos em outros leilões realizados pela ANTT. Houve reuniões técnicas entre as equipes da ANTT e da ARB para discutir as divergências metodológicas e o alinhamento de premissas.

51. A Figura Apêndice D 8: Volumes de tráfego projetados de acordo com a modelagem econômico-financeira e CAGR resultantes apresenta uma síntese dos volumes equivalentes pedagiados segundo a modelagem econômico-financeira proposta para repactuação da concessão da Régis Bittencourt. No caso de veículos de passeio, o tráfego pedagiado deverá passar de 28,2 milhões de eixos equivalentes em 2026 para 37,7 milhões de eixos equivalentes em 2040, o que resulta em uma taxa média anual de crescimento (CAGR) de 2,1% a.a. No caso de veículos comerciais, o tráfego pedagiado deverá crescer de 145,3 milhões em 2026 para 177,4 milhões em 2044, com CAGR = 1,4% a.a. no período. Considerando a soma dos veículos de passeio e comerciais, o tráfego pedagiado na concessão deverá passar de 173,5 milhões em 2026 para 215,1 milhões em 2040, com CAGR = 1,55% a.a. no período.

Figura Apêndice D 1: Volumes de tráfego projetados de acordo com a modelagem econômico-financeira e CAGR resultantes



Fonte: Planilha de modelagem econômico-financeira Régis Bittencourt

52. Deve ser observado que os valores de CAGR resultantes da modelagem econômico-financeira ainda são menores que a taxa média de crescimento do PIB no horizonte de análise (2,0N% a.a.).

53. Dado que as taxas de crescimento do tráfego projetado são relativamente conservadoras, em função do histórico da concessão, acordou-se por alterar a sistemática de compartilhamento do risco de demanda, por meio da redução das bandas de compartilhamento para 5% e do aumento do fator de compartilhamento para 80% para o Poder Concedente e 20% para concessionária. Tais medidas resultam em um mecanismo mais sensível, permitindo um compartilhamento maior com os usuários do trecho de eventual *upside* em função da materialização de taxas de crescimento de tráfego maiores que aquela consideradas no acordo, privilegiando a modicidade tarifária.

54. Ou seja, a calibragem do mecanismo de compartilhamento do risco de demanda será customizada ao caso concreto, tendo sido pactuada a banda de amortecimento de 5%, grau de variação em que não haverá compartilhamento, e havendo a sua superação, em patamar superior ou inferior, o compartilhamento de 80% do risco de tráfego alocado ao Poder Concedente e 20% para a concessionária.

Taxa Interna de Retorno e prazo da concessão

55. A Taxa Interna de Retorno (TIR) é um dos principais indicadores utilizados na avaliação econômico-financeira de contratos de concessão rodoviária, refletindo a rentabilidade esperada pelo investidor ao longo do prazo contratual. Ela representa a taxa de desconto que iguala o valor presente dos fluxos futuros de caixa aos investimentos realizados, permitindo, portanto, verificar a atratividade e a viabilidade financeira do projeto. Nesse contexto, a TIR deve ser comparada ao WACC (*Weighted Average Cost of Capital*), que expressa o custo médio ponderado dos capitais próprios e de terceiros empregados no projeto. Um projeto é considerado financeiramente viável quando a sua TIR se iguala ou supera o WACC, indicando que a concessão gerará valor suficiente para remunerar adequadamente todos os financiadores e investidores envolvidos, assegurando, assim, a sustentabilidade econômica e financeira do contrato ao longo de sua vigência.

56. Em relação aos termos acordados, houve aderência à metodologia da ANTT, nos estritos termos das Resoluções ANTT 6.002/2022, 6.003/2022 e 6.004/2022, que definem os riscos de projeto. Como resultado da análise de risco dos investimentos consensuados submetidos aos critérios dos normativos da ANTT e com aderência unânime dos membros da comissão, obteve-se a classificação de Risco 2 para o novo projeto da Rodovia Régis Bittencourt, ao qual se atribui a TIR de 11,41%.

57. As discussões a respeito do prazo de execução dos investimentos consensuados foram relevantes no decorrer da comissão. A proposta inaugural de solução consensual envolveu valores em torno de R\$ 9 bilhões em Capex, para um prazo de 24 anos de contrato, com longo ciclo de obras, superior a dez anos. Parte da comissão questionou a amplitude do prazo contratual e iniciaram-se os debates a respeito de qual o prazo mais adequado.

58. Basicamente, entendeu-se que não seria possível tratar o prazo como uma variável isolada, mas o resultado de uma combinação dos seguintes fatores: valores de Capex (que envolve análise do rol de obras) e de Opex, financiabilidade, considerando-se montante a ser investido, modicidade tarifária e atratividade do contrato para fins de competitividade de um novo leilão.

59. Inicialmente, aventou-se a possibilidade de não prorrogar do contrato, com alterações mais comedidas, limitando-se a análise ao quantitativo de obras passíveis de caberem no prazo estipulado, respeitada a modicidade tarifária e sem modernização do contrato, considerando o modelo de 5^a etapa. O fato de a tarifa da Régis Bittencourt ser uma das menores de todas as concessões federais colabora para que comporte valores significativos para investimentos em Capex em Opex mesmo em prazos mais curtos.

1. Houve pouco avanço durante as discussões a respeito do rol de obras proposto inicialmente, especialmente em razão de o Ministério entendê-las como imprescindíveis. O relevo e a topografia da rodovia, associada à sua duplicação sem as devidas correções de traçado, fazem com que, na atualidade, se verifique grande desafio em sua operação, resultante do expressivo número de tombamentos diários registrados ao longo do trecho.

2. A atuação da Concessionária em identificar os pontos críticos e implementar medidas mitigadoras para a ocorrência de acidentes, como reforço da sinalização horizontal e vertical, linhas de estímulo à redução de velocidade, dispositivos de segurança, controladores de velocidade, entre outros, não se mostrou suficiente para reduzir o número de acidentes desse tipo (tombamentos). Isso acontece porque, como mencionado anteriormente, o traçado sinuoso da rodovia faz com que esses acidentes ocorram em pontos que não são exclusivamente críticos.

3. Desde 2008, foram registrados 6.432 tombamentos, com média de 378 ocorrências por ano. Isso representa, um pouco mais de 1 (um) tombamento por dia, e tais acidentes causam grande transtorno operacional para a concessionária e usuários.

4. Somente no ano de 2023, a rodovia permaneceu interditada por 1.178 horas em função dos tombamentos, o que representa mais de 49 dias de interdição.

5. Devido ao tráfego intenso de caminhões e ônibus, esses trechos exigem muita atenção dos motoristas, principalmente em razão da geometria que, somada à neblina frequente e precipitações, tornam a condução ainda mais desafiadora.

6.

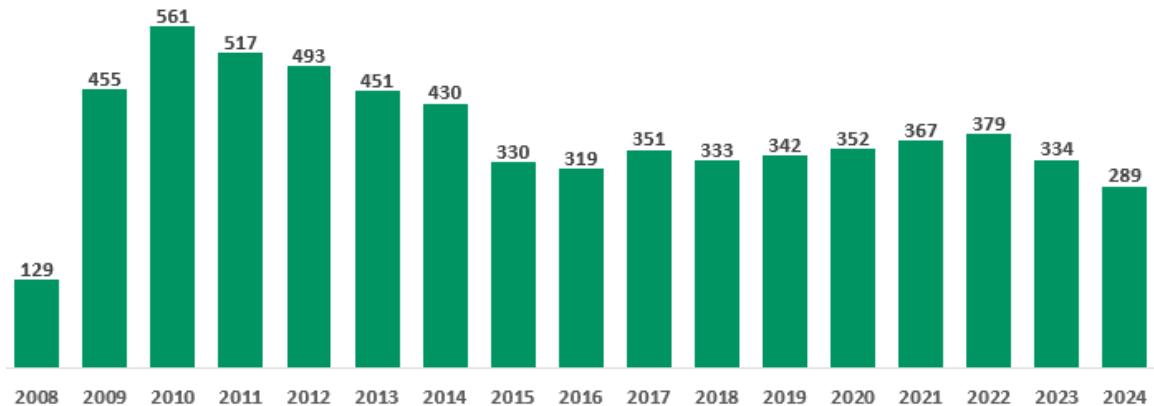


Gráfico 5 - Número de tombamentos por ano

7. Como resultado dos tombamentos, ocorrem extensos congestionamentos que se formam antes do ponto do acidente. Isso acontece porque, na maioria das vezes, são necessárias diversas ações, algumas complexas, para liberar a pista e restabelecer o fluxo de veículos. Essas ações incluem desde a limpeza do local e remoção da carga da via até o destombamento dos veículos que, por vezes, requer o uso de guindastes – equipamento não previsto no Contrato de Concessão. Isso resulta em atrasos, retenção de veículos e interrupção do tráfego.

8. De outro lado, considerando que grande parte das causas dos acidentes está relacionada ao fator humano, principalmente no que se refere ao excesso de velocidade, há também na proposta de otimização contratual a implantação de mais 21 (vinte e um) pontos de radares, de forma a promover o controle de tráfego e, por consequência, a redução de acidentes.

9. Especificamente nos últimos 2 (dois) anos ocorreram 12.335 acidentes, os quais geraram 11.232 (onze mil duzentos e trinta e duas) horas de rodovia paralisada, sendo 5.880 (cinco mil oitocentos e oitenta) horas em 2023 e 5.352 (cinco mil trezentos e cinquenta e duas) horas no ano de 2024, sendo os principais pontos de paralisação indicados nas ilustrações abaixo.

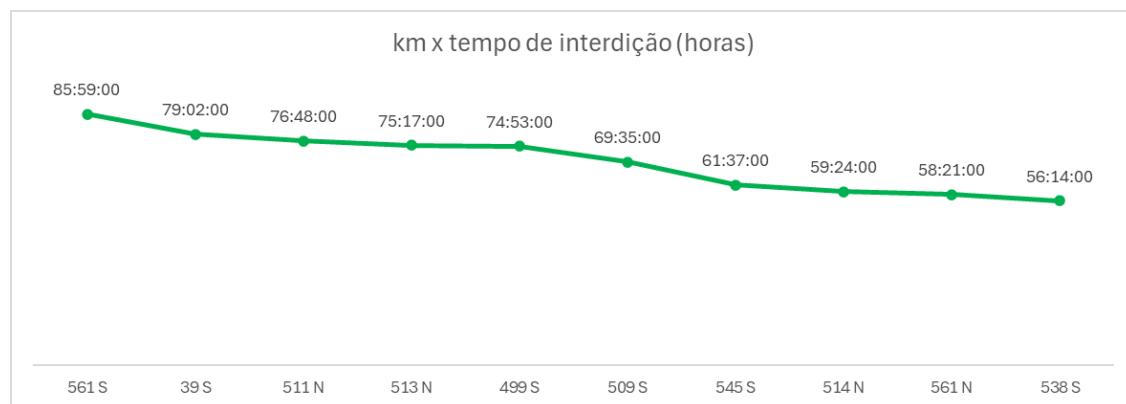


Gráfico 6 – Relação de tempo de interdição e quilômetros em 2023

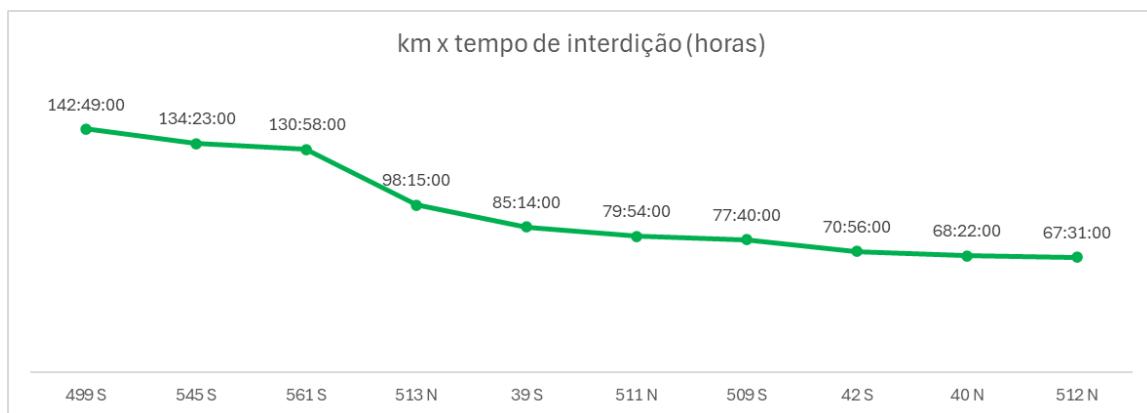


Gráfico 7 – Relação de tempo de interdição e quilômetros em 2024

10. Esses dados corroboram a necessidade de realização de obras de correção de geometria, considerando que estão localizados nos trechos sinuosos de serra, os quais estão contemplados na proposta de otimização.

11. Adicionalmente, como forma de melhorar a visibilidade e segurança no que diz respeito a trafegabilidade e ações de criminalidade, em período noturno, há proposta de implantação de iluminação em pista nas serras do Alpino, do Azeite e Barra do Turvo. Em razão do histórico de roubos, a iluminação – de certa forma – traz segurança e conforto para os usuários utilizarem a rodovia tanto em período noturno quanto aqueles que porventura estiverem em zona de retenção devido a alguma ocorrência.

12. Há também outro ponto a considerar, relacionado à implantação de iluminação na rodovia, que é proporcionar a utilização em horários alternativos, diluindo o tráfego e ocupando de maneira mais distribuída as faixas de rolamento, mitigando congestionamentos.

13. Além disso, existe a questão ambiental: as Unidades de Conservação Ambiental correspondem a 37% da extensão da Régis Bittencourt, sendo assim os acidentes com cargas perigosas geram, inclusive, risco ambiental por contaminação da água e solo e risco de incêndios e explosões em casos de cargas inflamáveis.

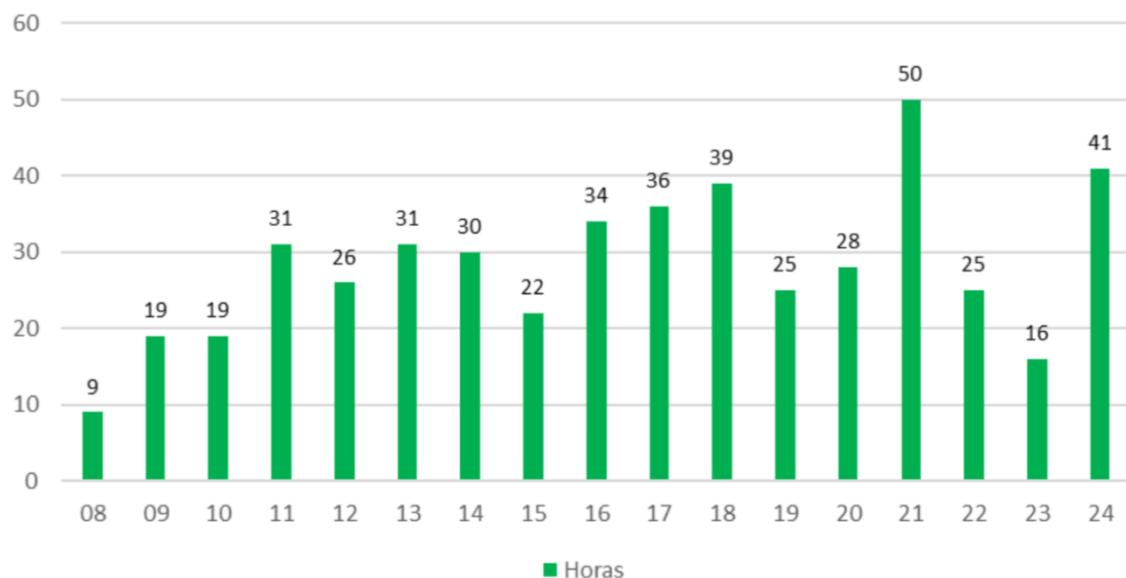


Gráfico 8 - Acidentes (geral) com produtos perigosos na Rodovia Régis Bittencourt (2008-2024)

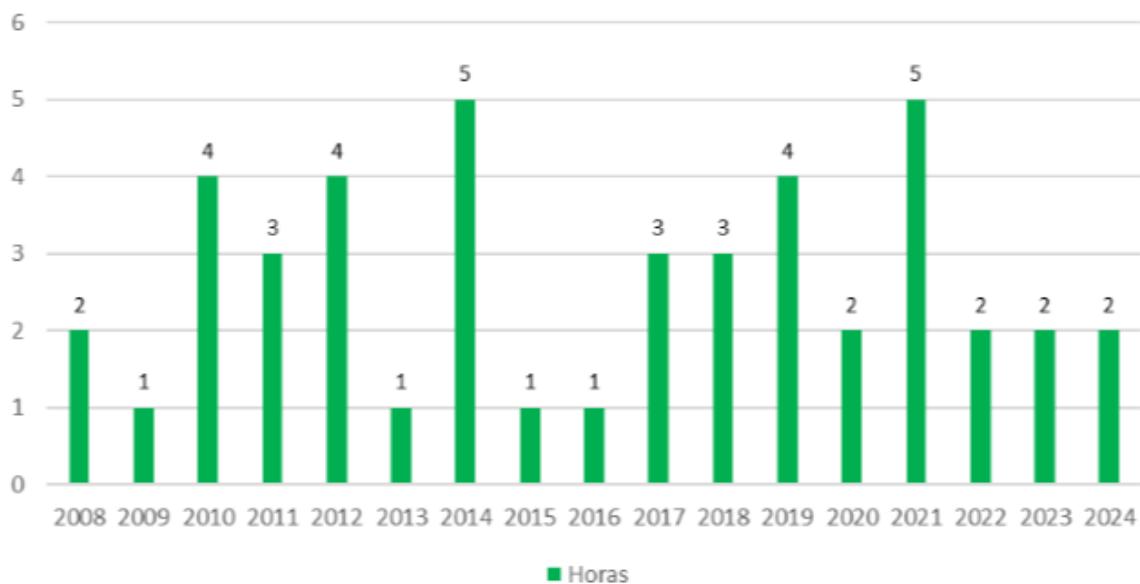


Gráfico 9 – Tombamentos com produtos perigosos na Rodovia Régis Bittencourt (2008-2024)

14. Destaca-se a ocorrência registrada recentemente na rodovia Régis Bittencourt, no dia 17/02/2025, quando houve o tombamento de uma carreta que transportava substâncias tóxicas. A Ambipar, o Instituto Água e Terra (IAT, antigo Instituto Ambiental do Paraná), a concessionária e o Corpo de Bombeiros foram mobilizados para a limpeza e descontaminação do local. O acidente gerou congestionamento de mais de 20 km e implicou no bloqueio total da rodovia por mais de 16 horas.

15. Essa situação de vulnerabilidade oferece oportunidade a assaltos e roubos de carga, como na Serra do Azeite, especialmente durante congestionamentos noturnos, também atrelados aos tombamentos ocorridos. Isso exige reforço na fiscalização e patrulhamento policial. Nos últimos dez anos, de 2014 a 2024, foram registradas 1.928 ocorrências de roubos de carga na Rodovia.

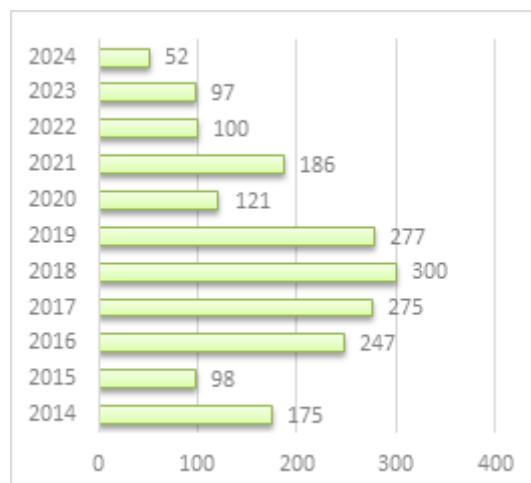


Gráfico 10 - Número de ocorrências de roubo de carga por ano

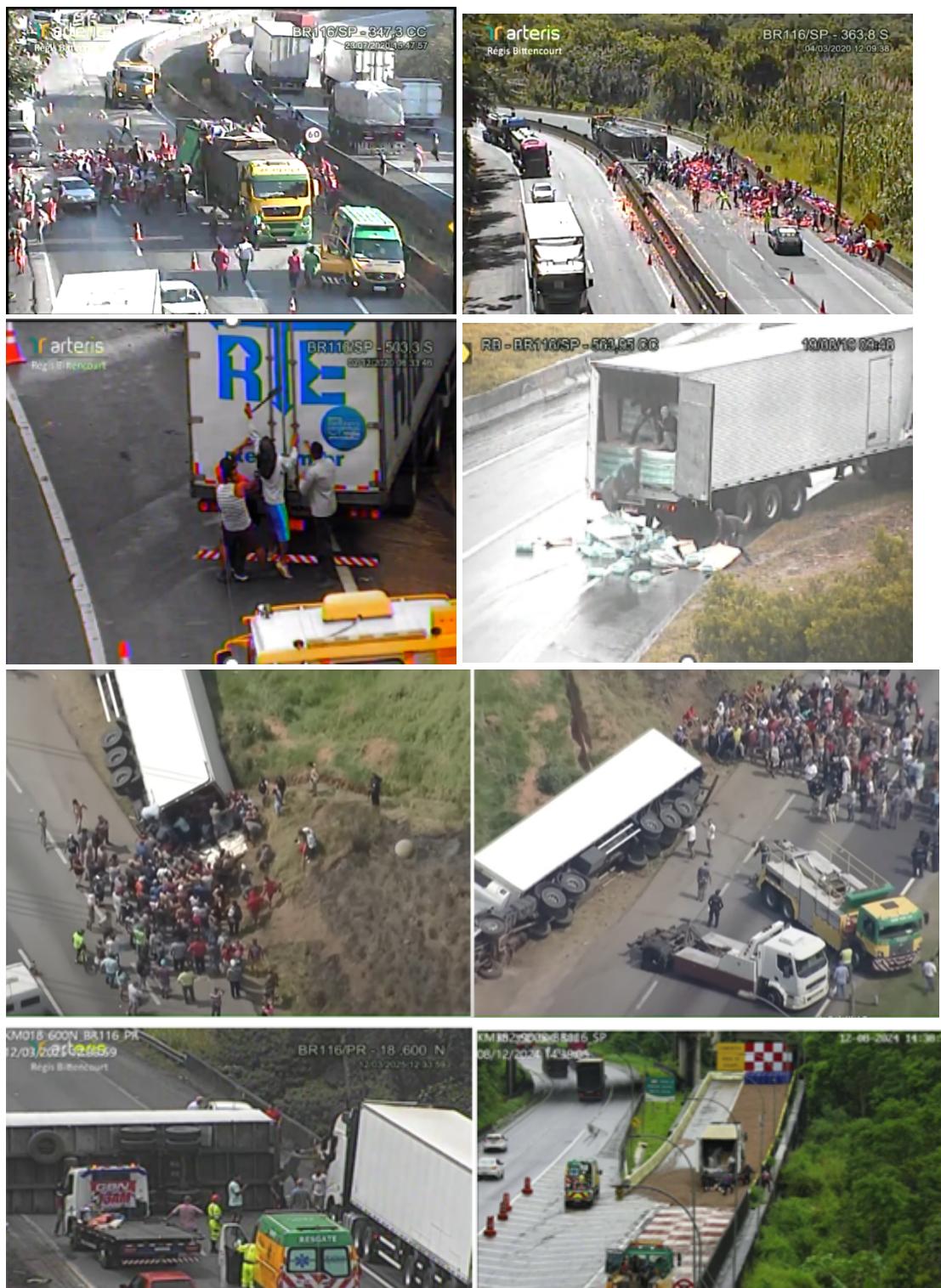


Figura 2 - Roubo de carga Régis Bittencourt

16. As imagens acima demonstram a vulnerabilidade dos usuários de veículos de carga em acidentes causados por excesso de velocidade aliado à geometria da pista, ou quando estes aguardam em filas quilométricas a liberação da via.

Acidentes e fatalidades

17. O volume de tráfego da Rodovia Régis Bittencourt, que chega a aproximadamente 160.000 (cento e sessenta mil) veículos por dia, evidencia que, apesar de todas as melhorias implementadas ao longo dos anos (como duplicação, passarelas, iluminação, dispositivos de retorno, radares, entre outros), os acidentes e fatalidades ao longo dos 383 km sob concessão ocorrem em números expressivos. Portanto, a redução desses incidentes é um dos objetivos a serem alcançados por meio da otimização contratual.

18. Na primeira década da concessão, mais precisamente entre os anos de 2010 e 2020, a Concessionária tornou-se signatária, junto à Organização das Nações Unidas, do pacto para redução de vítimas fatais decorrentes de acidentes de trânsito, tendo reduzido no período, 50% (cinquenta por cento) das fatalidades, conforme gráfico abaixo.

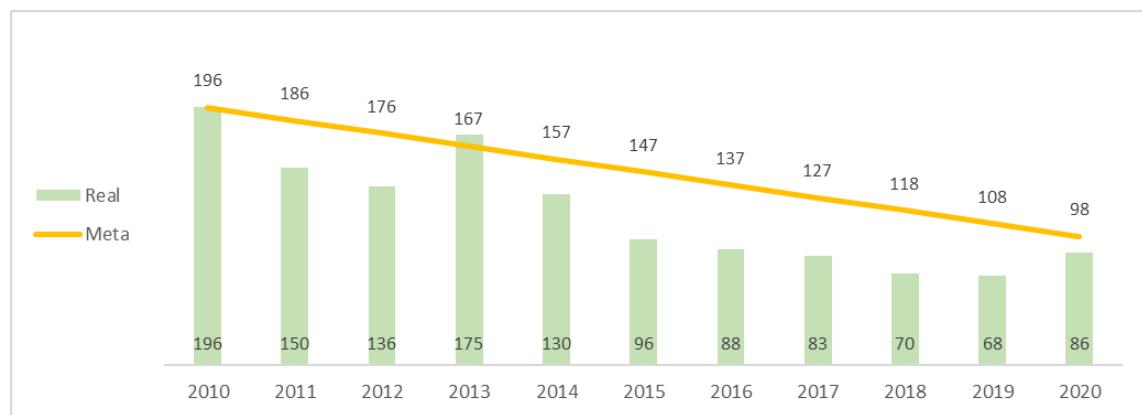


Gráfico 11 – Fatalidades na Rodovia Régis Bittencourt

19. A redução dos acidentes e das fatalidades, conforme acima demonstrada, se dá, dentre outros fatores, pela concentração dos investimentos nos primeiros anos do Contrato de Concessão firmado em 2008, ocasionando em uma melhoria significativa da malha rodoviária anteriormente administrada pelo próprio Poder Público.

20. É importante ressaltar que, além das melhorias de engenharia de tráfego implementadas na rodovia, a Concessionária realiza regularmente, em parceria com a Polícia Rodoviária Federal (“PRF”), ações de conscientização para motoristas, motociclistas, pedestres e demais usuários ao longo de todo o trecho. Somente no último ano, essas ações alcançaram mais de 20.000 (vinte mil) usuários.

21. No entanto, nos últimos anos, verificou-se um aumento significativo no número de acidentes e fatalidades ocorridas na Rodovia Régis Bittencourt. No ano de 2024, foram registrados 6.522 (seis mil, quinhentos e vinte e dois) acidentes ao longo de todo o trecho, dos quais resultaram em 2.052 (dois mil e cinquenta e duas) vítimas, dentre estas, 82 (oitenta e duas) fatalidades, conforme gráficos abaixo.

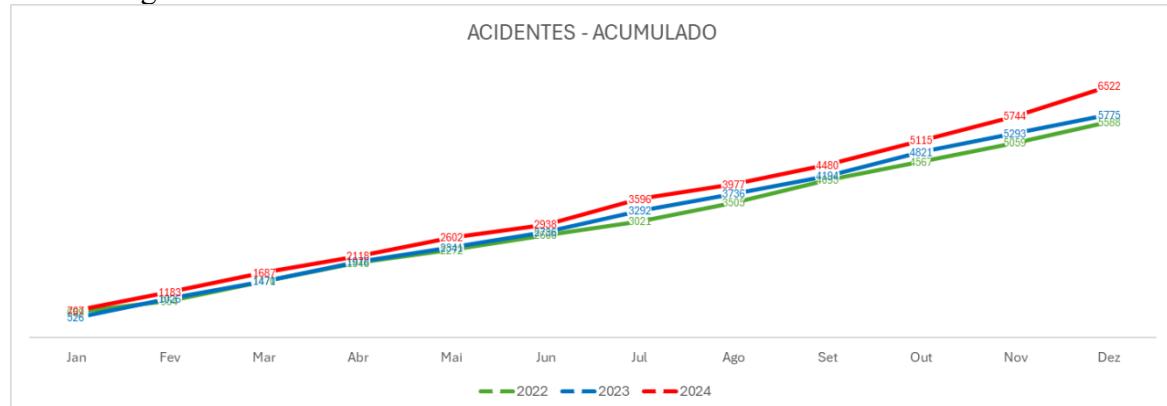


Gráfico 12 – Ocorrência de acidentes nos anos de 2022, 2023 e 2024

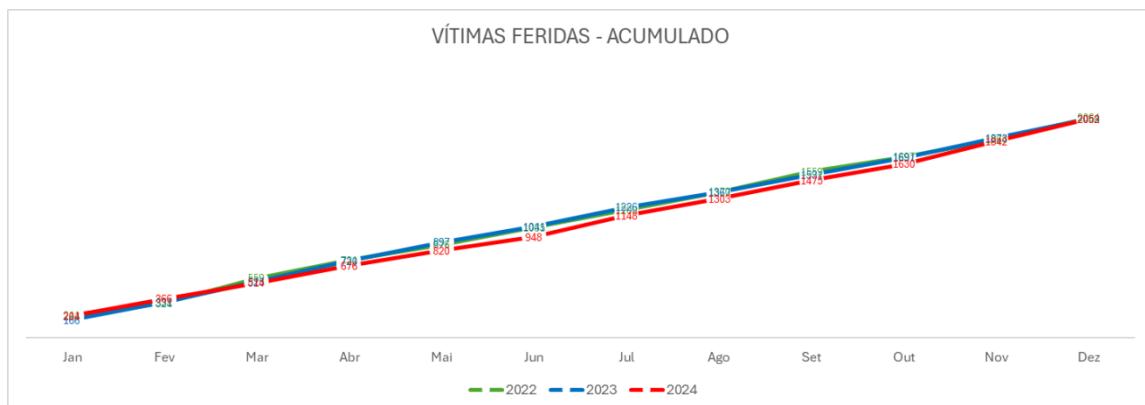


Gráfico 13 – Vítimas feridas em acidentes nos anos de 2022, 2023 e 2024

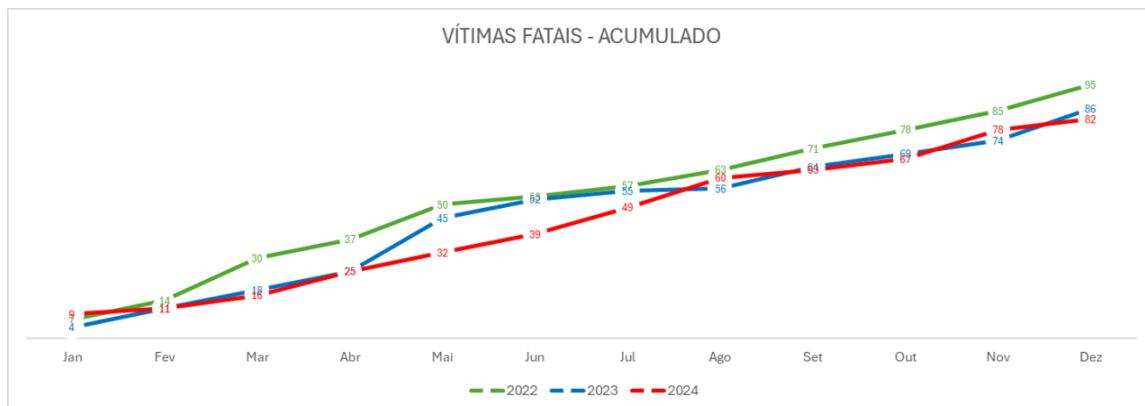


Gráfico 14 – Vítimas fatais em acidentes nos anos de 2022, 2023 e 2024

22. Neste contexto, considerando que a otimização contratual ora proposta visa a inclusão de novos investimentos ao Contrato de Concessão, é certo que diversas das obras previstas possuem, primordialmente, o intuito de melhoria da trafegabilidade e, consequentemente, da própria segurança viária, visando a redução do número de acidentes e, igualmente, das fatalidades, com destaque para correções de traçado; passarelas; dispositivos em desnível; faixas adicionais; pontos de parada de caminhoneiros, dentre outros.

Trafegabilidade

23. As características geométricas da Rodovia Régis Bittencourt, associadas ao volume de tráfego diário, faz com que a trafegabilidade por ela não se dê com a fluidez esperada.

24. Isso se deve, não somente em virtude dos eventuais acidentes ocorridos, mas também porque, em alguns segmentos da rodovia, apesar dos esforços empregados pela Concessionária, no trecho inicial da Concessão, o nível de serviço encontra-se fora dos padrões recomendados para garantir a fluidez do tráfego, o que indica a necessidade de ampliação de sua capacidade.

25. Inobstante a Concessionária ter implantado, por obrigação contratual, aproximadamente 30km de uma pista nova duplicada com túneis e viadutos em um dos trechos mais crítico na Serra do Cafetal, a ausência de desfecho para as revisões quinquenais previstas impede a inclusão de novos investimentos suficientes que visam melhorar as condições da fluidez do tráfego.

26. As revisões quinquenais têm como objetivo reavaliar o Plano de Exploração da Rodovia (PER) em relação à sua adequação às necessidades reais decorrentes da dinâmica da rodovia. No caso em questão, isso está estritamente relacionado às obras de ampliação de sua capacidade, atendendo não apenas às demandas da população que utiliza diariamente o trecho concedido, mas também ao crescimento econômico observado em alguns municípios, devido à instalação de grandes centros logísticos de distribuição e indústrias, além do rápido crescimento populacional, especialmente nos grandes centros urbanos.

27. Neste sentido, como solução para a situação ora apontada, a proposta de otimização do contrato prevê a implantação de 13 (treze) segmentos de correção de traçado, associados aos mais de 65km de faixas adicionais e mais de 20km de ruas laterais para segregação do tráfego urbano, contribuirá para condições adequadas de fluidez ao tráfego.

28. Isso garantirá que os segmentos da Rodovia Régis Bittencourt que se encontram com os níveis de serviço saturados, causando transtornos aos usuários que trafegam por referidos locais, serão devidamente ampliados, resolvendo os longos congestionamentos diários, com impactos ainda maiores aos finais de semana e feriados.

Pavimento

29. Conforme já mencionado anteriormente, a necessidade de reestabelecer as condições do pavimento da rodovia é medida primordial para a otimização do Contrato de Concessão, pois, além de garantir uma melhor trafegabilidade e conforto aos usuários, ao final resultará na recuperação de ativo tão importante da malha rodoviária concedida.

30. A proposta de otimização encaminhada traduz o cenário em que se encontra o pavimento da rodovia, indicando a necessidade de intervenções estruturais na sua base e sub-base. As intervenções até então realizadas já não estão se mostram eficazes na solução das patologias identificadas, comprometendo não só o reestabelecimento dos parâmetros contratuais estabelecidos, como também gerando prejuízos ao tráfego pelas inúmeras intervenções contínuas, muitas vezes nos mesmos locais.

31. É importante ressaltar que, apesar dos desafios, essa situação pode ser resolvida com a inclusão dos novos investimentos previstos na proposta de otimização contratual. Esses investimentos indicam a necessidade de intervenções significativas em grande parte da malha rodoviária sob concessão, com o objetivo de alcançar o interesse público comum.

32. Por outro lado, é importante ressaltar que a otimização resolverá não apenas a condição do pavimento, mas também a situação regulatória crítica, relacionada aos inúmeros processos administrativos sancionatórios autuados - com e sem fundamento – os quais impactam negativamente na manutenção das condições contratuais atuais.

33. Relevante contextualizar que, para além da real extensão da deterioração estrutural do pavimento (que foi sendo verificada ao longo da execução contratual), uma série de fatores imprevisíveis e posteriores ao início da prestação dos serviços, agravaram ainda mais a situação crítica do pavimento, quais sejam:

(i) **Falta de fiscalização com relação ao excesso de peso na Rodovia:** ao longo dos 383,3km da BR-116/SP/PR, operam somente dois postos de pesagem veicular, o que não é suficiente para inibir que os caminhoneiros trafeguem com excesso de peso, além de que o sistema de pesagem já é considerado ultrapassado, pela própria ANTT;

(ii) **Aumentos sucessivos da tolerância sobre o limite de peso dos veículos comerciais:** Lei nº 13.103/2015 - Aumento da Tolerância da Sobrecarga por Eixo de 7,5% para 10% e

Lei nº 14.229.2021 – Aumento da Tolerância da Sobrecarga por Eixo de 10% para 12,5%, o que vem afetando diretamente a vida útil do pavimento projetado;

(iii) **Excesso de peso transportado por veículos comerciais:** tem-se verificado, na prática, a alteração no perfil da frota comercial brasileira, com uma maior circulação de veículos com mais eixos, além do aumento considerável do volume de tráfego desses veículos, que transitam pelas rodovias com o peso excedendo o limite máximo previsto em Lei. Ambos os fatores afetam a estrutura atual do pavimento, pois não poderiam ser considerados para fins de elaboração de projeto de pavimento. Consequentemente, não foi possível prever a estrutura necessária para atender esse novo perfil de tráfego, nem mesmo durante as obras de duplicação da Rodovia Régis Bittencourt, o que resulta em uma degradação de forma exponencial do pavimento ao longo dos anos;

(iv) **Necessidade de inclusão de obras de ampliação de capacidade:** Referidas obras teriam por finalidade a manutenção do nível de serviço da Rodovia requerido no PER, evitando os níveis de serviço insatisfatórios com características de Fluxo Instável e Fluxo Congestionado, respectivamente níveis “E” e “F”. Tais obras teriam como finalidade aumentar a segurança e a fluidez do tráfego, principalmente, com o acréscimo de mais uma faixa de rolamento. A ausência das revisões quinquenais para inclusão dessas obras de ampliação de capacidade tem como consequência além do transtorno operacional, a sobrecarga do pavimento, agravando a sua deterioração; e

(v) **Exigência de trabalho noturno:** para executar serviços de pavimento, em alguns trechos da Rodovia, há uma determinação da Polícia Rodoviária Federal (PRF), para que esses sejam realizados no período noturno, o que ocasiona menor produtividade para a equipe e aumento de custo, em razão, por exemplo: (vi.i) da necessidade de garantir a segurança dos funcionários e usuários da Rodovia, colocando uma sinalização de obras robusta; (iv.ii) horário de trabalho reduzido; (iv.iii) incremento de custos para o atendimento da legislação trabalhista; (iv.iv) indisponibilidade de usinas de asfalto para atendimento no período noturno, dentre outros. Essa situação, apesar de comprometer de forma severa a atuação da Concessionária nas atividades de intervenção do pavimento, foi agravada ainda mais quando a Polícia Rodoviária Federal criou o protocolo de solicitação para trabalhos na rodovia, determinando: (i) restrição de trabalho diurno com fechamento de faixa de rolamento; (ii) possibilidade de paralisação do serviço, a qualquer tempo, mediante determinação dos agentes da PRF; (iii) pedidos emergenciais que não fossem relacionados à causas naturais adversas (vendavais/temporais/escorregamentos, etc.), seriam negados, o que comprometeu inclusive o atendimento de TRO's emitidos pela ANTT.

34. Nos últimos anos, conforme já indicado na presente manifestação, as intervenções no pavimento resultaram em: (i) um investimento significativamente maior pela Concessionária do que o estimado no EVTEA; e (ii) a comprovação de que as intervenções e manutenções contratuais não seriam eficazes para resolver o problema do pavimento, que precisaria ser quase integralmente recuperado.

35. Além das intervenções realizadas pela Concessionária, foi constatada a necessidade de intervenções robustas e complexas, resultando na baixa serventia para os usuários da Rodovia e transtornos na fluidez do tráfego devido às intervenções recorrentes e fechamentos de faixa para execução das atividades.

36. Esses fatos demonstram que a condição atual do pavimento é grave e afetam a manutenção dos padrões de qualidade estabelecidos no Contrato de Concessão. Além disso,

evidencia-se que as obrigações e dispositivos previstos são insuficientes para resolver esse problema, especialmente em relação a alternativas contratuais para absorver um investimento estrutural tão impactante ao contrato, tornando a otimização do contrato a solução necessária.

37. Não obstante as intervenções estruturais acima expostas, as recentes variações nos principais insumos de pavimentação superam os índices econômicos referenciais para reajuste tarifário.

Aditivos Contratuais e Termos de Ajuste de Conduta firmados

38. Além dos aspectos operacionais da Rodovia e dos investimentos realizados pela Concessionária em intervenções que se mostraram insuficientes para a efetiva correção dos defeitos da rodovia, é importante fornecer um breve histórico dos instrumentos jurídicos e regulatórios utilizados ao longo dos anos pela Concessionária e pela a ANTT, em conformidade com as previsões do Contrato de Concessão original, na tentativa de superar os problemas da rodovia e desequilíbrios contratuais.

39. Muito embora esses instrumentos tenham sido empregados para promover alterações no Contrato de Concessão e lidar com as situações desafiadoras enfrentadas pela Concessionária, as ações adotadas revelaram-se insuficientes para a resolução dos principais problemas da concessão, notadamente para corrigir as deficiências estruturais do pavimento e problemas de geometria da rodovia.

40. Dentre esses instrumentos, cumpre mencionar que a Concessionária firmou 3 (três) Termos de Ajuste de Conduta (“TAC”): i) TAC Obras, firmado em agosto de 2013, com o objetivo de solucionar as pendências verificadas pela ANTT no curso de fiscalização do Contrato de Concessão, onde a Concessionária se comprometeu a cumprir o Plano de Ação pactuado para regularização do cronograma físico financeiro das obras previstas no PER, sendo que, neste período, ficou suspensa a abertura de processos de apuração de inexecuções e aplicação de penalidades; ii) TAC firmado em outubro de 2014, denominado de TAC Multas, que teve como objetivo compensar multas aplicadas em função de inexecuções de obras e serviços obrigatórios, cujo valor foi convertido em novas obras, não previstas inicialmente no PER. A assinatura do TAC Multas demonstra novamente a intenção da Concessionária de empreender investimentos capazes de melhorar a trafegabilidade e garantir um bom padrão no serviço oferecido ao usuário e eliminar passivos regulatórios históricos;

41. Este TAC foi declarado totalmente cumprido pela ANTT ao final de sua vigência, mas, ainda assim, não se mostrou medida suficiente para sanar o acúmulo de passivos sancionatórios, uma vez que, com o passar dos anos, novas multas foram sendo aplicadas provocando a formalização de um novo TAC recentemente firmado em dezembro de 2024, que teve como objetivo também compensar multas aplicadas em função de inexecuções de obras e serviços obrigatórios, cujo valor foi convertido em novas obras, não previstas inicialmente no PER.

42. Além disso, ao longo da concessão foram celebrados seis termos aditivos. O Termo Aditivo nº 001, celebrado entre a ANTT e a Concessionária, em 2009, teve como objeto a inclusão de cláusula constante nos demais contratos de concessão da segunda etapa de concessões, referente à responsabilidade da concessionária em face da fiscalização realizada pela ANTT, bem como a correção de erro material constante na cláusula 1.3 do contrato.

43. O Termo Aditivo nº 002, celebrado em 05 de setembro de 2023, foi resultado de determinação deste Tribunal de Contas da União (“TCU”) visando a solução das inexecuções observadas no Contrato. Com esse termo aditivo, houve a definição de um novo cronograma de investimentos e, para garantir a sua exequibilidade, introduziu-se mecanismo de Desconto de Reequilíbrio (Fator D), como ferramenta contratual de cumprimento do cronograma de obras e reequilíbrio econômico-financeiro.

44. O Termo Aditivo nº 003, assinado em 05 de fevereiro de 2024, alterou o Programa de Exploração da Rodovia (PER) da Concessionária em relação ao item 6.3.3.1.8 - Sistemas de Controle de Velocidade, inclusive seus custos administrativos, resultando na inclusão do montante global de R\$ 5.930.004,81 (cinco milhões, novecentos e trinta mil quatro reais e oitenta e um centavos), a preços iniciais do Contrato de Concessão, em julho/2007.

45. O Termo Aditivo nº 004, assinado em 09 de fevereiro de 2024, teve por objeto a exclusão do trecho rodoviário compreendido entre o Km 268+900 e o Km 275+450 da BR-116/SP, do Programa de Exploração da Rodovia - PER do Contrato de Concessão, resultando na exclusão do montante de R\$ 8.837.839,01 (oito milhões, oitocentos e trinta e sete mil oitocentos e trinta e nove reais e um centavo), a preços iniciais do Contrato de Concessão, em julho de 2007.

46. O Termo Aditivo nº 005, assinado em 11 de setembro de 2024, excluiu previsões de recursos destinados ao aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e incluiu a obrigação de utilizar essa verba com campanhas de educação e segurança no trânsito.

47. Por fim, o Termo Aditivo nº 006 da Concessão, celebrado em 27 de dezembro de 2024, ajustou o valor constante no item 5.1 Garantia de Execução das Obrigações do Contrato de Concessão e consolidou o valor definitivo do impacto econômico-financeiro resultante da exclusão do trecho, entre os km 268+900 e km 275+450 da BR-116/SP formalizada no 4º Termo Aditivo.

48. Os termos aditivos ao Contrato de Concessão firmados até o presente momento, embora necessários à resolução de distorções identificadas ao longo da execução contratual, foram insuficientes para o tratamento definitivo da situação crônica da rodovia e do desequilíbrio contratual configurado.

60. Apêndice B – Além disso, a necessidade de modernização contratual para os moldes do modelo de 5ª etapa foi vista como essencial para atendimento da política pública estabelecida na Portaria-MT 848/2023. Isso tudo somado à dificuldade de financiar um projeto de prazo tão curto inviabilizou o prosseguimento das discussões neste sentido.

61. Buscou-se, então, uma solução que pudesse comportar o rol de obras aprovado pelo Ministério e entendido pela comissão como importante para a rodovia, passível de financiamento diante dos valores de Capex e de Opex, que oferecesse tarifas que não onerassem os mais de 250 mil usuários diários da rodovia e que pudesse caracterizar este contrato como atrativo para outras empresas em um procedimento competitivo.

62. Este meio termo encontrado pela comissão materializou-se com o prazo de quinze anos, considerando-se os sete anos restantes do contrato, acrescidos de oito anos. Deste modo, foi definido o ciclo de obras para a Régis Bittencourt de dez anos, conferindo-se uma cauda de cinco anos, tida como suficiente para fazer frente às obrigações perante o poder concedente e perante o financiador do projeto.

Tarifa

63. A tarifa em uma concessão rodoviária é o valor cobrado diretamente dos usuários pelo direito de uso da infraestrutura concedida. Seu cálculo leva em conta fatores como os investimentos realizados (Capex), os custos operacionais necessários para manter a rodovia em funcionamento adequado (Opex), e a remuneração dos recursos investidos pelo concessionário. Uma tarifa adequada deve garantir o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, permitindo a prestação de serviços de qualidade ao usuário, além de assegurar a atratividade e a sustentabilidade financeira do empreendimento ao longo do período da concessão.

64. O resultado do alinhamento da precificação de Capex, Opex, prazo e modernização contratual foi pela necessidade de três degraus tarifários nos três primeiros anos de contrato, nos percentuais de 40%, 20% e 17,79%, tendo a tarifa vigente como base do primeiro reajuste. Com isso, a tarifa é calculada a partir do modelo econômico-financeiro, considerando a projeção do

tráfego ao longo do prazo da concessão, os investimentos e as despesas administrativas e operacionais necessários para a prestação dos serviços adequados e a taxa interna de retorno.

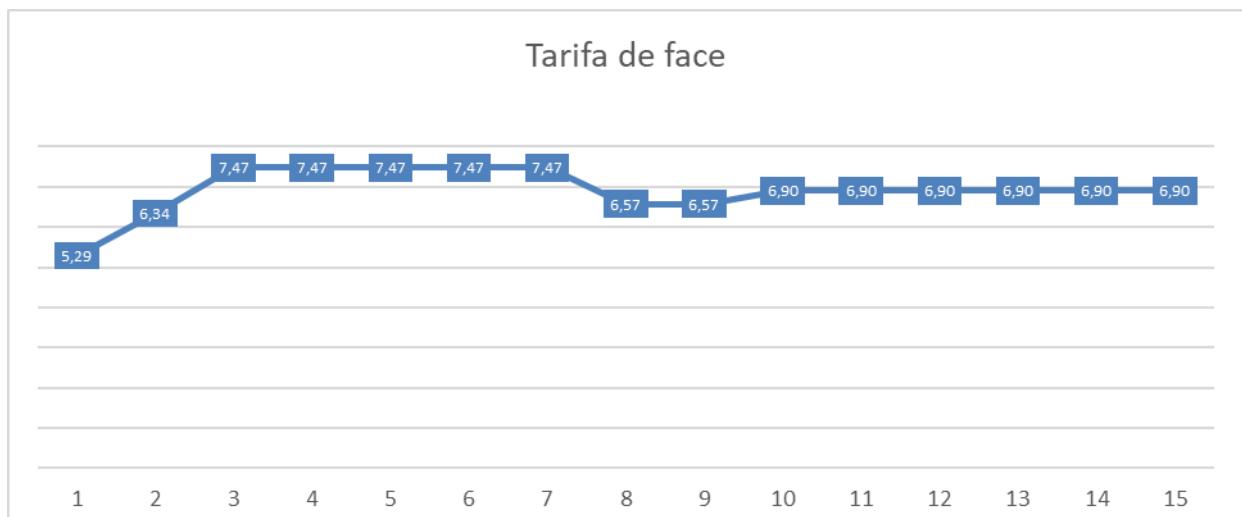
65. A tarifa de cada praça de pedágio é calculada com base em uma tarifa quilométrica (TKM) média em relação ao valor praticado atualmente. Adicionalmente, a tarifa considera o tipo de via, o qual para o caso da Régis Bittencourt fora considerado como sendo do tipo “pista dupla”, haja vista que a rodovia já se encontra totalmente duplicada desde o início do atual contrato. Em tempo, esclarece-se que não foi aplicado fator de reclassificação de 30% para pista dupla, pois a tarifa em vigor é oriunda de um contrato de 2008, o qual não previa distinção entre tarifas de pista simples e dupla.

66. A política pública trouxe a previsão inicial de 3 degraus tarifários nos 3 primeiros anos da modernização do contrato desta rodovia, período este que coincide com a fase de transição de que trata o art. 4º da Portaria MT nº 848, de 25 de agosto de 2023. A TKM, fixada em valor correspondente ao atualmente praticado na concessão, será objeto de aumentos anuais durante a fase de transição, conforme degraus tarifários.

67. A TKM atual, para fins do Modelo Econômico-Financeiro, é de R\$ 0,05912/km, cujo montante corresponde ao valor médio da Tarifa de Pedágio (TP) em vigor, deflacionado pelo IPCA do período março/2023 a dezembro/2024 (uma vez que o estudo tem como data-base março/2023 e a última Revisão Ordinária realizada pela ANTT ocorreu em dezembro/2024).

68. Considerando que os patamares de aumento tarifário acordados (degraus) são de 40%, 20% e 17,79%, tem-se que: (1) a TKM do 1º ano corresponde a R\$ 0,08277; (2) a TKM do 2º ano corresponde a R\$ 0,09932; e (3) a TKM do 3º ano corresponde a R\$ 0,11699 (data base março/23). Após a incidência dos três Degraus Tarifários, da redução pelo fim do “FCM 2” adicional no ano 8 e da reclassificação do 11º ano, a TKM será de R\$ 0,10902 para os anos finais. Em tempo, esclarece-se que a reclassificação do 11º ano, equivalente a um aumento de 5% da TKM, refere-se à conclusão das obras no 10º ano.

Figura Apêndice D 2: Tarifas de face ao decorrer dos anos.



Fonte: Planilha de modelagem econômico-financeira Régis Bittencourt

69. Quanto à tabela acima, a mesma detalha, ao longo dos 15 anos do prazo remanescente da concessão, as tarifas cobradas para veículos de passeio (categoria 1) em cada uma das 6 praças de pedágio da ARB (“valores de face”), sem considerar nenhum desconto (DBT e DUF).

70. O modelo tarifário proposto consiste em iniciar com patamares tarifários menores nos três primeiros anos do projeto, durante o período de transição, com previsão de execução de grande

volume de obras, para, na medida em que a empresa for entregando aos usuários obras de ampliação de capacidade, e outros investimentos relevantes, a tarifa possa ser aumentada progressivamente. Neste contexto, calcula-se a TKM homogênea, isto é, a tarifa média sem degraus ou reclassificações tarifárias. A TKM homogênea calculada para a solução aqui proposta é de R\$ 9,84 para cada 100 km (mais R\$ 1,41 até o ano 7 referente à inclusão do “FCM 2”).

71. A partir do 4º ano da Concessão, passará a ocorrer a Reclasseificação Tarifária, ou seja, serão acrescidos à tarifa quilométrica (TKM) incrementos em função do aumento da capacidade ofertada, conforme os Editais da 5ª Etapa, conforme ampliação de capacidade disponível em cada Trecho Homogêneo da seguinte forma: 5% para uma faixa adicional em pista dupla e 10% para duas faixas adicionais em pista dupla. Além disso, será concedido acréscimo de 5% aplicável a todas as praças de pedágio do Sistema Rodoviário, em caso de conclusão conjunto de obras de melhorias previstas no PER. O procedimento de vistoria seguirá os moldes normativos em vigor da ANTT.

Modernização contratual

72. A proposta de acordo prevê a modernização do contrato da concessão para adequá-lo ao modelo regulatório da 5ª Etapa do Procrofe, já aplicado em diversos projetos recentes. Essa modernização busca otimizar e padronizar a regulação contratual, reduzindo o fardo regulatório e garantindo maior eficiência na gestão pela Agência Reguladora, além de equilibrar melhor a distribuição de riscos entre a concessionária e o poder público. Destacam-se, nesse contexto, a introdução de contas vinculadas que permitem a formação de reservas financeiras para cobrir contingências relacionadas à demanda, custos de insumos e eventos extraordinários, assegurando assim a sustentabilidade financeira do projeto sem impactos abruptos sobre as tarifas.

73. Entre as principais inovações do novo modelo regulatório estão a nova matriz de riscos, com uma alocação mais objetiva e equilibrada dos principais riscos do contrato (demanda, cambial, geotécnico, desapropriações, licenciamento ambiental, entre outros), além da adoção de mecanismos paramétricos de reequilíbrio (Fatores A, D, E e C). Também são incorporados incentivos econômicos diretos ao cumprimento do contrato, como reajustes tarifários condicionados à entrega das obras previstas e a possibilidade de redução do capital social aportado pela concessionária em função do atingimento de metas estabelecidas. Além disso, o modelo prevê a implantação de melhorias operacionais e socioambientais, incluindo práticas ESG alinhadas aos padrões do *International Finance Corporation* (IFC), ações de carbono zero e adaptações para resiliência climática.

74. Ainda, o acordo estabelece novos mecanismos regulatórios para assegurar maior transparência e assertividade na fiscalização e execução do contrato, como a presença obrigatória de um Verificador Independente acreditado pelo Inmetro para avaliação de projetos e desempenho da infraestrutura, um novo sistema de penalidades proporcionais e mais eficaz, e regramentos detalhados para extinção contratual e cálculo de indenizações. Adicionalmente, a introdução de descontos tarifários para usuários frequentes e pagamento automático por *tag* e da isenção de tarifa para motocicletas, além de atender às diretrizes da política pública do Ministério dos Transportes, amplia os benefícios sociais e fortalece a percepção positiva dos usuários em relação à concessão modernizada.

Período de transição

75. A proposta de acordo prevê mecanismos específicos para garantir o cumprimento das obrigações pactuadas, destacando-se um período de transição de três anos, durante o qual haverá fiscalização diferenciada, garantia financeira, restrição à saída do grupo controlador da concessionária, regras objetivas em caso de descumprimento e procedimentos claros para uma eventual extinção antecipada consensual. Esses mecanismos têm como objetivo assegurar que as

obrigações sejam cumpridas efetivamente, restabelecendo confiança entre concessionária e poder público, além de garantir a execução imediata das obras essenciais.

76. Durante o período de transição, grande parte dos investimentos planejados já possuem projetos aprovados pela ANTT e licenças ambientais concedidas, o que reduz significativamente os riscos de execução. Essa condição cria um ambiente controlado e previsível, permitindo que a concessionária realize investimentos importantes rapidamente, reduzindo riscos regulatórios e operacionais, e conferindo maior segurança jurídica e econômica à concessão.

77. Nesse contexto, o período de transição segue as diretrizes da Portaria-MT 848/2023, com duração mínima de três anos, durante os quais deverão ser realizadas as obras de ampliação de capacidade e melhorias já previstas e não executadas anteriormente pela concessionária. Para incentivar a execução imediata dessas obras, serão sobrestados temporariamente processos administrativos e multas existentes junto à ANTT, que poderão ser retomados caso haja descumprimento das metas pactuadas.

78. Como regra específica desse período, não será permitida a distribuição de dividendos pela concessionária, nem a transferência do controle societário, salvo se mais de 80% das metas acumuladas forem cumpridas. Os reajustes tarifários serão limitados ao Índice de Reajuste Tarifário (IRT) e ao degrau tarifário previsto, ficando eventuais diferenças tarifárias compensadas após o período de transição, com aplicação do Fator C ao longo do prazo remanescente da concessão.

79. Também durante o período da transição de 3 anos, os Processos Administrativos Simplificados (PAS) em andamento na ANTT, no valor de R\$ 32.205.500,00 para PAS (janeiro/2025), e o TAC Multas no valor de R\$ 373.200.957,60 milhões (dezembro/2024), ficam sobrestados, como forma de incentivar a execução dos investimentos nos primeiros anos do acordo, caso haja descumprimento durante o período de transição, automaticamente este valor passa a ser descontado de uma futura indenização por bens reversíveis em caso de saída antecipada da concessionária.

80. Para garantir transparência ativa ao processo, a concessionária disponibilizará um sítio eletrônico com informações claras e atualizadas sobre o cronograma e a execução das obras. O acompanhamento do cumprimento das metas será feito trimestralmente por um Verificador Independente acreditado pelo Inmetro, que será contratado pela Infra S.A. sob orientação do Ministério dos Transportes, com custos resarcidos pela concessionária, além de auditorias técnicas específicas para as intervenções estruturais.

81. Caso haja descumprimento superior a 20% das metas acumuladas por dois trimestres consecutivos durante o período de transição, será instaurado um processo sumário de extinção antecipada consensual, garantindo ampla defesa à concessionária, mas sem possibilidade de recurso administrativo contra a decisão final. A extinção antecipada consensual busca oferecer ao poder público uma alternativa rápida e efetiva para encerrar contratos problemáticos, sem os custos e dificuldades inerentes ao processo tradicional de caducidade.

82. O mecanismo da extinção antecipada consensual é proporcional e razoável, pois visa assegurar que, caso as obrigações não sejam cumpridas mesmo nesse período curto e controlado, o interesse público possa ser protegido com uma solução definitiva. Caso ocorra essa extinção, a tarifa retornará ao patamar anterior à aplicação dos degraus tarifários previstos no acordo, garantindo que os usuários não sejam prejudicados por investimentos não realizados.

83. Finalmente, para conferir maior segurança econômica ao acordo, será exigido um aporte adicional de R\$ 268,6 milhões, equivalente a 15% do déficit do fluxo de caixa durante o ciclo de obras. Além disso, haverá a obrigatoriedade de contratação de uma garantia de execução no montante de 5% (início e fim do período) ou 2,5% (anos intermediários) da Receita Bruta em Valor Presente Líquido (VPL) relativo ao novo período do projeto (15 anos), protegendo o Poder

Concedente de eventuais prejuízos decorrentes do não cumprimento das obrigações previstas no contrato.

Garantias financeiras

84. Para conferir maior segurança ao ajuste, será exigida a realização de aporte adicional na concessão, correspondente a 15% do déficit do fluxo de caixa da concessão durante o ciclo de obras, o que representa o valor de R\$ 268,6 milhões. O montante deverá ser integralizado como capital social na SPE e poderá ser reduzido em até 50% caso demonstrada captação dos respectivos recursos de no mercado financeiro, cuja demonstração deverá ocorrer concomitantemente à assinatura do termo aditivo.

85. Por fim, durante todo o ciclo de investimentos, a Concessionária deverá contar com garantia de execução no montante de 5% (início e fim do período) ou 2,5% (anos intermediários) da Receita Bruta em Valor Presente Líquido (VPL) relativo ao novo período do projeto (15 anos). Assim, será provida salvaguarda adicional em caso de extinção antecipada consensual, podendo a garantia ser acionada para reaver prejuízos causados ao poder concedente, além de cobrir multas aplicadas e outras somas devidas em sede de haveres e deveres.

Processo competitivo e indenização em caso de troca de controle

86. Com as finalidades de se mitigar riscos sistêmicos, validar os preços aprovados e obter-se a menor proposta para as obras previstas, foi acordado que deverá ocorrer um processo competitivo aberto ao mercado para selecionar uma empresa interessada em assumir o controle da concessão rodoviária administrada pela ARB. Esse procedimento será supervisionado pela ANTT e busca garantir transparência, reduzir riscos e validar as condições do contrato reformulado após a modernização econômica e financeira. Esse processo competitivo será concluído rapidamente, em até seis meses, o que representa uma vantagem significativa em comparação ao procedimento tradicional de rellicitação, que geralmente dura cerca de cinco anos.

87. A realização desse processo competitivo é considerada vantajosa, pois reduz os impactos negativos que uma mudança tradicional de concessionária poderia causar, como interrupções nos serviços e perdas de empregos. Ao permitir uma transição organizada e rápida, garante-se a continuidade dos serviços prestados e dos postos de trabalho existentes, beneficiando diretamente a sociedade e o interesse público.

88. A possibilidade de transferência de concessão ou troca de controle societário já está prevista em legislação específica e tem respaldo em jurisprudência recente, inclusive em decisão do Supremo Tribunal Federal. De acordo com esses entendimentos, é permitido realizar mudanças nos contratos de concessão sem necessidade de nova licitação, desde que haja autorização do poder concedente. Isso ocorre devido à natureza dinâmica e mutável dos contratos de concessão, que exigem flexibilidade para se adaptar às novas condições ao longo do tempo, sempre buscando preservar o interesse público.

89. Além disso, o processo competitivo aqui proposto é até mais conservador do que as exigências legais existentes, pois prevê um procedimento semelhante a uma licitação pública, realizado em sessão pública na B3, com regras claras e transparentes. Será adotado o critério de menor tarifa (deságio sobre a tarifa-teto), com propostas apresentadas inicialmente em envelopes fechados e posteriormente por meio de lances em viva-voz, permitindo que o atual grupo controlador participe do certame, submetido as mesmas regras aplicáveis aos demais concorrentes.

90. Durante o processo competitivo, serão disponibilizadas amplamente informações detalhadas sobre a situação da concessão, incluindo dados financeiros, trabalhistas, ambientais e operacionais da rodovia. Essas informações serão acessíveis ao mercado e aos possíveis compradores, garantindo que todos possam tomar decisões fundamentadas e transparentes. A

ANTT supervisionará todo esse processo para assegurar que prevaleça a proposta mais vantajosa e que sejam garantidas a capacidade técnica e econômica dos interessados.

91. Caso não haja interessados no processo competitivo, o contrato será mantido com a concessionária e seu atual controlador (ARB), que deverá iniciar imediatamente as obras previstas no novo acordo, garantindo a execução imediata dos investimentos. Assim, evita-se o risco de um leilão vazio e suas consequências negativas, como a abertura obrigatória de um processo de caducidade, situação comum na relicitação tradicional, que traria grandes prejuízos ao interesse público.

92. Uma garantia adicional estabelecida é a obrigação de aporte financeiro pela concessionária atual, que deverá integralizar capital social suficiente para garantir a execução das obras acordadas, representando um compromisso real com o sucesso do contrato. Além disso, foi estabelecido que a transferência definitiva do controle acionário ocorrerá somente após o encerramento do processo competitivo, e o atual acionista controlador da concessionária fica obrigada a vender suas ações ao vencedor do procedimento.

93. Todo esse processo será acompanhado de perto pela ANTT, que disponibilizará publicamente os relatórios de execução e acompanhará o cumprimento rigoroso das obrigações pactuadas. O objetivo é conseguir um processo seguro, transparente e eficaz, protegendo os interesses dos usuários e garantindo que o contrato renovado atenda plenamente às necessidades sociais e econômicas previstas inicialmente.

Haveres e deveres e Valor de Saída em caso de troca de controle

90. Foram identificados os seguintes ativos: bens reversíveis não amortizados ou depreciados e pleitos administrativos (pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro) e judiciais em andamento, ingressados pela concessionária, em desfavor da ANTT.

91. Para avaliação e estimativa do valor dos investimentos vinculados aos bens reversíveis não amortizados ou depreciados, a Comissão de Solução Consensual se amparou na legislação vigente sobre a relicitação e extinção antecipada de contratos.

92. A metodologia para cálculo do valor se baseia no levantamento dos bens reversíveis não amortizados ou depreciados por meio do valor contábil do ativo avaliado por verificador independente, conforme a Lei 13.448/2017, o Decreto 9.957/2019 e a Resolução ANTT 5860/2019.

93. No entanto, em vista da ausência de tempo hábil para uma verificação completa e que o cálculo detalhado é realizado por verificador independente, visando o alcance de um acordo no âmbito da Comissão de Solução Consensual, a Agência Nacional de Transportes Terrestres procedeu ao levantamento da estimativa dos bens indenizáveis não amortizados ou depreciados com base na análise do mapa contábil da concessionária, tendo sido realizadas diversas apurações e verificações buscando-se aplicar as regras da Resolução ANTT 5860/2019. O detalhamento da metodologia encontra-se no memorial em anexo.

94. Resumidamente, buscou-se apurar, com base nas regras dispostas na Resolução ANTT 5860/2019, o valor estimado dos bens reversíveis não amortizados ou depreciados, tendo-se chegado ao valor de R\$ 1.973.129.689,00, com posição de dezembro/2024, conforme quadro a seguir:

Tabela Apêndice D 1: valor estimado dos bens reversíveis não amortizados ou depreciados

BENS REVERSÍVEIS	BENS REVERSÍVEIS NÃO AMORTIZADOS OU DEPRECIADOS					
	Valor mapa contábil	Proposta original	Nova proposta	Proposta ANTT	Cenário em análise	Cenário proposto
1. Trabalhos iniciais	341.704.637	341.704.637	52.776.467	47.140.594	47.140.594	47.140.594
2. Recuperação	759.762.737	140.648.061	513.364.749	488.661.658	488.661.658	489.846.011
3. Desapropriações	54.145.534	54.145.534	57.240.581	18.933.724	37.000.000	25.508.342
4. Operação	171.764.083	171.764.083	153.575.987	65.150.409	113.150.409	107.474.494
4.1. Postos de pesagem	3.245.349	3.245.349	ND	ND	ND	ND
4.2. Praça de pedágio	132.647.264	132.647.264	ND	ND	ND	ND
4.3. Sistema de atendimento ao usuário	35.871.470	35.871.470	ND	ND	ND	ND
5. Melhoramentos da rodovia	1.720.697.471	1.720.697.471	1.380.921.811	1.269.460.117	1.269.460.117	1.269.460.117
5.1. Serra do Cafetal	ND	ND	963.450.963	947.371.329	947.371.330	947.371.330
5.2. Demais	ND	ND	406.062.934	310.680.875	310.680.874	310.680.874
Obras de arte especiais	139.694.859	139.694.859	ND	ND	ND	ND
Obras de melhorias/projetos executivos	1.581.002.612	1.581.002.612	ND	ND	ND	ND
Projetos	ND	ND	11.407.914	11.407.914	11.407.914	11.407.914
6. Administrativo	44.574.499	44.574.499	3.643.640	2.348.405	2.348.405	2.348.405
Cadastro	ND	ND	2.348.405	2.348.405	2.348.405	2.348.405
Sede	ND	ND	1.295.235	0	0	0
Tecnologia da informação	12.993.066	12.993.066	ND	ND	ND	ND
Veículos	968.387	968.387	ND	ND	ND	ND
Outros ativos	533.085	533.085	ND	ND	ND	ND
Bens administrativos	30.079.962	30.079.962	ND	ND	ND	ND
7. Rateio holding	ND	ND	63.012.523	0	0	0
8. Manutenção de pavimento	260.775.657	191.285.355	0	0	0	0
9. Retaludamento e contenções	105.762.492	105.762.492	36.499.535	24.557.715	30.557.715	31.351.726
10. Faixa de domínio	18.570.812	18.570.812	0	0	0	0
TOTAL	3.477.757.923	2.789.152.945	2.261.035.294	1.916.252.624	1.988.318.900	1.973.129.689

Fonte: Produção própria da ANTT

95. A estimativa dos bens reversíveis não amortizados ou depreciados, para junho de 2026, é de R\$ 1.942.155.030,20. A partir do valor apurado para dezembro de 2024, realizou-se o desconto do ativo até junho de 2026 pela taxa de depreciação mensal, calculada a partir da taxa anual de 5,09% e a atualização pelo IPCA realizado até dezembro de 2024 e estimado até junho de 2026 (6,31% a.a.) de acordo com o Boletim Focus de 14 de Fevereiro de 2025.

96. Sobre os pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro em andamento, há valores pleiteados pela ARB que tiveram mérito reconhecido sem valores apurados pela ANTT. Apesar de não haver metodologia para o cálculo dos respectivos valores, as partes chegaram ao acordo de considerarem o montante de R\$ 30.900.135,52, base (Jan/25) para fins de acréscimo ao valor de saída da concessionária.

97. A respeito das renúncias a processos administrativos e judiciais, acordou-se que:

- A Concessionária renuncia a eventual valor decorrente de ação judicial (processo judicial nº 1029959-52.2019.4.01.3400) relativa à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em razão da demora do Poder Público em proceder à segunda habilitação da Concessionária no programa REIDI, conforme detalhado no anexo 5 do Termo de Autocomposição.
- A Concessionária renuncia a eventuais valores decorrentes de pleitos administrativos relativos a direito de reequilíbrio econômico-financeiro, relacionados no Anexo 5 do Termo de Autocomposição no valor de R\$ 259.238.474,04 (data-base dezembro/2024), refere a pleitos indeferidos pela ANTT.
- A Concessionária renuncia às ações anulatórias referentes a Processos Administrativos Sancionadores transitados em julgado e inscritos em dívida ativa, que totalizam o valor aproximado R\$ 30.666.776,96 (data base jan/25).

Passivos: Deveres da Concessionária

98. Foi realizado, junto às áreas técnicas da ANTT e à Concessionária, o levantamento dos passivos da ARB tendo sido identificados os seguintes passivos: TAC multas; Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos na ANTT; multas inscritas em Dívida Ativa da União e transitadas em julgado administrativamente; debêntures; processos administrativos e judiciais em esferas cíveis, trabalhistas e ambientais e de outras naturezas, detalhados a seguir.

99. O Anexo 5 ao Termo de Autocomposição relaciona todos os processos administrativos, judiciais e outros que foram identificados pela ANTT e trazidos a esta comissão.

100. Os passivos referentes ao TAC multas; Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos na ANTT; multas inscritas em Dívida Ativa da União e transitadas em julgado administrativamente; e a dívida junto ao mercado permanecem sob responsabilidade da SPE, e seus valores já foram deduzidos do valor de venda integral das ações pertencentes ao atual acionista controlador, em caso de troca de controle como resultado do processo competitivo.

Do TAC Multas e dos Processos Administrativos Sancionadores (PAS) em trâmite

101. Foi celebrado TAC-Multas, em 27 de dezembro de 2024, no valor de referência de R\$ 373.200.957,60, valor já considerando o desconto de 40%, nos termos da Resolução ANTT nº 5.823/2018. As partes acordaram, para fins de cálculo do valor de venda da integralidade das ações pertencentes ao atual grupo controlador da SPE, o valor de R\$ 396.100.110,31 (estimado para junho de 2026).

102. Sobre os Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos em trâmite na ANTT, as partes identificaram 35 processos ativos, no valor potencial de R\$ 95.695.000,00 (posição de jan/25), e que desse total R\$ 60.000.000,00 são passíveis de anulação, resultando como somatório das penas pecuniárias decorrentes dos PAS o montante de R\$ 35.695.000,00. Pactuou-se aplicar um desconto de 40% sobre esse valor máximo estimado para as multas cujas infrações estão em apuração, em analogia ao previsto na Resolução ANTT nº 5.823/2018, acordando-se o valor estimado de R\$ 21.417.000,00 para PAS (jan/25), com o mesmo critério de atualização do TAC Multas.

Tabela Apêndice D 2: TAC-multas e PAS ativos

Dados preliminares

Processos Administrativos Sancionadores - PAS	Valores (janeiro/25)	Qtde	Estimado (junho/26)
1. TAC-multas 2024	373.200.957,60	325	396.100.110,31
PAS ativos (em tramitação)	95.695.000,00	35	101.566.727,75
PAS ativos (passíveis de anulação)	60.000.000,00	6	63.681.526,36
PAS ativos (após anulação)	35.695.000,00	29	37.885.201,39
2. PAS ativos (40% desconto)	21.417.000,00	29	22.731.120,83
TAC-multas (total)	394.617.957,60	354	418.831.231,14

Obs.: a data-base dos dados referentes às penalidades é janeiro de 2025. Os valores estimados para junho/26 consideram atualização pelo IPCA do TAC-multas e PAS ativos.

Fonte: Dados da ANTT

103. A ANTT se compromete a suspender o TAC Multas e os PAS identificados no Anexo 5 do Termo de Autocomposição, durante o período de transição, como mecanismo de incentivo ao cumprimento das metas estabelecidas. As partes acordam que cumpridas as condições expressas no Termo Aditivo de modernização, o TAC Multas e os PAS suspensos serão definitivamente extintos. No caso de descumprimento das obrigações assumidas no período de transição que causem extinção antecipada contratual, os valores correspondentes ao TAC multas e PAS ativos serão deduzidos do valor da indenização pelos bens reversíveis não amortizados ou depreciados.

104. Ficam suspensos os prazos prescricionais durante o período de transição. Adicionalmente a SPE renuncia a qualquer eventual alegação de prescrição sobre o objeto dos PAS relacionados.

Das multas inscritas em Dívida Ativa da União e multas transitadas em julgado

105. Existem 28 multas com a União que totalizam o valor estimado de R\$ 53.184.971,09 (estimativa para jun/26). Todas essas multas estão transitadas em julgado no âmbito administrativo e, desse total, R\$ 36.544.828,61 se referem 19 multas já inscritas em dívida ativa, R\$ 16.640.142,49 se referem 9 multas não inscritas em dívida ativa. Os valores estão descritos na tabela a seguir.

Tabela Apêndice D 3: Dívida Ativa e Multas transitadas em julgado

Processos Administrativos Sancionadores - PAS	Valores (janeiro/25)	Qtde	Estimado (junho/26)
1. Dívida ativa	25.204.311,27	15	30.035.345,31
2. Dívida ativa (SDJ)	5.462.465,69	4	6.509.483,30
3. Multas transitadas em julgado (mais de 120 dias)(SDJ)	10.847.122,86	8	12.926.244,14
4. Multas transitadas em julgado (mais 120 dias)	3.116.536,50	1	3.713.898,35
TOTAL - transitados em julgado	44.630.436,32	28	53.184.971,09

Obs.: a data-base dos dados referentes às penalidades é janeiro de 2025. Os valores estimados para junho/26 consideram atualização pela Selic para multas transitadas em julgado e dívida ativa.

SDJ: suspenso por decisão judicial

Fonte: Dados da ANTT

106. Este valor foi levantado durante os trabalhos da comissão e deverá ser atualizado junto à Advocacia-Geral da União.

107. Por se tratar de créditos da União, fica vedado às Partes dispor sobre multas inscritas em Dívida Ativa e Processos Administrativos Sancionadores com trânsito em julgado administrativo, e estes valores não foram e não poderão ser considerados em encontro de contas em sede de haveres e deveres junto à Agência, em razão do disposto no art. 5º do Decreto 9.194/17.

108. Independentemente da troca de controle acionário este valor permanece na SPE. O edital do processo competitivo deve deixar explícita a obrigação de pagamento integral dos valores inscritos em dívida ativa e multas transitadas em julgado anteriores ao Termo Aditivo do contrato.

109. A ARB se compromete a pagar ou a parcelar, nos termos previstos na Lei nº 10.522/02, ou ainda, a requerer parcelamento ou transação, nos termos previstos na Lei nº 13.988/20, junto à Procuradoria-Geral Federal no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da assinatura do Termo de Autocomposição.

Da dívida junto ao mercado

110. A manutenção do atual controlador ou a sua substituição por novo acionista que vença o processo competitivo não afasta ou compromete a sua responsabilidade pela dívida da SPE junto ao mercado, podendo repactuá-la ante as novas condições do contrato modernizado.

111. De acordo com o balancete de dezembro/24, o saldo devedor da dívida de debêntures junto ao mercado é de R\$ 1.789.594,00.

112. O valor estimado da dívida, de R\$ 1.716.458.617,15 Junho/26, abatido do saldo estimado das contas credoras de “Caixa e equivalentes de caixa”, “Aplicações financeiras” e “Aplicações financeiras vinculadas”, cuja soma está estimada em R\$ 181.477.063,17 Junho/26, foi considerado para fins do cálculo do valor de venda da Concessionária em caso de troca de controle.

113. O edital do processo competitivo deverá deixar explícito o valor dessa obrigação.

De outros passivos da União, trabalhistas e ambientais

114. A SPE permanece responsável por outros passivos em relação à União, cíveis, trabalhistas e ambientais, seja sob o encargo do atual grupo controlador ou de outro que venha a substituí-lo, devendo equacioná-los ao longo da execução contratual após assinatura do termo aditivo de modernização.

115. Foram identificados os processos cíveis, trabalhistas e de outras naturezas, que permanecerão sob responsabilidade da Concessionária.

116. Estes processos foram trazidos pela ARB e estarão abertos à verificação de eventuais interessados no processo competitivo por meio de *due diligence*.

Estimativa de cálculo referente ao valor de venda integral das ações do grupo controlador atual

117. Foi estimado de forma negocial, que o valor da venda integral das ações da Concessionária pertencentes ao atual grupo controlador da SPE, a ser pago por eventual novo controlador, será de R\$ 120.000.000,00 (estimado para junho/26).

118. Em vista da possibilidade de saída antecipada do atual controlador da Sociedade de Propósito Específico, identificamos semelhanças no que diz respeito ao cálculo de acerto de haveres e deveres da concessionária, comparativamente ao da indenização prevista nas normas aplicáveis à extinção antecipada do contrato.

119. De acordo com o art. 17, §1º, VII, da Lei nº 13.448/2017, nos processos de relíctação, a ANTT deve realizar o levantamento de indenizações eventualmente devidas ao contratado pelos investimentos em bens reversíveis vinculados ao contrato de concessão não amortizados ou depreciados. O Decreto nº 9.957/2019, que regulamenta a Lei nº 13.448/2017, prevê que o cálculo seja certificado por empresa de auditoria independente. Por fim, a indenização pelos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados ou depreciados consiste em apenas um dos itens da apuração de haveres e deveres e a Resolução ANTT nº 5.926/2021 estabelece outros itens incluindo saldo de multas e outros danos.

120. Para fins de cálculo do valor estimado de venda integral das ações pertencentes ao grupo controlador atual, os valores dos haveres e deveres foram estimados até a data-base prevista para a assinatura do Termo de Compra e Venda, da seguinte forma:

- a) Dívida ativa e multas transitadas em julgado: valores atualizados com base na Selic realizada até dezembro de 2024, e Selic projetada até o final de junho de 2026. Conforme Boletim Focus de 14 de fevereiro 5de 2025, a Selic projetada para junho/26 é de 19,17%;
- b) TAC-multas e PAS ativos: valores atualizados com base no IPCA realizado até dezembro de 2024 e estimado até junho de 2026 de acordo com o Relatório de Inflação de dezembro/24;
- c) Bens reversíveis não amortizados ou depreciados: a estimativa dos referidos bens, para junho de 2026, de R\$ 1.942.155.030,20, teve como base inicial o valor dos bens obtido a preços de dezembro de 2024, tendo sido amortizado e atualizado para IPCA até junho/26;
- d) Debêntures: os saldos devedores junto ao mercado e ao grupo Arteris, estimados para junho de 2026, foram fornecidos pela concessionária e deverão ser atualizados antes da data de assinatura do termo de compra e venda. Em caso de transferência do controle acionário da SPE, após a realização do Processo Competitivo, o atual acionista controlador Arteris S/A se compromete a capitalizar o valor total (principal e juros) das debêntures junto ao grupo Arteris, por meio da conversão do saldo de debêntures em capital social da SPE anteriormente a eventual troca do controle;
- e) Contas credoras: os saldos das contas credoras, estimados para junho de 26, foram fornecidos pela concessionária e deverão ser atualizados antes da data de assinatura do contrato de compra e venda, em caso de troca de controle acionário.

121. Assim, se estimou e foi consensual, pelos membros da Comissão de Solução Consensual, que o valor da venda integral das ações pertencentes ao atual acionista controlador e de emissão da Autopista Régis Bittencourt será de R\$ 120.000.000,00.

Vantajosidade

94. A proposta de acordo se mostra vantajosa frente ao cenário de continuidade dos termos atuais, garantindo segurança jurídica, viabilidade financeira, investimentos significativos em curto prazo e uma melhoria expressiva na qualidade, segurança e eficiência operacional da Rodovia

Régis Bittencourt. Para o usuário, isso significa uma rodovia mais segura, com pavimento em melhores condições, proporcionando conforto e segurança na direção, tudo isso aliado a uma tarifa de pedágio acessível e mais econômica em comparação a outras concessões rodoviárias.

95. O tópico de vantajosidade trazido neste relatório busca fundamentar a razão de ser do acordo, apresentando uma comparação objetiva entre os cenários com e sem acordo. A análise comparativa dos diferentes cenários visa fornecer subsídios claros e robustos ao leitor e aos tomadores de decisão, permitindo-lhes aferir com precisão a vantajosidade da solução consensual proposta em relação às demais alternativas disponíveis.

96. Em um cenário de não acordo, mantendo o contrato atual da concessão da rodovia Régis Bittencourt, a situação tende à deterioração contínua. O pavimento alcançaria um estágio crítico em aproximadamente dois anos, comprometendo severamente a segurança e trafegabilidade. Além disso, a falta de investimentos relevantes nos próximos anos agravaria problemas estruturais existentes, resultando em aumento significativo dos acidentes e interrupções constantes do fluxo de tráfego, que já são alarmantes.

97. Nesse cenário de manutenção do *status quo*, a concessionária não teria recursos suficientes para realizar intervenções robustas necessárias, já que o contrato vigente limita investimentos significativos até o seu encerramento em 2033. Com investimentos reduzidos, haveria risco crescente de esgotamento financeiro e operacional da concessão, levando à inevitável deterioração do nível de serviço prestado.

98. Há de se considerar, ainda, a possibilidade de pedido de rellicitação, nos termos da Lei 13.448/2017. Trata-se de processo moroso que poderia levar entre três e quatro anos para ser concluído, com base em outros exemplos. Durante todo esse período, as obras seriam adiadas e os investimentos ficariam congelados, agravando ainda mais as condições já críticas da rodovia. Isso significaria a continuidade da deterioração da infraestrutura, com prejuízos crescentes à segurança e eficiência operacional.

99. Outro cenário possível seria a necessidade de declaração de caducidade do contrato, por inexecução das obrigações impostas pelo contrato. Eventual morosidade de dificuldades operacionais e jurídicas trazidas por um processo caducidade evidenciam a vantagem de uma solução consensual. A retirada de uma concessionária por meio de caducidade pode envolver custos com processos judiciais e administrativos, além do ônus para a União em assumir diretamente a operação da rodovia durante o período de transição. Esse cenário poderia acarretar atrasos ainda maiores em obras essenciais, comprometendo gravemente a segurança, a eficiência operacional e aumentando significativamente os gastos públicos.

100. Todas essas considerações são ainda mais relevantes ao levar em conta que a Régis Bittencourt é uma das três maiores rodovias do país, em termos de tráfego, sendo uma ligação fundamental entre São Paulo-SP e Curitiba, constituindo-se em um importante corredor logístico para o país e para o Mercosul. Desse modo, a manutenção adequada e a segurança dessa rodovia têm implicações diretas na economia nacional e na vida diária de milhares de usuários, tornando necessário um modelo eficiente e sustentável de gestão contratual.

101. Diante disso, o acordo proposto se destaca como mais vantajoso à manutenção da situação posta. Sob a perspectiva econômico-financeira, ele prevê investimentos totais da ordem de R\$ 7,8 bilhões, sendo cerca de R\$ 3 bilhões já nos primeiros três anos após assinatura, comparados ao valor significativamente inferior previsto no contrato atual. Estes investimentos antecipados permitem uma imediata recuperação estrutural do pavimento, melhorias de segurança viária e ampliação de capacidade.

102. Especificamente, o acordo inclui intervenções críticas como a implantação de áreas de escape, Pontos de Parada e Descanso, novas passarelas, terceiras faixas, ruas laterais, trincheiras e correções de traçado. A conclusão dessas melhorias tende a produzir efeitos diretos na redução de

acidentes fatais e graves, bem como na diminuição de interrupções frequentes por tombamentos e colisões.

103. Outro ponto importante do acordo é a vantajosidade operacional, com uma fiscalização trimestral e medidas rigorosas para garantir o cumprimento do cronograma de obras. Caso a concessionária descumpra o cronograma estabelecido, está prevista uma extinção antecipada consensual em até 120 dias, assegurando proteção ao interesse público.

104. Adicionalmente, o acordo reduz custos logísticos pela melhora imediata da fluidez do tráfego, impacto direto no "custo Brasil". A estimativa aponta economia anual significativa, incluindo mais de R\$ 114,2 milhões na redução de custos com transporte de cargas e significativa redução em acidentes.

105. Nesse sentido, considerando o valor de investimentos estimado para o período após a repactuação da ordem de R\$ 7,8 bilhões em formação bruta de capital fixo no setor de construção civil até a extinção do novo prazo contratual, foi apontado o potencial de aumento de R\$ 13,7 bilhões na produção durante todo o período, a partir da análise da Matriz Insumo-Produto de São Paulo ("MIP-SP").

106. No que toca a geração de emprego, também com base na análise da MIP-SP, foi estimada a geração de aproximadamente 48 mil postos de trabalho nos primeiros três anos de investimentos, sendo 51 mil no setor de construção civil. Quanto ao impacto nas contas públicas, o incremento da produção deve resultar em um aumento de R\$ 2,1 bilhões no pagamento de Imposto Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).

107. Serão igualmente observados ganhos de produtividade, eficiência e segurança dos serviços prestados a partir da melhora estrutural do pavimento, além da ampliação da capacidade com a implantação de faixas adicionais em trechos da Rodovia Régis Bittencourt, que resultará em diminuição de tempo de viagem, com efeitos diretos à emissão de poluentes. Estima-se que os efeitos financeiros totais chegariam à ordem de R\$ 183,7 milhões ao ano quando todos os investimentos projetados tiverem sido realizados, considerando os benefícios abaixo listados:

- a)R\$ 5,2 milhões (cinco milhões e duzentos mil reais) de redução em custo de transporte de passageiros;
- b)R\$ 114,2 milhões (cento e quatorze milhões e duzentos mil reais) de redução em custos de transporte de cargas;
- c)R\$ 32,4 milhões (trinta e dois milhões e quatrocentos mil reais) na redução de tempo de viagem para passageiros;
- d)R\$ 11,6 milhões (onze milhões e seiscentos mil reais) na redução de tempo de viagem para cargas;
- e)R\$ 0,2 milhão (duzentos mil reais) na redução de emissão de CO₂ no transporte de passageiros;
- f)R\$ 0,8 milhão (oitocentos mil reais) na redução de emissão de CO₂ no transporte de cargas;
- g)R\$ 19,3 milhões (dezenove milhões e trezentos mil reais) em redução de acidentes.
- h)Estimou-se uma redução de 646 acidentes/ano (43,4% dos acidentes no trecho com faixas adicionais), incluindo a redução de 59 acidentes com vítimas humanas;

108. A otimização contratual também introduz uma matriz de riscos mais equilibrada, incluindo mecanismos inovadores como compartilhamento de risco de demanda e proteção cambial, que reforçam a sustentabilidade financeira do contrato. Com isso, a concessão fica mais

resiliente frente a futuras instabilidades econômicas, diminuindo o risco de inviabilidade operacional.

109. Ainda, há uma importante vantagem jurídica com o encerramento de litígios pendentes. A concessionária renuncia expressamente a ações judiciais e administrativas existentes, proporcionando um ambiente de segurança jurídica e estabilidade contratual, o que é benéfico para o Poder Concedente e usuários da rodovia.

110. A modernização regulatória prevista no acordo trará novos parâmetros operacionais, descontos tarifários para usuários frequentes e motocicletas, além da introdução da figura de um verificador independente, o que aumentará a transparência e a eficiência do controle das obrigações contratuais.

111. Ainda, o acordo prevê uma tarifa de pedágio inferior à média dos estudos em andamento da ANTT, mantendo a modicidade tarifária para o usuário, enquanto assegura investimentos amplamente superiores aos previstos no contrato vigente.

Conclusão

112. A proposta de solução consensual delineada neste relatório representa um marco importante na condução de políticas públicas voltadas à melhoria da infraestrutura rodoviária federal, em especial no que se refere à Rodovia Régis Bittencourt. Diante de um cenário de deterioração acentuada do pavimento, alta sinistralidade e insuficiência de investimentos sob o modelo contratual vigente, a repactuação apresenta-se como medida equilibrada, célere e vantajosa para o interesse público.

113. O modelo desenhado permite não apenas a antecipação de obras estruturantes essenciais para a melhoria da qualidade da rodovia, como também assegura uma governança mais robusta sobre a execução contratual. A introdução de mecanismos como a fiscalização intensiva, a presença de verificador independente e a previsão de extinção antecipada consensual garantem maior controle do Poder Concedente e proteção ao usuário.

114. A proposta pactuada prevê investimentos totais (Capex) da ordem de R\$ 7,2 bilhões, voltados especialmente à restauração estrutural do pavimento, ampliação de capacidade e melhorias operacionais. Dentre as obras previstas, destacam-se a implantação de aproximadamente 68,91 km de faixas adicionais, 32,8 km de ruas laterais, 27,38 km de obras de correção de traçado, novas passarelas e túneis, além de dispositivos de segurança como Pontos de Parada e Descanso. Já em termos de despesas operacionais (Opex), estão estimados R\$ 4,084 bilhões para garantir a conservação contínua, o atendimento aos usuários e a operação eficiente da rodovia.

115. Espera-se que a ampliação da capacidade, a restauração do pavimento e as melhorias em segurança viária resultem na elevação do nível de serviço da rodovia, proporcionando maior fluidez ao tráfego, redução de acidentes e melhor experiência ao usuário. Além disso, essas intervenções tendem a gerar efeitos positivos de longo prazo sobre a sustentabilidade da concessão e a eficiência logística do país.

116. A execução contratual será marcada por um ciclo de investimentos intensivo nos três primeiros anos, com cerca de R\$ 3 bilhões aplicados nesse período. Essas intervenções iniciais permitirão respostas rápidas aos principais gargalos estruturais da BR-381, elevando o nível de serviço, a segurança viária e a fluidez do tráfego em trechos críticos. A estruturação financeira, combinada à modernização contratual e ao acompanhamento rigoroso das metas, proporciona as condições necessárias para que os objetivos técnicos e sociais do contrato sejam plenamente alcançados.

117. Destaca-se, ainda, a modernização regulatória promovida pelo novo contrato, alinhada às melhores práticas da 5^a etapa das concessões federais. Com ela, haverá uma alocação

mais eficiente de riscos, previsibilidade tarifária, estímulo à performance da concessionária e incentivos claros para a entrega tempestiva das obras.

118. O processo competitivo, previsto para validar o novo contrato e permitir eventual substituição da atual concessionária, traz transparência e eficiência ao procedimento, sem os custos e atrasos normalmente associados à rellicitação. A adoção de regras públicas e isonômicas no certame, com possibilidade de participação do atual grupo econômico, busca assegurar competitividade e preserva os interesses da sociedade.

119. Em termos econômicos, os impactos positivos são expressivos. A estimativa de geração de empregos, incremento da produção econômica e aumento na arrecadação de tributos estaduais revela a capacidade do acordo de impulsionar o crescimento regional. Da mesma forma, os ganhos esperados com a redução de acidentes, diminuição de custos logísticos e melhora da fluidez viária reforçam o caráter estratégico da repactuação para o país.

120. No tocante à modicidade tarifária, a estrutura adotada equilibra a necessidade de garantir a viabilidade econômica da concessão com o compromisso de manter valores acessíveis para os usuários. Mesmo com os degraus tarifários iniciais, a tarifa média da Regis Bittencourt permanece inferior à média nacional, reforçando o compromisso com a justiça tarifária.

121. A proposta de acordo também encerra um ciclo de litígios judiciais e administrativos entre concessionária e ANTT, conferindo estabilidade jurídica e administrativa ao contrato. Essa pacificação contribui para a segurança jurídica do setor, além de liberar recursos e esforços que antes estavam direcionados à resolução de conflitos.

122. O modelo proposto demonstra que é possível, por meio de soluções dialogadas, encontrar alternativas mais eficazes e céleres para a reestruturação de concessões em desequilíbrio. Ao invés da judicialização ou da rellicitação, que implicariam longos prazos e riscos de descontinuidade, optou-se por um caminho de consenso e responsabilidade institucional.

123. Adicionalmente, relevante mencionar que este é o primeiro caso de solução consensual no TCU na temática de rodovias que possui unanimidade dos membros que compõem a Comissão de Solução Consensual.

124. Em suma, a solução consensual aprovada pela Comissão representa uma resposta técnica, jurídica e economicamente adequada aos desafios enfrentados pela concessão da Rodovia Régis Bittencourt. Ela busca atender aos interesses dos usuários, considerando as necessidades da rodovia, modicidade tarifária e o aperfeiçoamento do modelo regulatório.

Brasília (DF), em xxx de xxxxx de 2025.

Rafael Estéfano Crispim
SecexConsenso, TCU

Rafael Lapa Santos Bezerra
SecexConsenso, TCU

Marcus Vinícius Campiteli
AudRodoviaAviação, TCU

Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio
Agência Nacional de Transportes Terrestres
(ANTT)

Alisson Freire
Concessionária Autopista Regis Bittencourt S.A.

George André Palermo Santoro
Ministério dos Transportes (Secretaria-Executiva)

Apêndice A – Histórico e estado atual da Régis Bittencourt

INTRODUÇÃO

49. O presente apêndice tem como finalidade fornecer uma visão mais aprofundada do contexto da rodovia Régis Bittencourt, desde o histórico da concessão, a contar da licitação, até a situação atual com os principais problemas e necessidades que ela apresenta, especialmente em relação às condições de uso.

50. Inicia-se, então, com breve explicação acerca do histórico da licitação e dos investimentos feitos pela concessionária, com o intuito de demonstrar o montante despendido pelo operador. Após, são expostas informações a respeito das características da rodovia, em termos de tráfego, relevância econômica e situação em termos de acidentes e necessidades de investimento.

HISTÓRICO

Breve contextualização

51. A Rodovia Régis Bittencourt, atualmente sob administração da Concessionária, possui uma extensão de 383,3 km, conectando Embu das Artes, no estado de São Paulo a Curitiba, no estado do Paraná. Em São Paulo, a rodovia se inicia no km 275,450 e termina no km 569,100, na divisa com Paraná. No estado do Paraná, a rodovia começa no km 0,0, na divisa com São Paulo, e se estende até o km 71,100, no entroncamento com a Rodovia BR-116/PR - Acesso Norte de Curitiba, também integrante do trecho concessionado, desde o km 0 até o km 18,500, em Curitiba, conforme se vê no mapa abaixo:

Figura Apêndice A 1: Mapa da rodovia Régis Bittencourt



Fonte: Autopista Régis Bittencourt S.A.

52. O traçado da Rodovia atravessa 16 (dezesseis) Municípios e desempenha um papel estratégico na malha rodoviária brasileira, sendo a mais importante ligação dos polos econômicos do Sul e Sudeste do Brasil e deste com o MERCOSUL. Sua característica principal é o tráfego de veículos comerciais, sendo este 60% do total da Rodovia.

53. Em meados de 1948, a Prefeitura de Itapecerica da Serra construiu uma estrada até Juquitiba. A possibilidade de nela trafegarem caminhões veio alterar as atividades comerciais da região, que passaram a ser principalmente a extração de madeira e a fabricação de carvão vegetal.

54. Em 1952, essa estrada foi transferida para o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), que prosseguiu na construção da BR-2 até Curitiba. O engenheiro Edmundo

Régis Bittencourt teve participação ativa na gestão do DNER e se empenhou na construção da rodovia São Paulo – Paraná.

55. Em 1961 foi inaugurada a Rodovia Régis Bittencourt, com a denominação de BR-2 (atualmente denominada como BR-116), pelo presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira. Na época, a rodovia foi projetada para receber 8 mil veículos por dia.

56. Nos anos 2000, foi liberada pelo DNIT a nova pista da rodovia, duplicando assim quase a totalidade da sua extensão, restando apenas a duplicação da Serra do Cafetal, obra que foi executada pela Concessionária, posteriormente entre os anos de 2011 até 2017.

57. A concessão da Rodovia Régis Bittencourt ocorreu no contexto da 2ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCOFE), promovida pelo Governo Federal via ANTT, que englobou sete trechos de rodovias federais³, totalizando 2.600 (dois mil e seiscentos) quilômetros, com previsão de investimento privado de R\$ 20 bilhões ao longo do prazo das concessões.

58. Em outubro de 2007, a ANTT realizou o leilão da Rodovia Régis Bittencourt, juntamente com outras rodovias federais. A OHL Brasil S.A., cuja denominação social passou a ser ARTERIS S/A⁴, sagrou-se vencedora do certame referente ao Edital nº 001/2007, vindo a firmar com a ANTT o Contrato de Concessão.

59. No Contrato de Concessão original, a Concessionária assumiu obrigações diversas, incluindo atividades de restauração, modernização, monitoramento, melhoria, conservação e operação da Rodovia, além do atendimento aos usuários e atendimento de emergência. Os investimentos previstos no âmbito da concessão englobavam, dentre outras, as seguintes intervenções construtivas:

- 30 km de terceira faixa;
- 55 km de vias laterais;
- 10 retornos em nível;
- 17 trevos em desnível;
- 5 Passagens em desnível;
- 10 dispositivos de interseção;
- Duplicação de 30,5 km;
- 150 km de barreiras de concreto;
- Contorno Norte de Curitiba 11,79 km;
- 50 passarelas;
- 6 praças de pedágio;
- 9 bases de serviços de atendimento ao usuário;

³ Os sete trechos à época concedidos foram organizados de acordo com os seguintes lotes: Lote 1 BR-153/SP (Divisa MG/SP – Divisa SP/PR); Lote 2 BR-116/PR/SC (Curitiba – Divisa SC/RS); Lote 3 BR-393/RJ (Divisa MG/RJ – entre BR-116 Dutra); Lote 4 BR-101/RJ (Divisa RJ/ES – Ponte Presidente Costa e Silva); Lote 5 BR-381/MG/SP (Belo Horizonte – São Paulo); Lote 6 BR-116/SP/PR (São Paulo – Curitiba); Lote 7 – BR-116/376/PR e 101/SC (Curitiba – Florianópolis).

⁴ Em 2012, após cumprir as condições contratuais e obter as aprovações governamentais necessárias, a Partícipes en Brasil S.L., controladora da Concessionária, foi adquirida pela Abertis Infraestructuras S.A. e pela Brookfield Brazil Motorways Holdings SRL. A Abertis passou a deter 51% do capital e a Brookfield, 49%. No contexto dessa operação societária, a OHL Brasil passou a ser denominada Arteris S.A.

- Implantação e/ou reforma de postos de pesagem; e
- Manutenção de toda a extensão da rodovia.

60. De acordo com o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Comercial (“EVTEA”) da concessão, os investimentos para atender os compromissos de trabalhos iniciais e manutenção das estruturas rodoviárias pelos 5 (cinco) anos iniciais eram estimados em 471 milhões de reais. Contudo, no mesmo período, a concessionária investiu 743 milhões de reais, o que quer dizer que, ainda na fase de recuperação, os investimentos realizados pela Concessionária no pavimento superaram em 58% o total previsto no EVTEA para o mesmo período, revelando que a Concessionária empreendeu, desde o início da concessão, esforços e diligência no cumprimento das obrigações contratuais assumidas para corrigir as deficiências constatadas no pavimento e no sistema rodoviário em geral e, assim, buscar níveis de serviço adequados para a Rodovia Régis Bittencourt.

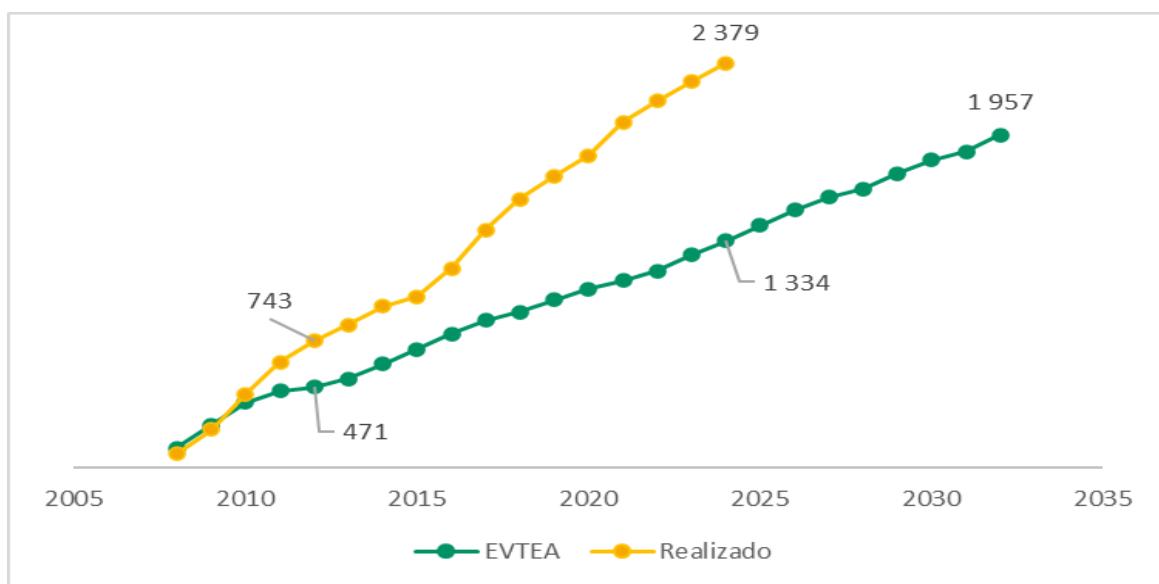


Gráfico 1 - Investimentos acumulados em Pavimento (R\$MM - base jan/2025)

61. Ainda, pode-se observar que até 2024 (ano 17 do Contrato) já se investiu 78% a mais do que o previsto para o mesmo período e 22% a mais que o esperado para todo o Contrato, demonstrando não apenas a boa-fé da Concessionária em manter o ativo como também que o EVTEA subdimensionou o nível necessário de intervenção no pavimento.

62. A Concessionária segue fazendo frente às obrigações estabelecidas no Contrato de Concessão. Em cumprimento ao cronograma de investimentos, foram investidos pela Autopista Régis Bittencourt R\$ 4,3 bilhões desde a assinatura do contrato de concessão, destacando-se a execução da duplicação da Serra do Cafetal, que representou R\$ 1,1 bilhão de investimento até a sua liberação aos usuários.

63. Em contrapartida, a Concessionária, no decorrer deste período, vem acumulando prejuízos financeiros, agravados também pelos efeitos da pandemia de COVID-19. Seus prejuízos acumulados perfazem um montante de R\$ 470,7 milhões ao final de 2024.

64. A partir desse breve histórico, vê-se que o cenário adverso experimentado pela Concessionária ao longo dos anos se deu principalmente pela combinação entre os vultuosos

valores desembolsados para recuperação da Rodovia e os fatores externos trazidos pelos desafios macroeconômicos enfrentados pelos países nessa época⁵.

65. A correção de tais problemas é essencial e deve ser feita de maneira imediata para viabilizar a adequada operação da Rodovia Régis Bittencourt e prover, portanto, serviços adequados aos usuários.

66. Este é, portanto, o histórico da rodovia, que enfrenta desafios com os custos já incorridos frente às receitas passíveis de serem arrecadadas com o valor do pedágio vigente.

SITUAÇÃO ATUAL DA RÉGIS BITTENCOURT

Panorama sobre a operação atual da Rodovia Régis Bittencourt

67. A Rodovia Régis Bittencourt, por ser um importante corredor logístico de ligação da região Sudeste e Sul do país, tem um fluxo diário de aproximadamente 160.000 (cento e sessenta mil) veículos, o que a torna uma das maiores rodovias concedidas, em volume de tráfego pedagiado.

68. Vale destacar que a Rodovia Régis Bittencourt é oriunda da década de 1960, sendo que, quando da sua duplicação, pouco se trouxe de correções geométricas de traçado, principalmente no que se refere aos segmentos de serra do trecho rodoviário, por consequência, com número significativo de curvas ao longo de todo trecho.

69. A falta de correções geométricas, quando da conclusão da obra de duplicação da via, em meados dos anos 2000, não se traduzia, naquele momento, em desafio operacional, uma vez que o volume de tráfego da época, bem como as características dos veículos pesados, não resultava em números significativos de acidentes ou mesmo problemas para a fluidez do tráfego. O trecho conhecido por Serra do Cafetal, no entanto, teve sua duplicação finalizada em 2017, já prevendo geometria compatível com maior velocidade diretriz, oferecendo mais segurança e conforto aos usuários.

70. Após cerca de 25 (vinte e cinco) anos desde a conclusão da duplicação da mencionada rodovia, e considerando que os investimentos previstos no Contrato de Concessão firmado em 2008 resultaram em poucas melhorias geométricas para o ativo, a situação atual é preocupante. Os problemas de geometria nos trechos de serra, associados a mudanças na frota de veículos pesados, juntamente com a falta de observância da sinalização e excesso de velocidade praticado ao longo do trecho por parte dos condutores, acarreta aumento do número de tombamentos, inclusive com produtos perigosos, comprometendo diretamente a fluidez do tráfego. Estatisticamente hoje a Régis Bittencourt registra 1 (um) tombamento a cada 24 horas, muitas vezes com interdição total da rodovia, gerando filas quilométricas e outros transtornos aos usuários da via. Essa imprevisibilidade afeta diretamente o tempo de viagem e segurança acarretando num maior custo de transporte.

71. Não se pode perder de vista que a rodovia tangencia importantes conglomerados urbanos nos estados de São Paulo e do Paraná, com destaque para as regiões sul metropolitanas da Grande São Paulo e na outra extremidade, região metropolitana de Curitiba, no Paraná. Especificamente no início do trecho da Concessão no estado de São Paulo, devido ao desordenado adensamento urbano entre Embu das Artes e São Lourenço da Serra, observam-se frequentes congestionamentos causados pelo grande volume de veículos e de acessos com capacidade limitada ao Rodoanel (SP-021) na Região Metropolitana de São Paulo. A combinação de características urbanas em um ambiente rodoviário é evidenciada pelos acidentes com atropelamento, além de colisão traseira e lateral provocadas pela retenção do tráfego.

⁵ A crise econômica que atingiu o Brasil a partir do ano de 2014 foi produzida por uma combinação de fatores, incluindo a queda nos preços das commodities, a crise política e o processo de impeachment da Presidente da República à época, a desaceleração econômica global e problemas internos de gestão do orçamento público e de responsabilidade fiscal.

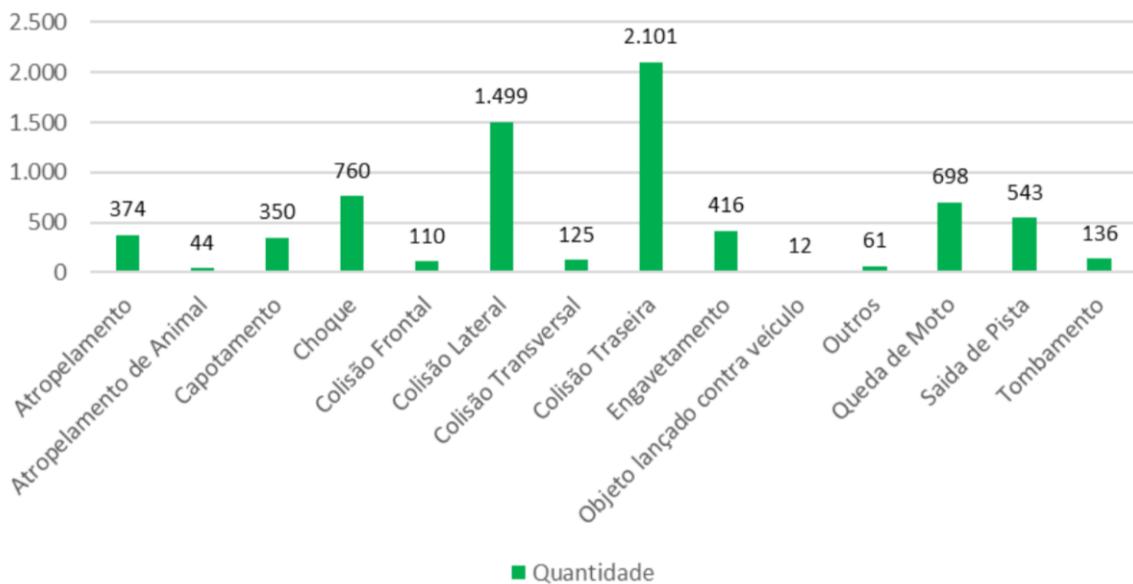


Gráfico 2 – Número de acidentes (2008-2024) – km 279 ao km 296

72. Desde 2008, foram registrados 7.229 acidentes sendo que 2.101 ocorrências de colisão traseira somente neste segmento, além de 374 atropelamentos conforme ilustrado no gráfico anterior. Ainda, importante destacar que no trecho analisado ocorreram 199 óbitos correspondente a 11% dos óbitos em apenas 4% da malha rodoviária. Tal característica está relacionada à conurbação da região metropolitana, assim como a conexão ao Rodoanel, trecho com elevada concentração de tráfego e interferências de acessos urbanos.

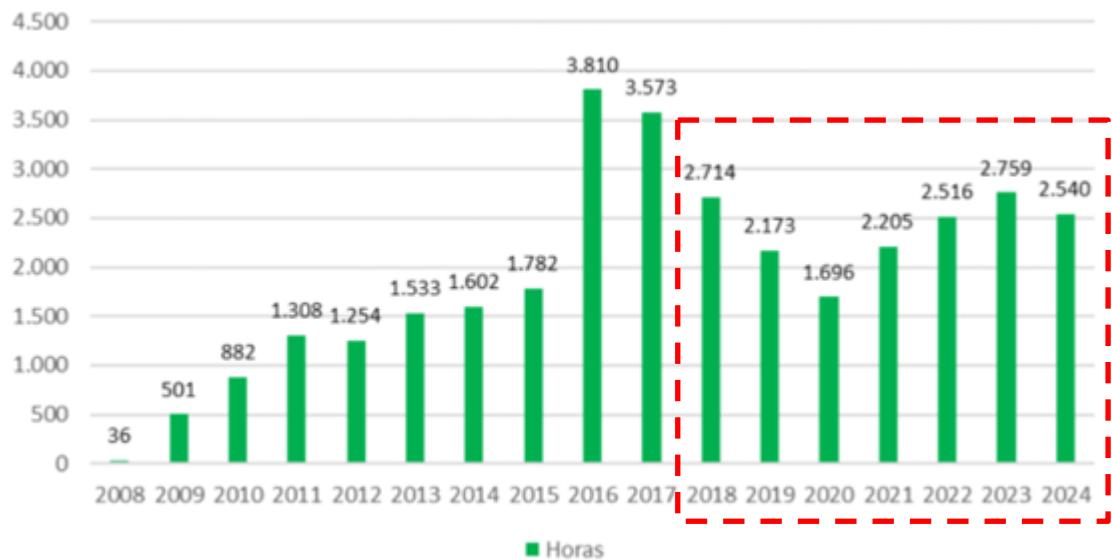


Gráfico 3 - Horas de congestionamento por ano (entre o km 279 e o km 296) – entroncamento com Rodoanel.

73. O gráfico acima mostra o total de horas paradas desde 2008, entretanto a partir de 2018, com a liberação ao tráfego da obra de duplicação da Serra do Cafezal, a Concessionária registrou 16.603 horas de paralisação, correspondendo a 692 dias em função dos congestionamentos na região metropolitana de São Paulo, ou seja 27% no período entre 2018 e 2024.

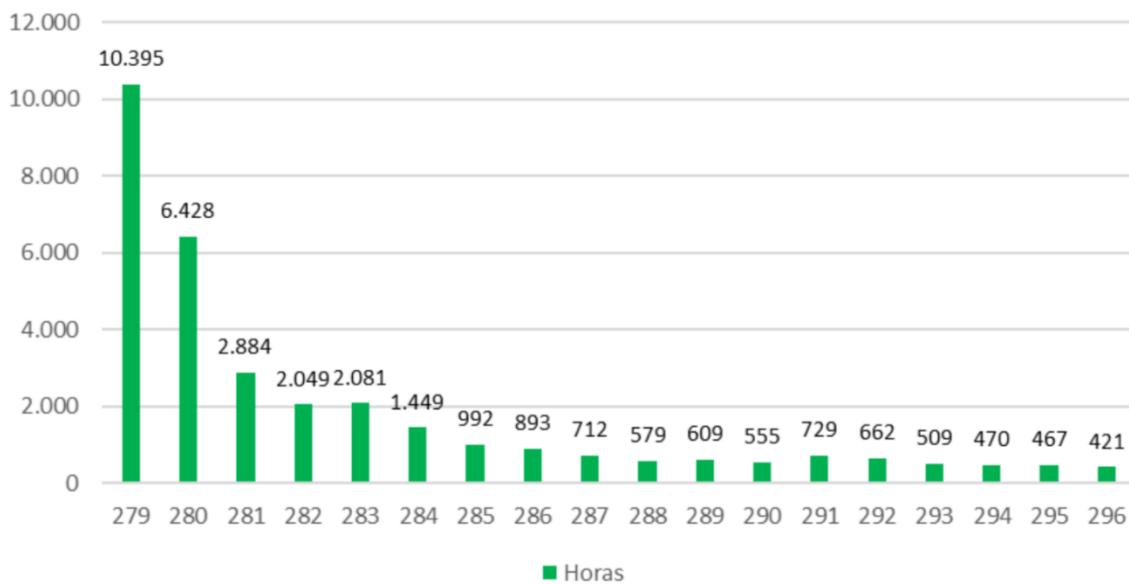


Gráfico 4 - Horas de congestionamento por km (2008-2024)

74. Em complemento, o gráfico 4 mostra exatamente os km's de maiores congestionamentos, principalmente entre os km 279 ao km 284, sendo que o km 279 é a conexão com o Rodoanel e o reflexo deste até o km 284.

75. Os congestionamentos geram maior imprevisibilidade nos deslocamentos, dificultando o planejamento de viagens e entregas. Além disso, causam impactos econômicos aumentando os custos operacionais de empresas de transporte e impactos ambientais pelo aumento da emissão de poluentes e maior consumo de combustíveis fósseis.

76. A situação poderia se agravar caso a rodovia não estivesse equipada adequadamente para sua operação. Além das 6 (seis) praças de pedágio ao longo do trecho, a rodovia conta com 10 (dez) bases operacionais, 36 (trinta e seis) veículos operacionais, incluindo viaturas de inspeção, combate a incêndios, socorro mecânico e remoção, 14 (quatorze) ambulâncias para atendimento pré-hospitalar, 287 (duzentos e oitenta e sete) câmeras de CFTV, cobrindo 65% da extensão da rodovia, 25 (vinte e cinco) radares fixos, e um quadro de 509 (quinhentos e nove) funcionários diretos. Esses recursos certamente amenizam, mas não resolvem completamente, os problemas operacionais enfrentados na via atualmente.

77. Como se verá, a proposta de otimização contratual se apresenta como solução imediata e eficaz aos problemas relatados, vez que os investimentos previstos, quais sejam, a ampliação de capacidade da rodovia, ajustes de traçado e aumento da segurança viária, dentre outros, estão em consonância com os problemas vivenciados na operação do trecho.

Problemas na rodovia

78. O relevo e a topografia da rodovia, associada à sua duplicação sem as devidas correções de traçado, fazem com que, na atualidade, se verifique grande desafio em sua operação, resultante do expressivo número de tombamentos diários registrados ao longo do trecho.

79. A atuação da Concessionária em identificar os pontos críticos e implementar medidas mitigadoras para a ocorrência de acidentes, como reforço da sinalização horizontal e vertical, linhas de estímulo à redução de velocidade, dispositivos de segurança, controladores de velocidade, entre outros, não se mostrou suficiente para reduzir o número de acidentes desse tipo (tombamentos). Isso acontece porque, como mencionado anteriormente, o traçado sinuoso da rodovia faz com que esses acidentes ocorram em pontos que não são exclusivamente críticos.

80. Desde 2008, foram registrados 6.432 tombamentos, com média de 378 ocorrências por ano. Isso representa, um pouco mais de 1 (um) tombamento por dia, e tais acidentes causam grande transtorno operacional para a concessionária e usuários.

81. Somente no ano de 2023, a rodovia permaneceu interditada por 1.178 horas em função dos tombamentos, o que representa mais de 49 dias de interdição.

82. Devido ao tráfego intenso de caminhões e ônibus, esses trechos exigem muita atenção dos motoristas, principalmente em razão da geometria que, somada à neblina frequente e precipitações, tornam a condução ainda mais desafiadora.

83.

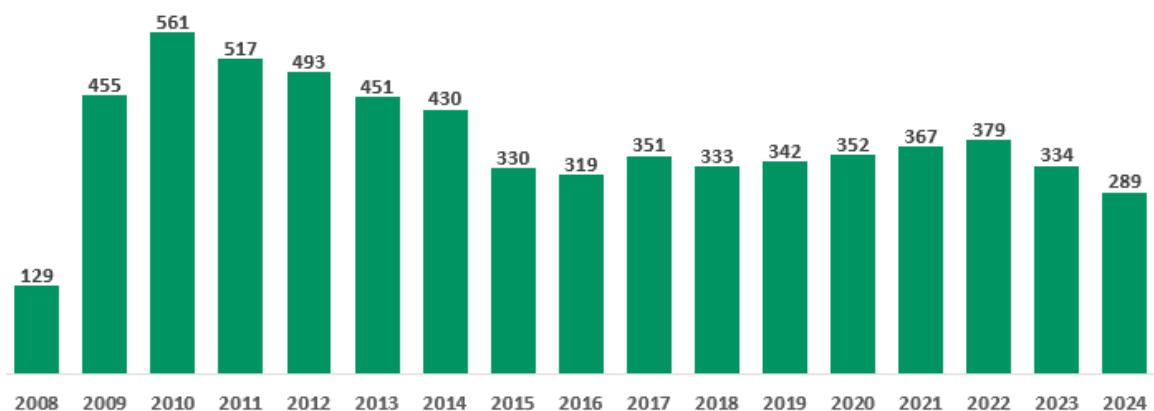


Gráfico 5 - Número de tombamentos por ano

84. Como resultado dos tombamentos, ocorrem extensos congestionamentos que se formam antes do ponto do acidente. Isso acontece porque, na maioria das vezes, são necessárias diversas ações, algumas complexas, para liberar a pista e restabelecer o fluxo de veículos. Essas ações incluem desde a limpeza do local e remoção da carga da via até o destombamento dos veículos que, por vezes, requer o uso de guindastes – equipamento não previsto no Contrato de Concessão. Isso resulta em atrasos, retenção de veículos e interrupção do tráfego.

85. De outro lado, considerando que grande parte das causas dos acidentes está relacionada ao fator humano, principalmente no que se refere ao excesso de velocidade, há também na proposta de otimização contratual a implantação de mais 21 (vinte e um) pontos de radares, de forma a promover o controle de tráfego e, por consequência, a redução de acidentes.

86. Especificamente nos últimos 2 (dois) anos ocorreram 12.335 acidentes, os quais geraram 11.232 (onze mil duzentos e trinta e duas) horas de rodovia paralisada, sendo 5.880 (cinco mil oitocentos e oitenta) horas em 2023 e 5.352 (cinco mil trezentos e cinquenta e duas) horas no ano de 2024, sendo os principais pontos de paralisação indicados nas ilustrações abaixo.



Gráfico 6 – Relação de tempo de interdição e quilômetros em 2023



Gráfico 7 – Relação de tempo de interdição e quilômetros em 2024

87. Esses dados corroboram a necessidade de realização de obras de correção de geometria, considerando que estão localizados nos trechos sinuosos de serra, os quais estão contemplados na proposta de otimização.

88. Adicionalmente, como forma de melhorar a visibilidade e segurança no que diz respeito a trafegabilidade e ações de criminalidade, em período noturno, há proposta de implantação de iluminação em pista nas serras do Alpino, do Azeite e Barra do Turvo. Em razão do histórico de roubos, a iluminação – de certa forma – traz segurança e conforto para os usuários utilizarem a rodovia tanto em período noturno quanto aqueles que porventura estiverem em zona de retenção devido a alguma ocorrência.

89. Há também outro ponto a considerar, relacionado à implantação de iluminação na rodovia, que é proporcionar a utilização em horários alternativos, diluindo o tráfego e ocupando de maneira mais distribuída as faixas de rolamento, mitigando congestionamentos.

90. Além disso, existe a questão ambiental: as Unidades de Conservação Ambiental correspondem a 37% da extensão da Régis Bittencourt, sendo assim os acidentes com cargas perigosas geram, inclusive, risco ambiental por contaminação da água e solo e risco de incêndios e explosões em casos de cargas inflamáveis.

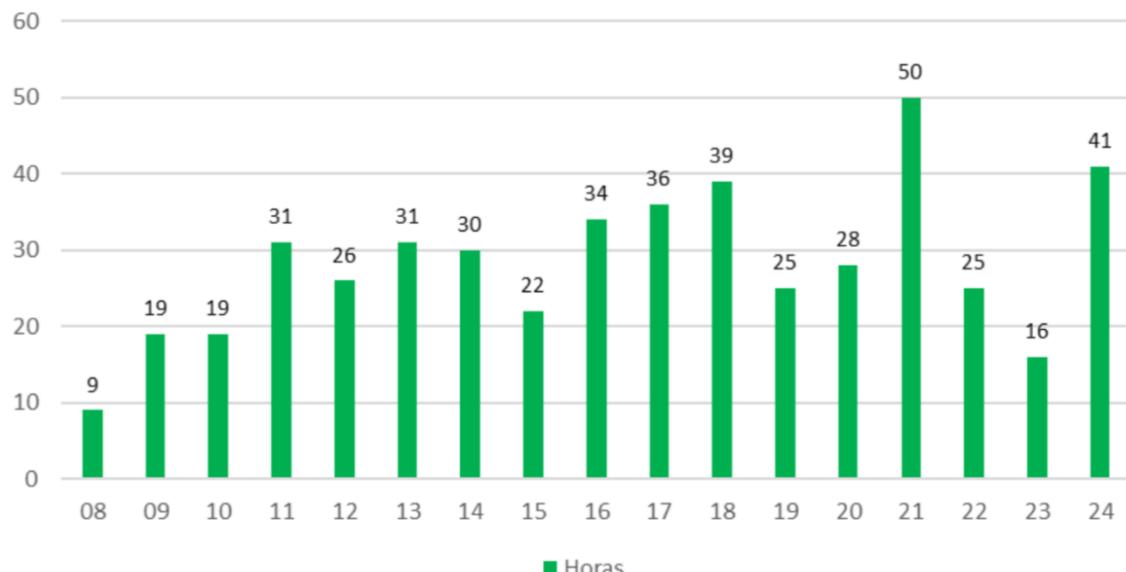


Gráfico 8 - Acidentes (geral) com produtos perigosos na Rodovia Régis Bittencourt (2008-2024)

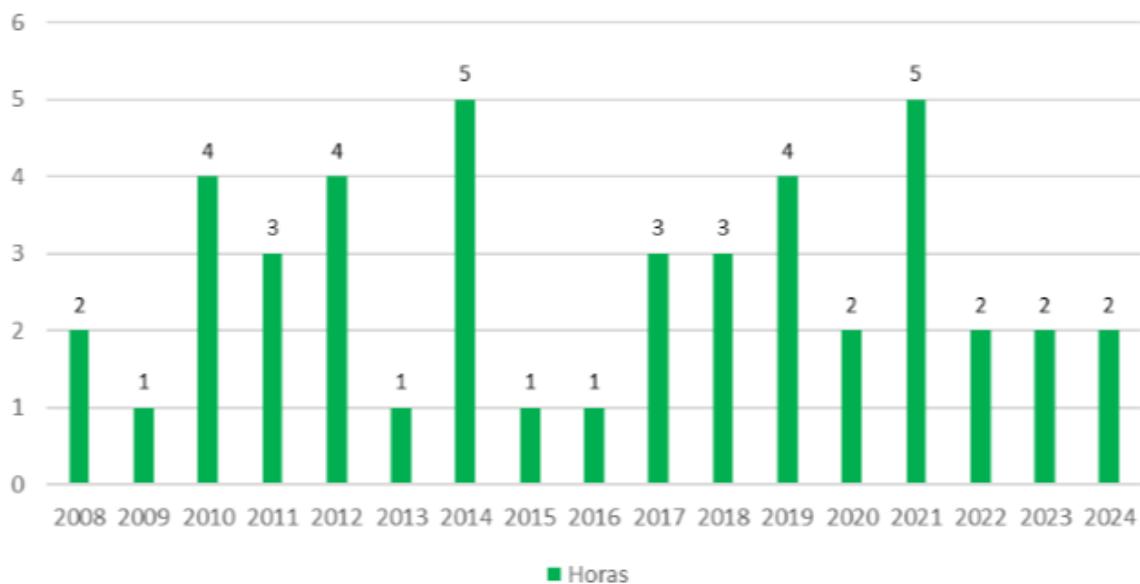


Gráfico 9 – Tombamentos com produtos perigosos na Rodovia Régis Bittencourt (2008-2024)

91. Destaca-se a ocorrência registrada recentemente na rodovia Régis Bittencourt, no dia 17/02/2025, quando houve o tombamento de uma carreta que transportava substâncias tóxicas. A Ambipar, o Instituto Água e Terra (IAT, antigo Instituto Ambiental do Paraná), a concessionária e o Corpo de Bombeiros foram mobilizados para a limpeza e descontaminação do local. O acidente gerou congestionamento de mais de 20 km e implicou no bloqueio total da rodovia por mais de 16 horas.

92. Essa situação de vulnerabilidade oferece oportunidade a assaltos e roubos de carga, como na Serra do Azeite, especialmente durante congestionamentos noturnos, também atrelados aos tombamentos ocorridos. Isso exige reforço na fiscalização e patrulhamento policial. Nos últimos dez anos, de 2014 a 2024, foram registradas 1.928 ocorrências de roubos de carga na Rodovia.

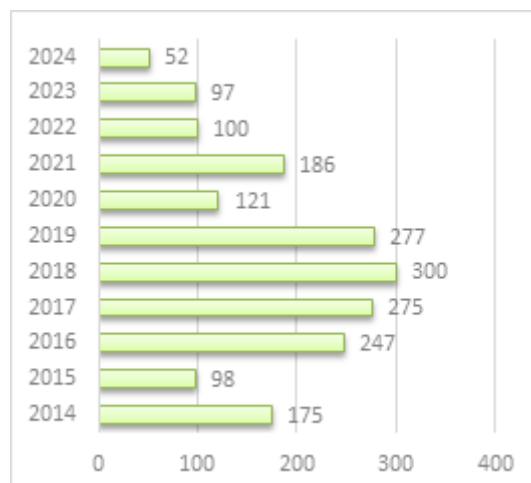


Gráfico 10 - Número de ocorrências de roubo de carga por ano

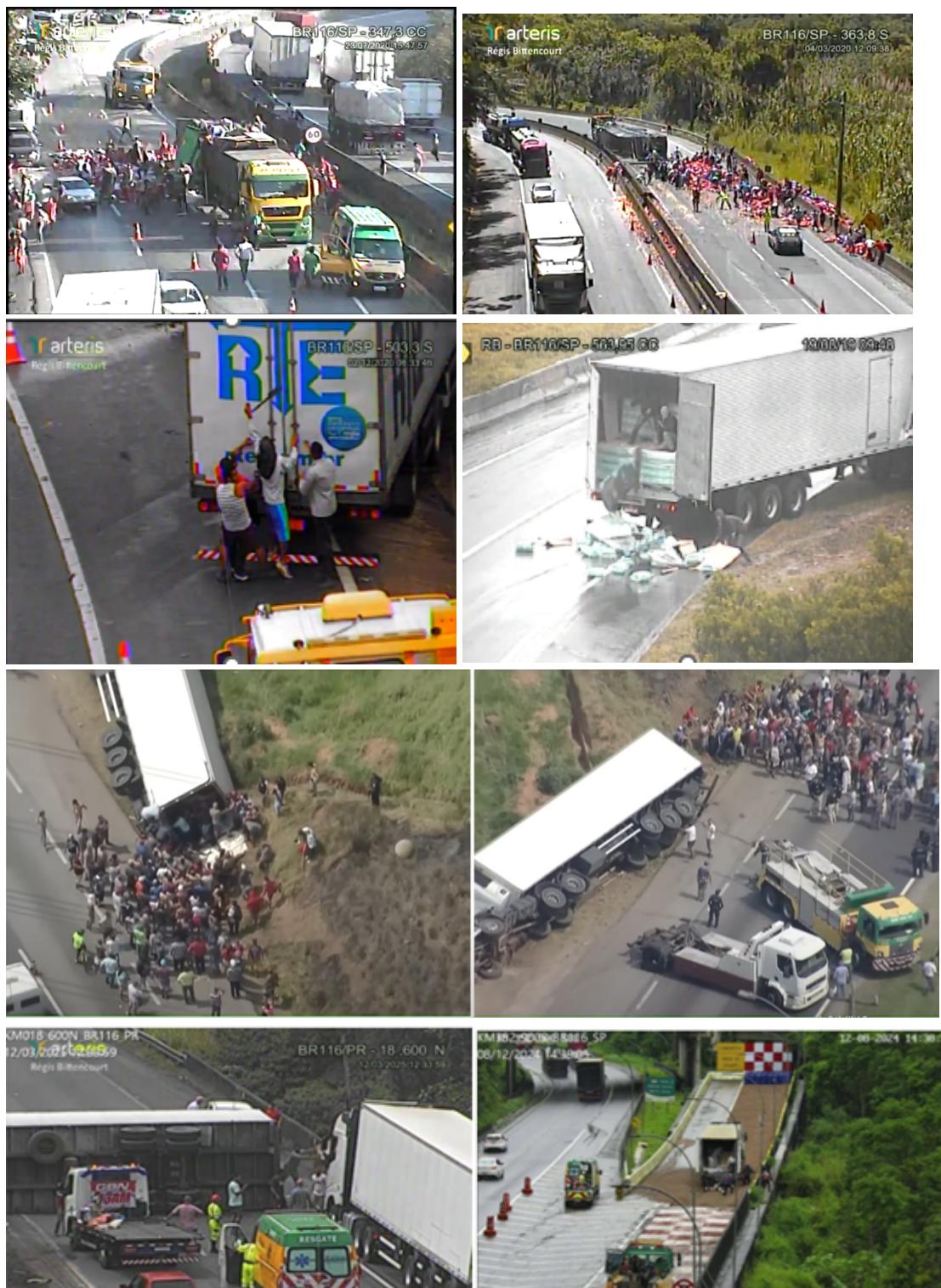


Figura 2 - Roubo de carga Régis Bittencourt

93. As imagens acima demonstram a vulnerabilidade dos usuários de veículos de carga em acidentes causados por excesso de velocidade aliado à geometria da pista, ou quando estes aguardam em filas quilométricas a liberação da via.

Acidentes e fatalidades

94. O volume de tráfego da Rodovia Régis Bittencourt, que chega a aproximadamente 160.000 (cento e sessenta mil) veículos por dia, evidencia que, apesar de todas as melhorias implementadas ao longo dos anos (como duplicação, passarelas, iluminação, dispositivos de retorno, radares, entre outros), os acidentes e fatalidades ao longo dos 383 km sob concessão ocorrem em números expressivos. Portanto, a redução desses incidentes é um dos objetivos a serem alcançados por meio da otimização contratual.

95. Na primeira década da concessão, mais precisamente entre os anos de 2010 e 2020, a Concessionária tornou-se signatária, junto à Organização das Nações Unidas, do pacto para redução de vítimas fatais decorrentes de acidentes de trânsito, tendo reduzido no período, 50% (cinquenta por cento) das fatalidades, conforme gráfico abaixo.

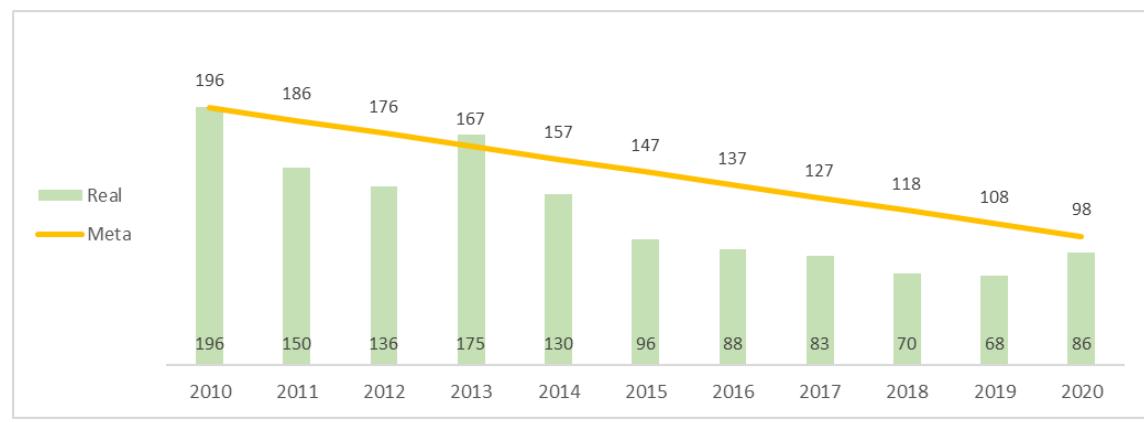


Gráfico 11 – Fatalidades na Rodovia Régis Bittencourt

96. A redução dos acidentes e das fatalidades, conforme acima demonstrada, se dá, dentre outros fatores, pela concentração dos investimentos nos primeiros anos do Contrato de Concessão firmado em 2008, ocasionando em uma melhoria significativa da malha rodoviária anteriormente administrada pelo próprio Poder Público.

97. É importante ressaltar que, além das melhorias de engenharia de tráfego implementadas na rodovia, a Concessionária realiza regularmente, em parceria com a Polícia Rodoviária Federal (“PRF”), ações de conscientização para motoristas, motociclistas, pedestres e demais usuários ao longo de todo o trecho. Somente no último ano, essas ações alcançaram mais de 20.000 (vinte mil) usuários.

98. No entanto, nos últimos anos, verificou-se um aumento significativo no número de acidentes e fatalidades ocorridas na Rodovia Régis Bittencourt. No ano de 2024, foram registrados 6.522 (seis mil, quinhentos e vinte e dois) acidentes ao longo de todo o trecho, dos quais resultaram em 2.052 (dois mil e cinquenta e duas) vítimas, dentre estas, 82 (oitenta e duas) fatalidades, conforme gráficos abaixo.

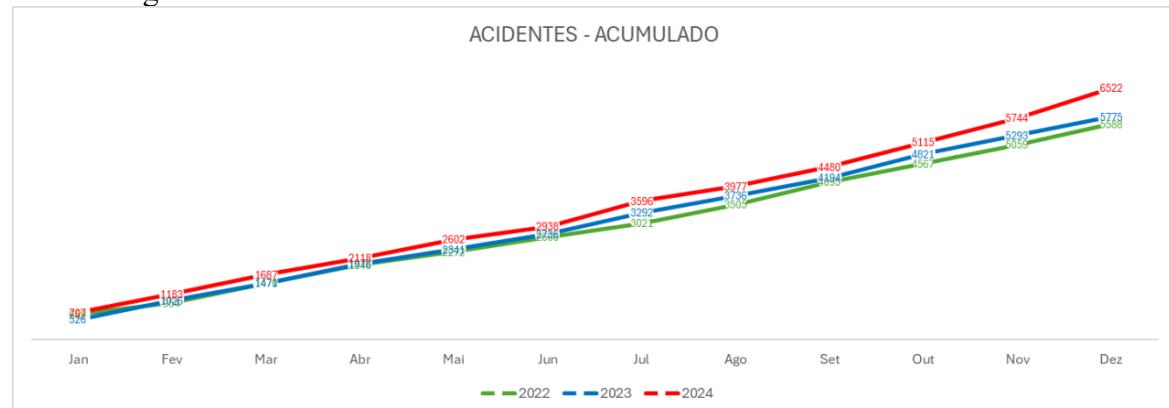


Gráfico 12 – Ocorrência de acidentes nos anos de 2022, 2023 e 2024

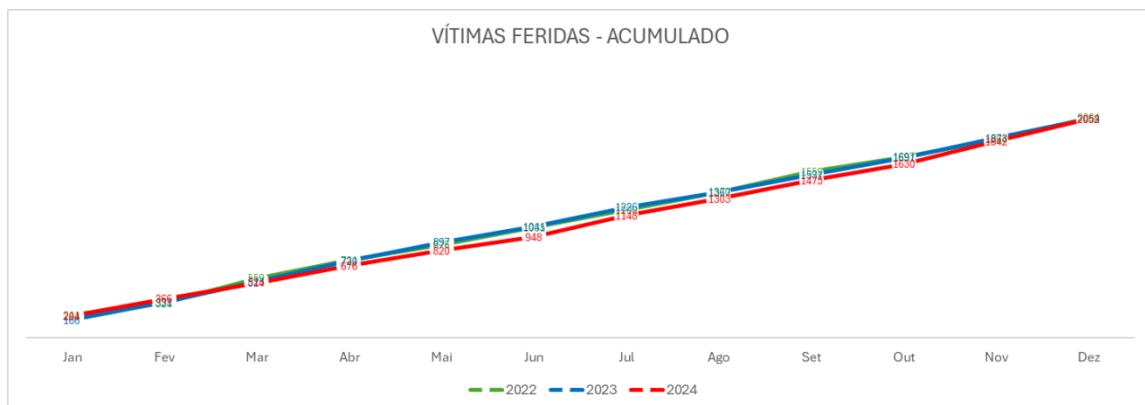


Gráfico 13 – Vítimas feridas em acidentes nos anos de 2022, 2023 e 2024

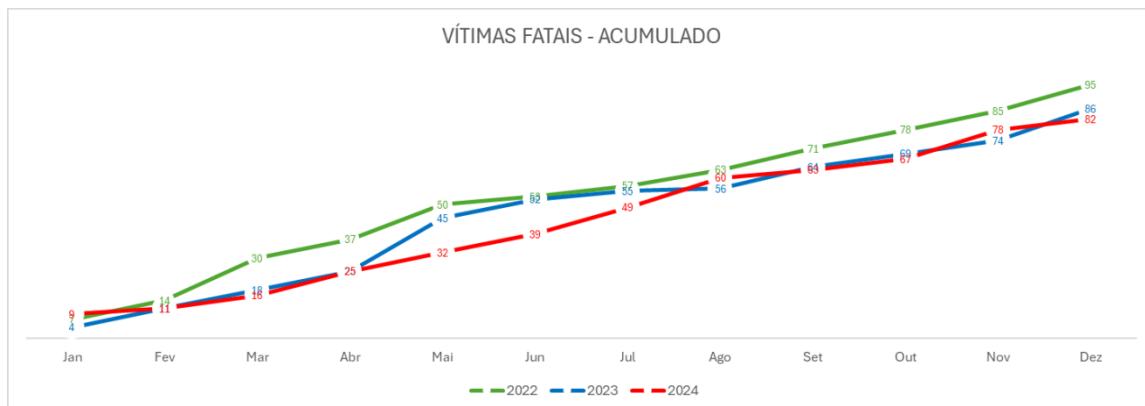


Gráfico 14 – Vítimas fatais em acidentes nos anos de 2022, 2023 e 2024

99. Neste contexto, considerando que a otimização contratual ora proposta visa a inclusão de novos investimentos ao Contrato de Concessão, é certo que diversas das obras previstas possuem, primordialmente, o intuito de melhoria da trafegabilidade e, consequentemente, da própria segurança viária, visando a redução do número de acidentes e, igualmente, das fatalidades, com destaque para correções de traçado; passarelas; dispositivos em desnível; faixas adicionais; pontos de parada de caminhoneiros, dentre outros.

Trafegabilidade

100. As características geométricas da Rodovia Régis Bittencourt, associadas ao volume de tráfego diário, faz com que a trafegabilidade por ela não se dê com a fluidez esperada.

101. Isso se deve, não somente em virtude dos eventuais acidentes ocorridos, mas também porque, em alguns segmentos da rodovia, apesar dos esforços empregados pela Concessionária, no trecho inicial da Concessão, o nível de serviço encontra-se fora dos padrões recomendados para garantir a fluidez do tráfego, o que indica a necessidade de ampliação de sua capacidade.

102. Inobstante a Concessionária ter implantado, por obrigação contratual, aproximadamente 30km de uma pista nova duplicada com túneis e viadutos em um dos trechos mais crítico na Serra do Cafetal, a ausência de desfecho para as revisões quinquenais previstas impede a inclusão de novos investimentos suficientes que visam melhorar as condições da fluidez do tráfego.

103. As revisões quinquenais têm como objetivo reavaliar o Plano de Exploração da Rodovia (PER) em relação à sua adequação às necessidades reais decorrentes da dinâmica da rodovia. No caso em questão, isso está estritamente relacionado às obras de ampliação de sua capacidade, atendendo não apenas às demandas da população que utiliza diariamente o trecho concedido, mas também ao crescimento econômico observado em alguns municípios, devido à instalação de grandes centros logísticos de distribuição e indústrias, além do rápido crescimento populacional, especialmente nos grandes centros urbanos.

104. Neste sentido, como solução para a situação ora apontada, a proposta de otimização do contrato prevê a implantação de 13 (treze) segmentos de correção de traçado, associados aos mais de 65km de faixas adicionais e mais de 20km de ruas laterais para segregação do tráfego urbano, contribuirá para condições adequadas de fluidez ao tráfego.

105. Isso garantirá que os segmentos da Rodovia Régis Bittencourt que se encontram com os níveis de serviço saturados, causando transtornos aos usuários que trafegam por referidos locais, serão devidamente ampliados, resolvendo os longos congestionamentos diários, com impactos ainda maiores aos finais de semana e feriados.

Pavimento

106. Conforme já mencionado anteriormente, a necessidade de reestabelecer as condições do pavimento da rodovia é medida primordial para a otimização do Contrato de Concessão, pois, além de garantir uma melhor trafegabilidade e conforto aos usuários, ao final resultará na recuperação de ativo tão importante da malha rodoviária concedida.

107. A proposta de otimização encaminhada traduz o cenário em que se encontra o pavimento da rodovia, indicando a necessidade de intervenções estruturais na sua base e sub-base. As intervenções até então realizadas já não estão se mostram eficazes na solução das patologias identificadas, comprometendo não só o reestabelecimento dos parâmetros contratuais estabelecidos, como também gerando prejuízos ao tráfego pelas inúmeras intervenções contínuas, muitas vezes nos mesmos locais.

108. É importante ressaltar que, apesar dos desafios, essa situação pode ser resolvida com a inclusão dos novos investimentos previstos na proposta de otimização contratual. Esses investimentos indicam a necessidade de intervenções significativas em grande parte da malha rodoviária sob concessão, com o objetivo de alcançar o interesse público comum.

109. Por outro lado, é importante ressaltar que a otimização resolverá não apenas a condição do pavimento, mas também a situação regulatória crítica, relacionada aos inúmeros processos administrativos sancionatórios autuados - com e sem fundamento – os quais impactam negativamente na manutenção das condições contratuais atuais.

110. Relevante contextualizar que, para além da real extensão da deterioração estrutural do pavimento (que foi sendo verificada ao longo da execução contratual), uma série de fatores imprevisíveis e posteriores ao início da prestação dos serviços, agravaram ainda mais a situação crítica do pavimento, quais sejam:

(i) **Falta de fiscalização com relação ao excesso de peso na Rodovia:** ao longo dos 383,3km da BR-116/SP/PR, operam somente dois postos de pesagem veicular, o que não é suficiente para inibir que os caminhoneiros trafeguem com excesso de peso, além de que o sistema de pesagem já é considerado ultrapassado, pela própria ANTT;

(ii) **Aumentos sucessivos da tolerância sobre o limite de peso dos veículos comerciais:** Lei nº 13.103/2015 - Aumento da Tolerância da Sobrecarga por Eixo de 7,5% para 10% e

Lei nº 14.229.2021 – Aumento da Tolerância da Sobrecarga por Eixo de 10% para 12,5%, o que vem afetando diretamente a vida útil do pavimento projetado;

(iii) **Excesso de peso transportado por veículos comerciais:** tem-se verificado, na prática, a alteração no perfil da frota comercial brasileira, com uma maior circulação de veículos com mais eixos, além do aumento considerável do volume de tráfego desses veículos, que transitam pelas rodovias com o peso excedendo o limite máximo previsto em Lei. Ambos os fatores afetam a estrutura atual do pavimento, pois não poderiam ser considerados para fins de elaboração de projeto de pavimento. Consequentemente, não foi possível prever a estrutura necessária para atender esse novo perfil de tráfego, nem mesmo durante as obras de duplicação da Rodovia Régis Bittencourt, o que resulta em uma degradação de forma exponencial do pavimento ao longo dos anos;

(iv) **Necessidade de inclusão de obras de ampliação de capacidade:** Referidas obras teriam por finalidade a manutenção do nível de serviço da Rodovia requerido no PER, evitando os níveis de serviço insatisfatórios com características de Fluxo Instável e Fluxo Congestionado, respectivamente níveis “E” e “F”. Tais obras teriam como finalidade aumentar a segurança e a fluidez do tráfego, principalmente, com o acréscimo de mais uma faixa de rolamento. A ausência das revisões quinquenais para inclusão dessas obras de ampliação de capacidade tem como consequência além do transtorno operacional, a sobrecarga do pavimento, agravando a sua deterioração; e

(v) **Exigência de trabalho noturno:** para executar serviços de pavimento, em alguns trechos da Rodovia, há uma determinação da Polícia Rodoviária Federal (PRF), para que esses sejam realizados no período noturno, o que ocasiona menor produtividade para a equipe e aumento de custo, em razão, por exemplo: (vi.i) da necessidade de garantir a segurança dos funcionários e usuários da Rodovia, colocando uma sinalização de obras robusta; (iv.ii) horário de trabalho reduzido; (iv.iii) incremento de custos para o atendimento da legislação trabalhista; (iv.iv) indisponibilidade de usinas de asfalto para atendimento no período noturno, dentre outros. Essa situação, apesar de comprometer de forma severa a atuação da Concessionária nas atividades de intervenção do pavimento, foi agravada ainda mais quando a Polícia Rodoviária Federal criou o protocolo de solicitação para trabalhos na rodovia, determinando: (i) restrição de trabalho diurno com fechamento de faixa de rolamento; (ii) possibilidade de paralisação do serviço, a qualquer tempo, mediante determinação dos agentes da PRF; (iii) pedidos emergenciais que não fossem relacionados à causas naturais adversas (vendavais/temporais/escorregamentos, etc.), seriam negados, o que comprometeu inclusive o atendimento de TRO's emitidos pela ANTT.

111. Nos últimos anos, conforme já indicado na presente manifestação, as intervenções no pavimento resultaram em: (i) um investimento significativamente maior pela Concessionária do que o estimado no EVTEA; e (ii) a comprovação de que as intervenções e manutenções contratuais não seriam eficazes para resolver o problema do pavimento, que precisaria ser quase integralmente recuperado.

112. Além das intervenções realizadas pela Concessionária, foi constatada a necessidade de intervenções robustas e complexas, resultando na baixa serventia para os usuários da Rodovia e transtornos na fluidez do tráfego devido às intervenções recorrentes e fechamentos de faixa para execução das atividades.

113. Esses fatos demonstram que a condição atual do pavimento é grave e afetam a manutenção dos padrões de qualidade estabelecidos no Contrato de Concessão. Além disso,

evidencia-se que as obrigações e dispositivos previstos são insuficientes para resolver esse problema, especialmente em relação a alternativas contratuais para absorver um investimento estrutural tão impactante ao contrato, tornando a otimização do contrato a solução necessária.

114. Não obstante as intervenções estruturais acima expostas, as recentes variações nos principais insumos de pavimentação superam os índices econômicos referenciais para reajuste tarifário.

Aditivos Contratuais e Termos de Ajuste de Conduta firmados

115. Além dos aspectos operacionais da Rodovia e dos investimentos realizados pela Concessionária em intervenções que se mostraram insuficientes para a efetiva correção dos defeitos da rodovia, é importante fornecer um breve histórico dos instrumentos jurídicos e regulatórios utilizados ao longo dos anos pela Concessionária e pela a ANTT, em conformidade com as previsões do Contrato de Concessão original, na tentativa de superar os problemas da rodovia e desequilíbrios contratuais.

116. Muito embora esses instrumentos tenham sido empregados para promover alterações no Contrato de Concessão e lidar com as situações desafiadoras enfrentadas pela Concessionária, as ações adotadas revelaram-se insuficientes para a resolução dos principais problemas da concessão, notadamente para corrigir as deficiências estruturais do pavimento e problemas de geometria da rodovia.

117. Dentre esses instrumentos, cumpre mencionar que a Concessionária firmou 3 (três) Termos de Ajuste de Conduta (“TAC”): i) TAC Obras, firmado em agosto de 2013, com o objetivo de solucionar as pendências verificadas pela ANTT no curso de fiscalização do Contrato de Concessão, onde a Concessionária se comprometeu a cumprir o Plano de Ação pactuado para regularização do cronograma físico financeiro das obras previstas no PER, sendo que, neste período, ficou suspensa a abertura de processos de apuração de inexecuções e aplicação de penalidades; ii) TAC firmado em outubro de 2014, denominado de TAC Multas, que teve como objetivo compensar multas aplicadas em função de inexecuções de obras e serviços obrigatórios, cujo valor foi convertido em novas obras, não previstas inicialmente no PER. A assinatura do TAC Multas demonstra novamente a intenção da Concessionária de empreender investimentos capazes de melhorar a trafegabilidade e garantir um bom padrão no serviço oferecido ao usuário e eliminar passivos regulatórios históricos;

118. Este TAC foi declarado totalmente cumprido pela ANTT ao final de sua vigência, mas, ainda assim, não se mostrou medida suficiente para sanar o acúmulo de passivos sancionatórios, uma vez que, com o passar dos anos, novas multas foram sendo aplicadas provocando a formalização de um novo TAC recentemente firmado em dezembro de 2024, que teve como objetivo também compensar multas aplicadas em função de inexecuções de obras e serviços obrigatórios, cujo valor foi convertido em novas obras, não previstas inicialmente no PER.

119. Além disso, ao longo da concessão foram celebrados seis termos aditivos. O Termo Aditivo nº 001, celebrado entre a ANTT e a Concessionária, em 2009, teve como objeto a inclusão de cláusula constante nos demais contratos de concessão da segunda etapa de concessões, referente à responsabilidade da concessionária em face da fiscalização realizada pela ANTT, bem como a correção de erro material constante na cláusula 1.3 do contrato.

120. O Termo Aditivo nº 002, celebrado em 05 de setembro de 2023, foi resultado de determinação deste Tribunal de Contas da União (“TCU”)⁶ visando a solução das inexecuções

⁶ Por meio do Acórdão nº 1.447/2018-TCU-Plenário (Processo TC-010.482/2016-4), o TCU impôs à ANTT a necessidade de estabelecer a aplicação concentrada de descontos na tarifa de pedágio em contratos de concessão que possuam plano de negócios. Isso deveria ocorrer em caso de atrasos e inexecuções de investimentos, pelo período de um ano, imediatamente após a identificação das inadimplências, como medida para substituir a prática de diluição do impacto da redução da tarifa ao longo de todos os anos restantes do contrato.

observadas no Contrato. Com esse termo aditivo, houve a definição de um novo cronograma de investimentos e, para garantir a sua exequibilidade, introduziu-se mecanismo de Desconto de Reequilíbrio (Fator D), como ferramenta contratual de cumprimento do cronograma de obras e reequilíbrio econômico-financeiro⁷.

121. O Termo Aditivo nº 003, assinado em 05 de fevereiro de 2024, alterou o Programa de Exploração da Rodovia (PER) da Concessionária em relação ao item 6.3.3.1.8 - Sistemas de Controle de Velocidade, inclusive seus custos administrativos, resultando na inclusão do montante global de R\$ 5.930.004,81 (cinco milhões, novecentos e trinta mil quatro reais e oitenta e um centavos), a preços iniciais do Contrato de Concessão, em julho/2007.

122. O Termo Aditivo nº 004, assinado em 09 de fevereiro de 2024, teve por objeto a exclusão do trecho rodoviário compreendido entre o Km 268+900 e o Km 275+450 da BR-116/SP, do Programa de Exploração da Rodovia - PER do Contrato de Concessão, resultando na exclusão do montante de R\$ 8.837.839,01 (oito milhões, oitocentos e trinta e sete mil oitocentos e trinta e nove reais e um centavo), a preços iniciais do Contrato de Concessão, em julho de 2007.

123. O Termo Aditivo nº 005, assinado em 11 de setembro de 2024, excluiu previsões de recursos destinados ao aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e incluiu a obrigação de utilizar essa verba com campanhas de educação e segurança no trânsito⁸.

124. Por fim, o Termo Aditivo nº 006 da Concessão, celebrado em 27 de dezembro de 2024, ajustou o valor constante no item 5.1 Garantia de Execução das Obrigações do Contrato de Concessão e consolidou o valor definitivo do impacto econômico-financeiro resultante da exclusão do trecho, entre os km 268+900 e km 275+450 da BR-116/SP formalizada no 4º Termo Aditivo⁹.

125. Os termos aditivos ao Contrato de Concessão firmados até o presente momento, embora necessários à resolução de distorções identificadas ao longo da execução contratual, foram insuficientes para o tratamento definitivo da situação crônica da rodovia e do desequilíbrio contratual configurado.

Apêndice B – Fundamentação do rol de obras

INTRODUÇÃO

1. O presente apêndice tem como objetivo esclarecer o processo de escolha das obras que passaram a compor o escopo da presente negociação, bem como listá-las em categorias, para melhor compreensão daqueles que não participaram da comissão.

DO PROCESSO DE SELEÇÃO DAS OBRAS

2. Conforme definido no Decreto nº 11.360, de 1º de janeiro de 2023, compete ao Ministério dos Transportes o papel estratégico na formulação das políticas públicas do setor de transportes, especificamente no caso em apreço o modal rodoviário, cabendo destaque para as seguintes atribuições legais:

Art. 1º O Ministério dos Transportes, órgão da administração pública federal direta, tem como área de competência os seguintes assuntos:

⁷ O desconto de Reequilíbrio foi definido como “redutor da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de manutenção da equivalência contratual entre os serviços prestados e a sua remuneração, em função de atraso ou inexecução das obras e serviços constantes do Cronograma do Anexo I do 2º Termo Aditivo”. Isto é, incidirá fator de desconto sobre o valor da Tarifa Básica de Pedágio quando o desempenho da Concessão não atender integralmente às condições estabelecidas no Contrato de Concessão e no PER, considerando o novo cronograma de investimento proposto.

⁸ A celebração do Termo Aditivo foi justificada pela adequação do Contrato de Concessão, celebrado em 2008, a previsões de contratos de concessão mais recentes, que não possuem previsão quanto ao uso de verba de segurança no trânsito para aparelhamento da PRF. Além disso, foi constatado que desde o ano de 2020, os custos designados para o aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal foram sistematicamente excluídos dos fluxos de caixa e descontados das tarifas de pedágio por intermédio das revisões ordinárias. Com isso, houve a opção pela exclusão integral desses valores até o final da concessão, e a inclusão de investimentos voltados à realização de campanhas de educação e segurança no trânsito (NOTA TÉCNICA SEI Nº 3907/2024/COGIN/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT. Processo nº 50500.146141/2024-91).

⁹ NOTA TÉCNICA SEI Nº 5288/2024/COPER/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT. Processo nº 50500.155431/2024-25.

- I - política nacional de transportes ferroviário e rodoviário;
- II - política nacional de trânsito;
- III - participação no planejamento estratégico, no estabelecimento de diretrizes para sua implementação e na definição das prioridades dos programas de investimentos em transportes ferroviário e rodoviário, em articulação com o Ministério de Portos e Aeroportos;
- (...)
- VI - desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura ferroviária e rodoviária em seu âmbito de competência, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte de cargas e de passageiros.

3. Em consonância ao normativo acima, o Ministério dos Transportes emitiu a Portaria MT nº 848, de 25 de agosto de 2023, estabelecendo uma importante política pública para o setor de concessões rodoviárias federais, que diz respeito à readaptação e otimização dos Contratos de Concessão.

4. A política pública formulada cuidou de observar as características excepcionais desses contratos, e complexidade das decisões que permeiam a implementação da política pública, bem como a importância de a administração pública primar por ações por boas práticas de governança, gestão de riscos, integridade e transparência. Também, registrou-se o disposto no Acórdão nº 1593/2023 -Plenário, de 2 de agosto de 2023, do Tribunal de Contas da União (TCU).

5. Finalmente, cuidou da necessidade de se aprimorar a qualidade do processo decisório, garantir a conformidade com os princípios éticos e as normas legais, aumentar a confiança e a legitimidade da gestão perante os atores interessados.

6. Para isso, a Portaria nº 848/2023 estabeleceu etapas de análises e demonstrações de análises técnicas por entidades vinculadas da Pasta Supervisora, tudo com o objetivo de atender o interesse público, a viabilidade técnica, econômica e jurídica e a execução, em curto prazo, de investimentos que tenham por objetivo garantir a trafegabilidade e fluidez segura da rodovia, com a melhoria da capacidade do nível de serviço.

7. Nesse sentido, a submissão da proposta de readaptação e otimização do Contrato de Concessão da Autopista Régis Bittencourt (ARB) junto ao Tribunal de Contas de União (TCU) foi previamente objeto de avaliações por parte da INFRA SA e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), abrangendo análises técnicas e jurídicas, dentro da esfera de competência de cada instituição.

8. Ao Ministério dos Transportes coube zelar pela observância da política pública estabelecida, assim como compatibilizar os anseios e pleitos da sociedade civil organizada e dos representantes democraticamente eleitos para representar a população em relação aos aspectos de interesse público, modicidade tarifária e, por fim, o desenvolvimento da infraestrutura rodoviária nacional em proveito do desenvolvimento socioeconômico do Brasil.

9. Durante as discussões da otimização, o Ministério dos Transportes realizou algumas reuniões com representantes da sociedade, que apresentaram pleitos importantes para serem considerados na proposta de Otimização da Autopista Régis Bittencourt. No anexo I, no documento intitulado “Reuniões Régis Bittencourt” estão elencadas todas as reuniões que foram realizadas ao longo do ano de 2024 com os Governadores, diversos Prefeitos e parlamentares representantes do Estado de São Paulo e Minas Gerais sobre a otimização do contrato em tela.

10. Além disso, foram protocolados no Ministério uma série de pleitos de obras e serviços a serem implementados na readaptação e otimização do atual contrato de concessão. Especificamente para o caso da ARB, reportam-se abaixo os pleitos protocolados em relação ao segmento rodoviário da Autopista Régis Bittencourt:

Tabela Apêndice B 1: Pleitos protocolados no Ministério dos Transportes para novas obras na BR-116/SP/PR

Tabela 01 – Pleitos protocolados no Ministério dos Transportes

Régis Bittencourt				
Item	Processo	Solicitante	Documento	Investimento
1	50000.025827/2024-80	FIEP	Ofício nº 526/2024-FIEP/PRES (SEI nº 8791083) Ofício nº 589/2024-PRES (SEI nº 8791094)	Contorno de Curitiba - o pleito da Fiep é para que esse contorno seja dividido em dois lotes conforme figura abaixo: · O primeiro, chamado “lote 1”, ligando a Rodovia da Uva (PR-417) até a Estrada da Ribeira (PR-476), indicada no desenho (trecho A-B). · O segundo, chamado “lote 2”, ligaria a Estrada da Ribeira até a rodovia Régis Bittencourt, com duas alternativas de traçado. A proposta original (trecho B-C), que atravessa a Colônia Faria, exigindo desapropriações de residências e sem resolver totalmente o problema ao direcionar os caminhões para um trecho congestionado entre Quatro Barras e Campina Grande do Sul na BR 116; E nova proposta (trecho B D), ligando a Estrada da Ribeira à BR-116 no ponto de conexão com o contorno leste, que requer novos estudos de engenharia e licenciamentos.
2	50000.034096/2023-82	Câmara Municipal de Juquitiba/SP	Ofício nº 417/2023 (SEI nº 7757530) Ofício nº 1748/2023/SNTR (SEI nº 7848873) encaminhado a ANTT	Reiteração aos requerimentos 11/2019, 64/2021,100/2021 e 123/2022, para implantação de acesso protegido a pedestres à população usuários da via, no acesso à passarela localizada na altura do Km 314 da Rodovia Régis Bittencourt.

Régis Bittencourt				
Item	Processo	Solicitante	Documento	Investimento
3	50000.037500/2024-51	Prefeitura Municipal de Registro/SP	Ofício nº 001/2024 SP (SEI nº 9140061) Ofício nº 2343/2024 (SEI nº 9199472) encaminhado a ANTT	<p>1 - Km 455+330: Implantação de um dispositivo interligando a rodovia ao Bairro do Capinzal e reabertura do atual acesso em nível.</p> <p>2 - Km 450: Continuidade da Marginal Sul até o dispositivo de acesso existente, conectando à UNESP, IFSP, SESI, SENAI e Conjunto Habitacional Agrocha I e II.</p> <p>3 - Km 450 ao Km 444: Implantação de calçada, ciclovía e iluminação nas Marginais Norte e Sul.</p> <p>4 - Km 447+750: Implantação de dispositivo interligando a Avenida Deputado Ulisses Guimarães a Avenida Arestides Leandro (Jardim Esperança).</p> <p>5 - Km 446+500: Execução de um acesso interligando o dispositivo existente a Avenida Jarbas Rocha</p> <p>6 - Km 446+500: Construção de alça de retorno no dispositivo existente.</p> <p>7 - Km 445+600: Implantação de dispositivo interligando a Avenida Wild José de Souza (Centro) à Avenida Issamu Sassaki (Vila Ribeirópolis).</p> <p>8 - Km 444+900: Implantação de uma 4ª faixa em ambos os sentidos, no Viaduto da Rua José Antônio de Campos/Avenida Haguemu Matsuzawa.</p> <p>9 - Km 444+660: Implantação de dispositivo interligando a Rua Getúlio Vargas (Centro) à Vila Nova Registro.</p> <p>10 - Km 443+600: Pavimentação e iluminação das alças de acesso sob a Ponte</p>

Régis Bittencourt				
Item	Processo	Solicitante	Documento	Investimento
				do Rio Ribeira de Iguape. 11 - Km 443+600 ao Km 439+860: Implantação de via Marginal nos sentidos Norte e Sul. 12 - Km 441+350: Implantação de passarela na Vila Ouro. 13 - Km 439+860: Melhoramento das faixas de desaceleração e aceleração no acesso ao Bairro Arapongal. 14 - Km 434+300: Implantação de dispositivo interligando o Bairro Ribeirão Branco das Palmeiras.

Fonte: Ministério dos Transportes

11. A Pasta Ministerial demandou à ANTT o levantamento dos pleitos já protocolados na agência para fins de discussão junto à Câmara Consensual, tendo sido reportados os seguintes pleitos no Ofício nº 6643/2025/SUROD/DIR-ANTT, de 25/02/2025:

Número do Processo	Data de Recebimento	Assunto	Solicitante
50500.052974/2024-91	29/02/2024	Instalação de passarelas para pedestres nos bairros Gonçalves km 300 e Jardim Serrano km 302	Vereador Ceará Pança
50500.052973/2024-47	01/03/2024	Construção de calçamento no acostamento no km 303	Vereador Almir Nunes
50500.052967/2024-90	01/04/2024	Construção de ponto de ônibus no km 266, no Município de São Lourenço da Serra	Vereador Almir Nunes
50500.150891/2024-67	20/06/2024	Acesso dos moradores no Município de Registro no km 455, sentido norte	Vereadora Sandra Kennedy
50500.133542/2023-08	06/09/2024	Instalação de radares de velocidade no Km 306 sentido sul e no Km 307,5 sentido norte	Vereador Almir Nunes
50500.371273/2023-78	06/11/2023	Implantação de acesso protegido para pedestres no acesso à passarela localizada na altura do km 314	Vereador Marcelo Luiz de Moura

Número do Processo	Data de Recebimento	Assunto	Solicitante
50500.062825/2024-31	29/02/2024	Pavimentação no retorno da Rodovia Régis Bittencourt, km 366	Vereador Pablo Lopes da Silva Pereira
50500.156982/2024-14	11/07/2024	Projeto de Expansão do Contorno Norte de Curitiba	Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)
50500.179777/2024-19	27/10/2024	Implantação das passarelas nos KM 302, 307 e 307,500 no Município de São Lourenço da Serra	Vereador Almir Nunes
50500.351962/2023-66	09/11/2023	Recuperação dos pontos de ônibus às margens da Rodovia Régis Bittencourt, em Miracatu/SP	Vereador Eder Clayton de Souza
50500.362887/2023-69	14/12/2023	Solicitação de iluminação na Trincheira que liga os municípios de Pinhais e Colombo no Bairro Atuba	Deputada Estadual Marli Paulino

12. Ainda, a ANTT reportou os pleitos levantados pela Concessionária:

Município	UF	Tipo	Investimentos	Solicitante
Campina Grande do Sul	PR	PPD	PPD km 5+000 PN	Ministério dos Transportes
Miracatu	SP	Retorno em Desnível	BR-116/SP - Retorno em Desnível km 372	Prefeitura
Juquitiba	SP	Complemento Trevo	BR-116/SP - Complementação de Trevo km 326+600	Prefeitura
Embu das Artes	SP	Macrodrenagem	Macrodrenagem - Sistema 09 - km 276+115	CONISUD/Prefeituras
Itapecerica da Serra	SP	Macrodrenagem	Macrodrenagem - Sistema 10 - km 285+900	CONISUD/Prefeituras
Itapecerica da Serra	SP	Macrodrenagem	Macrodrenagem - Sistema 11 - km 286+500	CONISUD/Prefeituras
Embu das Artes	SP	Melhoria de Dispositivo	Acesso Régis x Rodoanel km 279	CONISUD/Prefeituras
Cajati	SP	Melhoria de Acesso	Melhoria de acessos - BR-116/SP - km 506,00 Norte	Prefeitura
Embu das Artes	SP	Ponto de Ônibus	Ponto de ônibus - BR-116/SP - 276+100 Sul	Prefeitura
São Lourenço da Serra	SP	Ponto de Ônibus	Ponto de ônibus - BR-116/SP - 305+290 Sul	Prefeitura

13. A legitimidade social é um dos pilares fundamentais da democracia e do bom funcionamento das instituições públicas. No caso de uma rodovia importante para o País como a Régis Bittencourt, importante corredor logístico conectando as Regiões Metropolitanas de São Paulo e Curitiba, esse conceito se torna ainda mais relevante, pois envolve diretamente o interesse da população da principal região do País e a responsabilidade dos representantes eleitos nos poderes Executivo e Legislativo da região sudeste.

14. Entende-se ser essencial que haja diálogo com a sociedade, garantindo que as necessidades reais da população sejam atendidas. A legitimidade social no caso em tela é alcançada

com o efetivo envolvimento dos representantes políticos da região na construção de soluções do contrato, que gerem impacto positivo para a coletividade.

15. Ao atender os anseios apresentados pelos representantes da sociedade impactada pela rodoviária, a solução de acordo em tela proporcionaria uma infraestrutura viária eficiente e segura promovendo mobilidade, desenvolvimento econômico, inclusão social e o fortalecimento da democracia.

16. Acrescenta-se além da demanda social contextualizada acima, as intervenções objeto da proposta de readaptação e otimização passaram por importantes contribuições de profissionais experientes do campo da engenharia rodoviária e jurídica, visto que as reuniões dentro da Câmara de Solução Consensual do TCU, contaram com a participação de representantes do TCU, Ministério dos Transportes, ANTT e Concessionária, alocando esforço significativo de todas as partes para assegurar que a proposta final observa, em todos os aspectos, o interesse público.

17. Ressalta-se, ainda, ser uma oportunidade ímpar que se apresenta para o Governo Federal de solucionar problemas estruturais da BR-381/MG/SP, com melhorias do nível de serviço da rodovia, solução de um problema recorrente da qualidade do pavimento e demais elementos da infraestrutura rodoviária, mitigação da quantidade de acidentes e número de tombamentos na rodovia, redução da quantidade de vítimas fatais na rodovia e melhoria da qualidade de trabalho dos motoristas profissionais de transportes de cargas.

Descrição dos principais investimentos

18. A motivação para os principais investimentos a serem realizados na Rodovia Régis Bittencourt referem-se à melhoria do nível de serviço, segurança viária, melhorias ao usuário e operacionais, conforme classificação a seguir:

- **Melhoria de Nível de Serviço**

19. Após a execução das faixas adicionais e correções de traçado a previsão será a melhoria dos níveis de serviço e redução de acidentes conforme apresentado nos capítulos: 0 Faixa Adicionaladicional, 0 Correção de traçado, 2.3.1 Túnel e **Error! Reference source not found. Error! Reference source not found..**

- **Melhoria de segurança viária**

20. A execução dos investimentos de retorno em desnível, melhorias de acesso, pontos de ônibus, correção de traçado, e passarela, objetivam a redução do número de acidentes, atropelamentos, tombamentos e tempo de interdição da pista, conforme apresentado nos capítulos: 0 RetornoRetorno em desnível, **Error! Reference source not found. Error! Reference source not found..**, 2.3 CORREÇÃO de traçado e 2.3.1 Túnel.

- **Melhoria operacional**

21. A execução dos investimentos de desvio operacional tem por objetivo a redução do tempo de interdição do tráfego na pista após acidentes, principalmente tombamento na pista, conforme apresentado nos capítulos 2.4 Macrodrenagem e **Error! Reference source not found. Error! Reference source not found..**

- **Melhoria para usuário**

22. A execução dos investimentos dos pontos de parada de descanso tem por objetivo trazer maior conforto e segurança ao usuário em locais que apresentam carência de pontos de parada, conforme apresentado no capítulo **Error! Reference source not found. Error! Reference source not found..**

Resumo Investimento x Motivação

Tipo de investimento	Motivação - Melhorias			
	Nível de serviço	Segurança viária	Operacional	Usuário
BSO			x	
Macrodrenagem			x	
Faixa Adicional	x			
Retorno em Desnível		x		
Melhoria de Acesso		x		
Ponto de Ônibus		x		
Correção de Traçado	x	x		
Túnel	x	x		
OAE		x		
Passarela		x		
PPD				x
Rua Lateral	x			
PRF			x	

Retorno em desnível

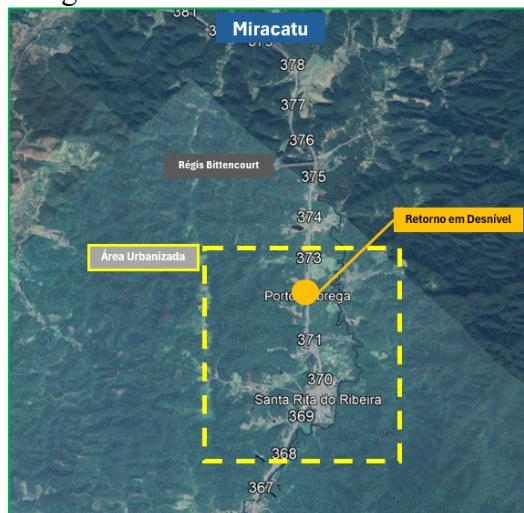
23. O retorno em desnível prevê passagem sob ou sobre a rodovia por meio de novo dispositivo, substituindo o retorno em nível existente. A substituição do retorno em nível por retorno em desnível proporciona maior eficiência, segurança e capacidade, com faixas dedicadas a diferentes movimentos de conversão e cruzamento em desnível. Esses investimentos visam:

- Reduzir o número de acidentes;
- Melhorar a fluidez do tráfego.

24. Segue exemplo proposto deste tipo investimento contemplado na Otimização Contratual:

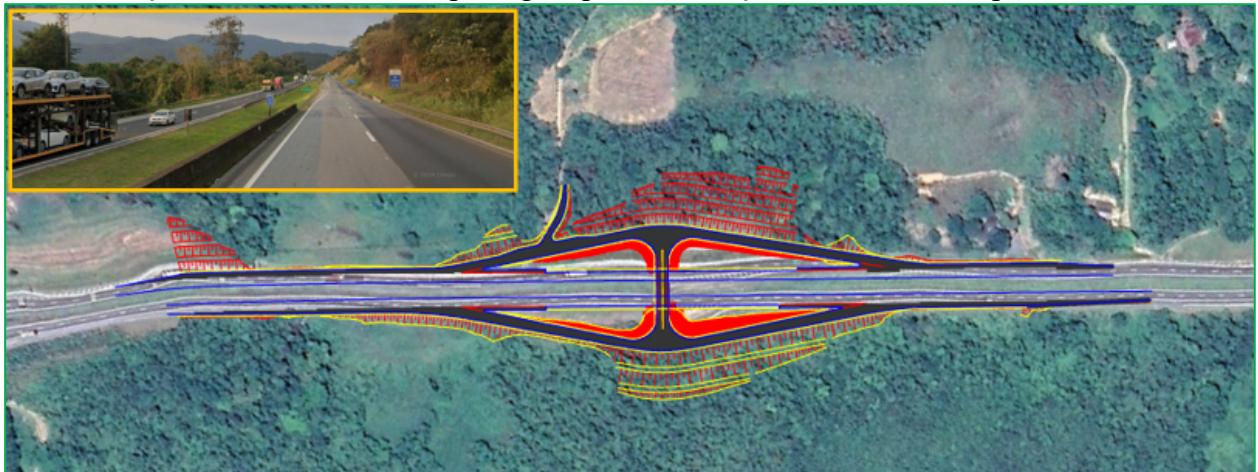
- I.RB.N.002 - Retorno Em Desnível km 372

25. Esse retorno está localizado no município de Miracatu, que possui área territorial de 1.001,4 km², com 576km² urbanizada, e sua economia é caracterizada por agricultura e serviço. Ela é transposta pela rodovia Régis Bittencourt entre os km 340 ao km 406.



Localização Geral do investimento

26. A obra proposta realiza a substituição do retorno em nível localizado no km 372 por um retorno em desnível, acarretando movimentos de acesso às pistas no sentido norte ou sul da rodovia de forma segura. Esta região apresenta propriedades rurais e comércios, necessitando de adequação de acessos. O relevo local apresenta desnível em relação à pista, necessitando movimentação de volumes de terraplenagem para construção do viário do dispositivo.



Layout do investimento

27. O trecho em que será implantada a obra possui VDMA e histórico de acidentes conforme tabelas a seguir:

Volumes Diários Médios Anuais (VDMA) e Acidentes – 2024

Cód. Investimento	Investimento	km	SH	VDMA Leve	VDMA Pesado	VDMA Total	Acidentes 2008 - 2024	Vítimas Feridas	Vítimas Fatais
I.RB.N.002	Retorno em Desnível	372	SHT5	12.028	14.494	26.522	134	82	4

28. Abaixo podem ser observados os dados dos demais Retornos em Desnível previstos na proposta otimização contratual:

Cód. Investimento	Investimento	km	SH	VDMA Leve	VDMA Pesado	VDMA Total	Acidentes 2013 - 2024	Vítimas Feridas	Vítimas Fatais
I.RB.N.003	Retorno em Desnível	495,75	SHT6	11.859	14.117	25.976	104	52	2
I.RB.N.004	Retorno em Desnível	543,6	SHT7	8.539	13.490	22.029	614	190	7
I.RB.N.005	Retorno em Desnível	557,57	SHT7	8.539	13.490	22.029	175	72	8
I.RB.N.006	Retorno em Desnível	5	SHT8	10.603	13.712	24.315	789	331	13
I.RB.N.007	Retorno em desnível	20	SHT8	10.603	13.712	24.315	362	113	6
I.RB.N.008	Retorno em Desnível	35	SHT8	10.603	13.712	24.315	187	68	6
I.RB.N.009	Retorno em Desnível	55	SHT8	10.603	13.712	24.315	70	22	1

Faixa Adicional

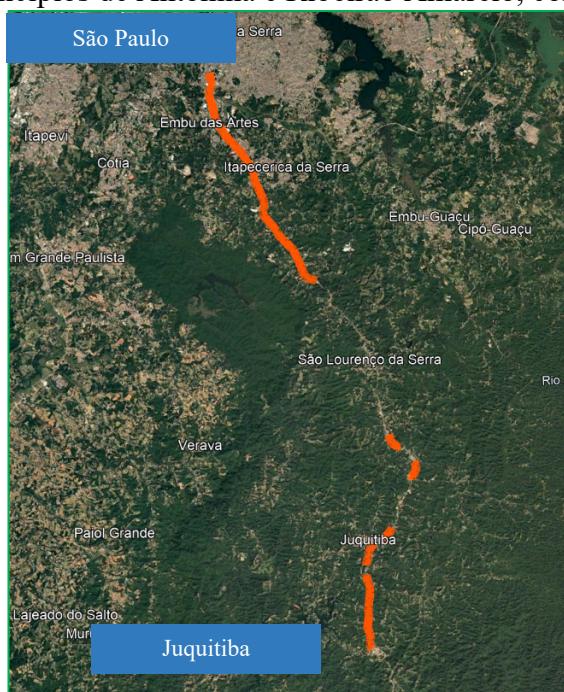
29. As obras de faixas adicionais atravessam regiões importantes da BR-116 e permitirão maior fluidez na rodovia, inclusive no acesso de outras rodovias de grande importância e complexidade (ex. Rodoanel Mário Covas). Estas obras são complementadas com elementos necessários como alargamento de OAEs existentes e contenções. Os investimentos visam:

- Melhoria do nível de serviço;
- Ganhos importantes em logística (redução do custo de transporte e tempo de viagem);
- Redução do número de acidentes.

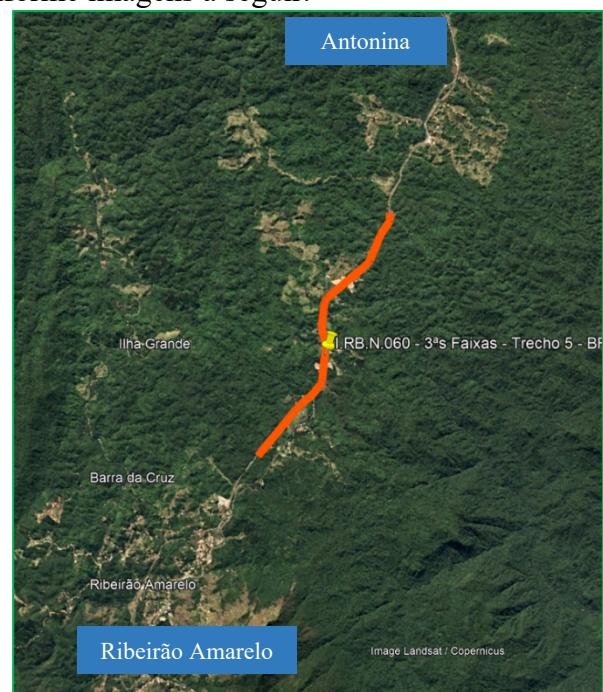
30. Os investimentos de faixas adicionais contemplados na Otimização Contratual totalizam 68,91 Kms e são os seguintes:

- I.RB.N.056 - Faixa Adicional - km 324,65 ao km 325,97 Norte – SP;
- I.RB.N.057 - Faixa Adicional - km 314,70 ao km 316,29 Norte – SP;
- I.RB.N.058 - Faixa Adicional - km 318,40 ao km 319,96 Norte – SP;
- I.RB.N.060 - Faixa Adicional - km 16,99 ao km 24,99 Sul – PR;
- I.RB.N.061 - Faixa Adicional - km 333,58 ao km 334,70 Norte – SP;
- I.RB.N.062 - Faixa Adicional - km 326,85 ao km 328,99 Norte – SP;
- I.RB.N.063 - Faixa Adicional - km 329,80 ao km 336,58 Sul – SP;
- I.RB.N.078 - Faixa Adicional - km 279,13 ao km 279,53 Sul – SP;
- I.RB.N.125 - Faixa Adicional - km 277,00 a 300 Norte e Sul – SP.

31. Os trechos previstos de Faixa adicional estão localizados no Estado de São Paulo, entre os municípios de São Paulo, Embu das Artes e Juquitiba, e no Estado do Paraná, entre os municípios de Antonina e Ribeirão Amarelo, conforme imagens a seguir.



Trecho Estado de São Paulo



Trecho Estado do Paraná



Início km 324,65 PN embaixo e PS em cima



Fim km 325,91 PN embaixo e PS em cima



Início km 333,58 PN em cima e PS embaixo



Fim km 334,7 PN em cima e PS embaixo

32. Os trechos em que serão implantadas as obras de Faixas Adicionais possuem VDMA, histórico de acidentes e Nível de serviço (antes e após execução da obra), conforme tabelas a seguir:

Volumes Diários Médios Anuais (VDMA)2024 e Nível de Serviço – 2008/2024

Cód.	Investimento	Pista	Km inicial	Km final	SH	Leves	Pesados	Total	NS Atual	NS Pós-obra
I.RB.N.056	Faixa adicional	N	324,65	325,965	SHT3	18.395	13.828	32.223	D	C
I.RB.N.057	Faixa adicional	N	314,7	316,29	SHT3	18.395	13.828	32.223	D	C
I.RB.N.058	Faixa adicional	N	318,4	319,96	SHT3	18.395	13.828	32.223	D	C
I.RB.N.060	Faixa adicional	S	16,99	24,99	SHT8	10.603	13.712	24.315	D	C
I.RB.N.061	Faixa adicional	N	333,58	334,7	SHT3	18.395	13.828	32.223	D	C
I.RB.N.062	Faixa adicional	N	326,854	329,00	SHT3	18.395	13.828	32.223	E	D
I.RB.N.063	Faixa adicional	S	329,8	336,58	SHT3	18.395	13.828	32.223	D	D
I.RB.N.078	Faixa adicional	N	279,13	279,53	SHT2	62.492	19.313	81.805	Em estudo	Em estudo
I.RB.N.125	Faixa adicional	N	277	300	SHT1	168.351	41.799	210.150	Em estudo	Em estudo



Pontos de congestionamento nos trechos de faixa adicional

Acidentes – 2008 - 2024

Cód. Investimento	Total de acidentes	Vítimas totais	Vítimas feridas	Vítimas fatais
I.RB.N.056	566	353	323	30
I.RB.N.057	517	370	341	29
I.RB.N.058	333	175	163	12
I.RB.N.060	3531	1360	1323	37
I.RB.N.061	293	213	202	11
I.RB.N.062	697	395	357	38
I.RB.N.063	1154	730	663	67
I.RB.N.078	1338	696	666	30
I.RB.N.125	8187	4640	4407	233

CORREÇÃO de traçado

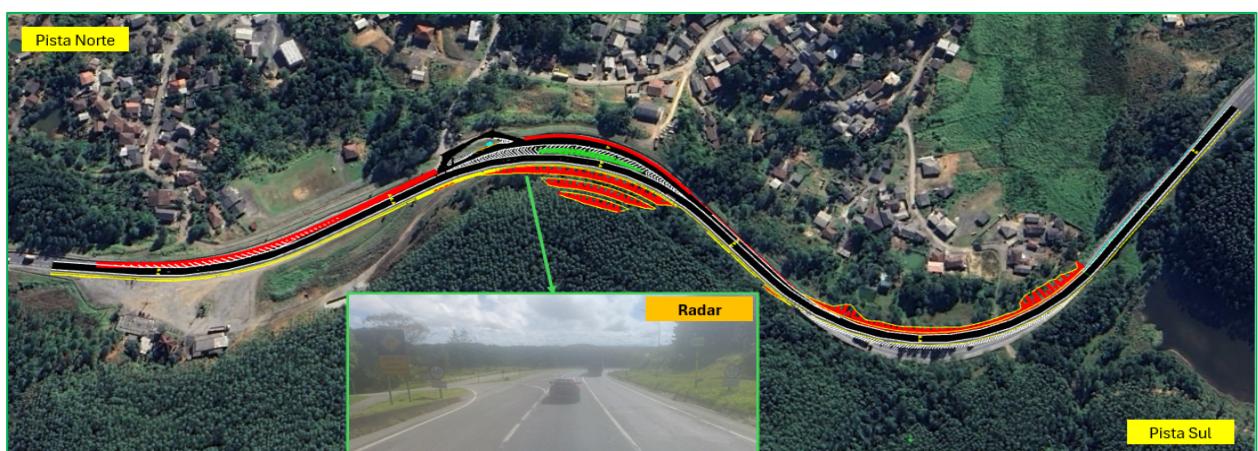
33. As obras de correção de traçado contemplam adequações geométricas das principais características da rodovia, tanto nas curvas horizontais e verticais, proporcionando melhoria na visibilidade para que os veículos não façam curvas acentuadas. Estas obras visam:

- Reduzir a frequência e gravidade dos acidentes;
- Melhorar a velocidade diretriz do segmento;
- Diminuir congestionamentos, gerando ganho no tempo de viagem.

34. A seguir são apresentadas melhorias de traçado contempladas na Otimização contratual e seus principais dados:

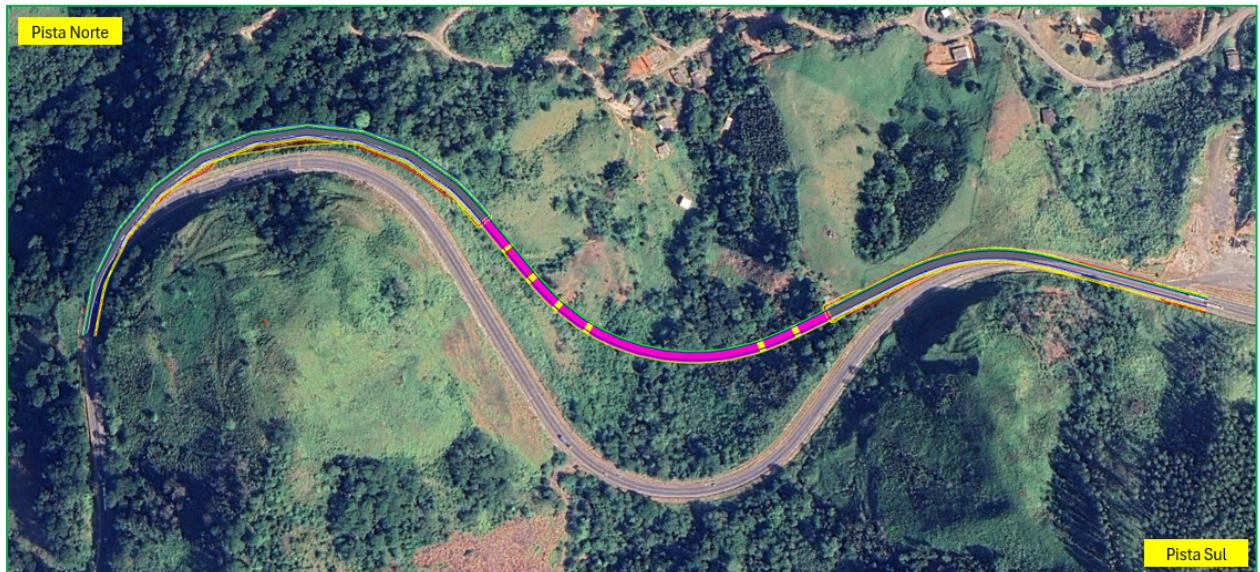
- I.RB.N.067 - Correção de Traçado km 27,91 ao km 29,08 Norte – SP;
- I.RB.N.068 - Correção de Traçado km 31,92 ao km 33,08 Norte – SP;
- I.RB.N.069 - Correção de Traçado km 502,72 ao km 504,10 Sul – SP;
- I.RB.N.070 - Correção de Traçado km 510,6 ao km 511,98 Norte – SP;
- I.RB.N.071 - Correção de Traçado km 512,93 ao km 514,07 Norte – SP;
- I.RB.N.093 - Correção de Traçado km 508,654 ao km 509,900 Sul – SP;
- I.RB.N.096 - Correção de Traçado km 510,75 ao km 511,29 Sul – SP;
- I.RB.N.097 - Correção de Traçado km 543,78 ao km 545,85 Norte – SP;
- I.RB.N.098 - Correção de Traçado km 5,42 ao km 6,96 Norte e Sul – PR;
- I.RB.N.100 - Correção de Traçado km 25,87 ao km 26,72 Norte – PR;
- I.RB.N.140 - Correção de Traçado km 544,60 ao 549,15 Sul – SP;
- I.RB.N.141 - Correção de Traçado km 560,00 ao 564,40 Norte e Sul – SP;
- I.RB.N.142 - Correção de Traçado km 0,3 ao 1,9 Sul – PR;
- I.RB.N.152 - Correção de Traçado km 358,38 ao 360,80 Norte – SP.

Layout de implantação:





Tombamento trecho km 28,8 (I.RB.N.067)



Layout Correção de Traçado km 511 (I.RB.N.070)



Layout Correção de Traçado km 513+600 (I.RB.N.071)



Layout Correção de Traçado km 544+600 ao 549+150 (I.RB.N.140)



Tombamento trecho km 545,3 (I.RB.N.140)



Layout Correção de Traçado km 560+000 ao 564+400(I.RB.N.141)



Tombamento trecho km 504,3 (I.RB.N.069) e trecho km 27,4 (I.RB.N.067)

35. Abaixo encontram-se os dados da região de implantação das correções de Traçado:

Volumes Diários Médios Anuais (VDMA) – 2024

Cód.	Investimento	Km inicial	Km final	SH	Leves	Pesados	Total
I.RB.N.067	Correção traçado	27,91	29,08	SHT8	10.603	13.712	24.315
I.RB.N.068	Correção traçado	31,92	33,08	SHT8	10.603	13.712	24.315
I.RB.N.069	Correção traçado	502,72	504,10	SHT7	8.539	13.490	22.029
I.RB.N.070	Correção traçado	510,60	511,98	SHT7	8.539	13.490	22.029
I.RB.N.071	Correção traçado	512,93	514,07	SHT7	8.539	13.490	22.029
I.RB.N.093	Correção traçado	508,65	509,90	SHT7	8.539	13.490	22.029
I.RB.N.096	Correção traçado	510,75	511,29	SHT7	8.539	13.490	22.029
I.RB.N.097	Correção traçado	543,78	545,85	SHT7	8.539	13.490	22.029
I.RB.N.098	Correção traçado	5,42	6,96	SHT8	10.603	13.712	24.315
I.RB.N.100	Correção traçado	25,87	26,72	SHT8	10.603	13.712	24.315
I.RB.N.140	Correção traçado	544,60	549,15	SHT7	8.539	13.490	22.029
I.RB.N.141	Correção traçado	560,00	564,40	SHT7	8.539	13.490	22.029
I.RB.N.142	Correção traçado	0,30	1,90	SHT8	10.603	13.712	24.315
I.RB.N.152	Correção traçado	358,38	360,80	SHT4	10.723	13.252	23.975

Acidentes – 2008 - 2024

Cód. Investimento	Total de acidentes	Vítimas totais	Vítimas feridas	Vítimas fatais
I.RB.N.067	1180	416	399	17
I.RB.N.068	670	303	285	18
I.RB.N.069	1021	405	391	14
I.RB.N.070	1358	564	531	33
I.RB.N.071	2930	971	933	38
I.RB.N.093	931	287	279	8
I.RB.N.096	1358	564	531	33
I.RB.N.097	2360	699	681	18

Cód. Investimento	Total de acidentes	Vítimas totais	Vítimas feridas	Vítimas fatais
I.RB.N.098	1560	650	621	29
I.RB.N.100	893	215	203	12
I.RB.N.140	3374	926	905	21
I.RB.N.141	3794	870	547	23
I.RB.N.142	1680	450	441	9
I.RB.N.152	1185	2760	500	22

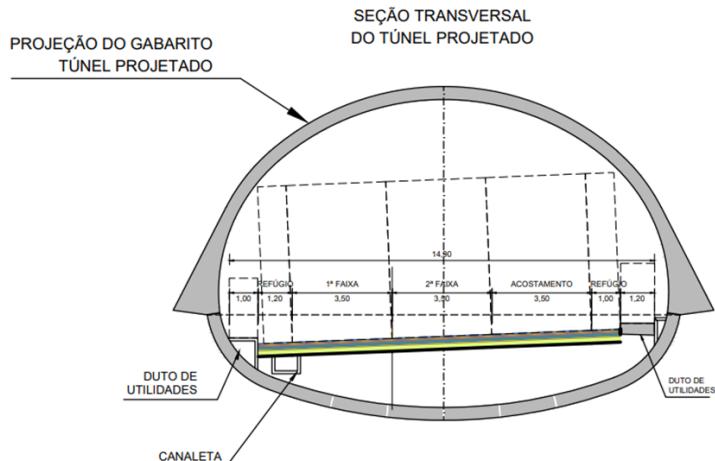
36. Esses acidentes geram fatalidades, perdas materiais, riscos de contaminação do meio ambiente, e acarretam interdições da rodovia. Conforme levantamento a seguir, de 2017 a 2024, a soma do tempo de interdição foi de 3.830 horas o que equivale a aproximadamente 160 dias. Ou seja, a rodovia ficou interditada por aproximadamente 20 dias por ano.

Rodovia	KM	Total Tombamentos (2017-2024)	Frequência de Interrupção Minutos Tombamentos (2017-2024)
SP-BR116	363	43	27.345
SP-BR116	511	100	25.121
SP-BR116	545	56	24.665
SP-BR116	512	31	19.206
SP-BR116	544	74	15.531
SP-BR116	359	61	15.315
PR-BR116	39	10	14.253
SP-BR116	347	45	12.923
SP-BR116	499	51	12.411
SP-BR116	360	33	11.479
SP-BR116	504	57	11.463
SP-BR116	513	55	11.415
PR-BR116	26	44	9.946
SP-BR116	509	48	9.700
PR-BR116	32	43	9.001

Tempo de interdição/km histórico 2017 x 2024

Túnel

37. Este investimento é complemento ao investimento de correção de traçado no segmento do km 358,38 ao km 360,80, pista norte. Serão implantados 2 novos túneis com 2 faixas de 3,50m, acostamento de 3,50m e gabarito de 5,50m, sendo um no km 359,36 ao 359,56 com aproximadamente 200m de extensão, e outro no km 360,18 ao 360,48 com aproximadamente 300m, ambos na BR-116, Pista Norte.



Croqui Básico da Seção do Túnel

38. Abaixo segue informações do investimento previsto e seus dados:

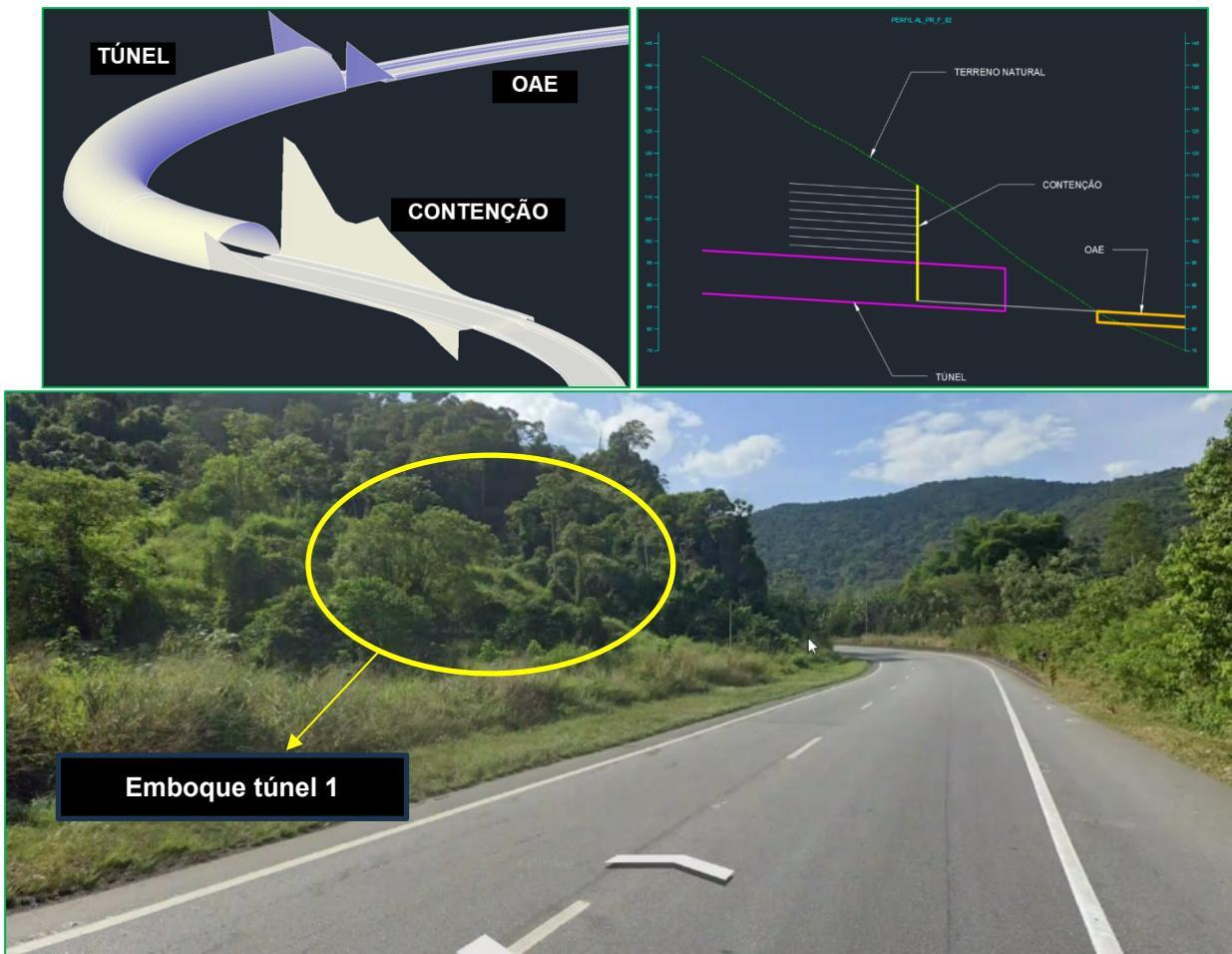
- I.RB.N.152 - Correção de Traçado km 358,38 ao km 360,80 Norte.

39. O investimento visa:

- Melhoria do nível de serviço;
- Ganhos importantes em logística (redução do custo de transporte e tempo de viagem);
- Redução do número de acidentes.



Modelo 3D e Perfil do túnel (emboques) a ser implantado



Após a conclusão do investimento a composição da via ficará da seguinte maneira: Sentido Norte 2 faixas de 3,50m, acostamento de 2,50m.

40. O histórico de acidentes e VDMA para a região é apresentado abaixo:

Acidentes – 2008 - 2024

Cód. Investimento	Total de acidentes	Vítimas totais	Vítimas feridas	Vítimas fatais
I.RB.N.152	1185	2760	500	22

Volumes Diários Médios Anuais (VDMA) – 2024

Cód.	Investimento	Pista	Km Inicial	Km Final	SH	Leves	Pesados	Total	NS Atual	NS Pós-obra
I.RB.N.152	Correção de Traçado	N	358,38	360,80	SHT4	10.723	13.252	23.975	Em estudo	Em estudo

Macrodrenagem

41. Os novos dispositivos de drenagem a serem implantados tem como objetivo a mitigação de inundações que resultam em interdições frequentes na via, como também a preservação da infraestrutura rodoviária e redução de danos causados por alagamentos.



Km 276,115 - Embu das Artes/SP



Km 286,500 ao km 286,700 – Embu das Artes/SP



Km 287,120 – Itapecerica da Serra/SP

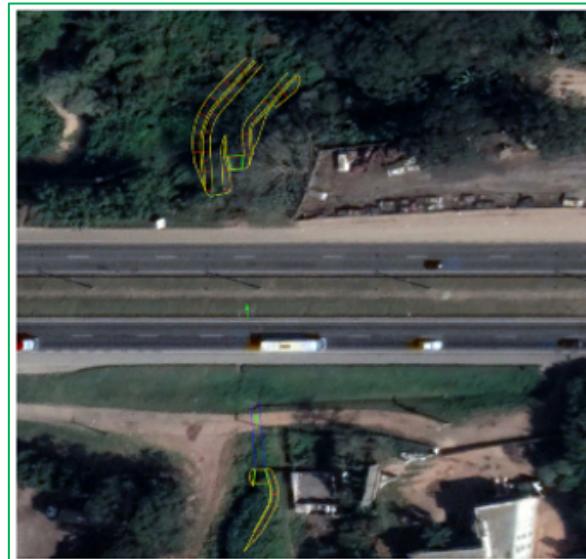
42. Dentre os dispositivos de drenagem previstos estão: reservatório de aproximadamente 13.500m³, canais de concreto e gabião, bueiros metálicos e de concreto e estruturas superficiais complementares.

43. As obras de macrodrenagem contemplam a implantação de dispositivos de drenagem, visando:

- Reduzir a interdição ocasionada por alagamentos da rodovia;
- Melhorar a segurança viária dos usuários;
- Melhorar a fluidez das vias locais.



Macrodrenagem – Sistema 09 - km 276+115I (I.RB.N.074)



Macrodrenagem – km 285+900 (I.RB.N.075)



Macrodrenagem – km 286+500 (I.RB.N.076)



Macrodrenagem – km 287+120 (I.RB.N.077)

44. Abaixo encontram-se os dados dos investimentos de Macrodrenagem previstos na otimização contratual:

Tabela de VDMA 2024 e acidentes 2008-2024

Cód. Investimento	Investimento	Km	SH	VDMA Leve	VDMA Pesado	VDMA Total	Acidentes 2008 - 2024	Vítimas Feridas	Vítimas Fatais
I.RB.N.074	Macrodrenagem	276,115	SHT1	87.464	8.658	96.122	808	563	19
I.RB.N.075	Macrodrenagem	285,9	SHT2	62.492	19.313	81.805	512	329	18
I.RB.N.076	Macrodrenagem	286,5	SHT2	62.492	19.313	81.805	405	254	12
I.RB.N.077	Macrodrenagem	287,12	SHT2	62.492	19.313	81.805	479	322	12

Ponto de parada de descanso

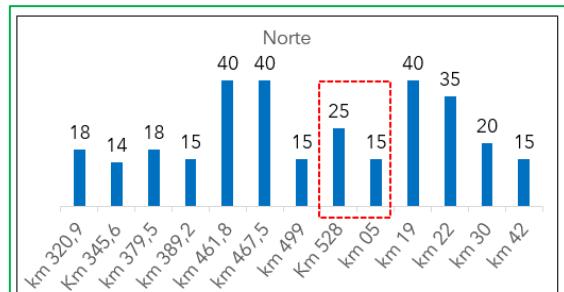
45. A implantação de ponto de parada de descanso objetiva ser um espaço seguro, isolado da pista, que visa a redução de acidentes seja por fadiga extrema dos motoristas seja por garantir um local adequado de parada, evitando assim acidentes na rodovia e garantindo uma infraestrutura adequada.

46. Os investimentos estão localizados em pontos estratégicos com alto índice de acidentes envolvendo veículos pesados.

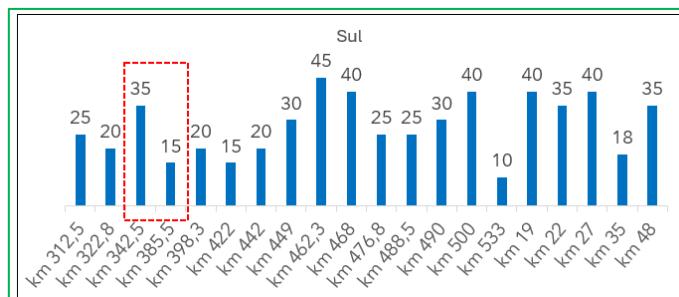
Tabela de VDMA 2024 e acidentes 2008-2024

Cód. Investimento	Investimento	km	SH	VDMA Leve	VDMA Pesado	VDMA Total	Acidentes 2008 - 2024	Vítimas Feridas	Vítimas Fatais
I.RB.N.001	PPD	5	SHT8	10.603	13.682	24.285	621	223	8
I.RB.N.136	PPD	346,8	SHT4	10.723	13.252	23.975	369	145	9

47. Os Pontos de Parada e Descanso (PPD) são locais de descanso para motoristas de transporte rodoviário que contribuem com a segurança e o bem-estar dos usuários. As localizações dos pontos de parada de descanso foram escolhidas para atender as regiões com menor disponibilidade de vagas existentes cadastrados na Régis Bittencourt e VDMA elevado, conforme gráfico e tabelas a seguir:



Disponibilidade de vagas sentido Norte



Disponibilidade de vagas sentido Sul

48. Os levantamentos revelaram uma deficiência no número de vagas entre o Km 10 PR ao Km 499 SP, que tem uma distância de 80 quilômetros e uma oferta média de 18 vagas. Já no sentido Sul no Km 385,5 tem-se uma oferta de apenas 10 vagas.

49. Outro fato que deve ser levado em consideração é que para o local proposto da implantação do PPD (Km 346,8), na sequência temos a ocorrência de segmento sinuoso e relevo montanhoso da Serra do Cafetal.



Local de implantação e layout (I.RB.N.001)

Demais obras de segurança viária e melhoria Operacional

50. A seguir são apresentados os dados das demais obras que tem como motivação a melhoria da segurança viária e operacional.

- Melhoria de Dispositivo

51. As melhorias de dispositivos são obras realizadas em interseções existentes ajustando a geometria de faixas de mudança de velocidade e/ou alças de acesso, com objetivo de trazer maior segurança e conforto ao usuário. Os locais escolhidos apresentam elevado número de acidente e VDMA (vide tabela).

Tabela de VDMA 2024 e acidentes 2008-2024

Cód. Investimento	Investimento	km	SH	VDMA Leve	VDMA Pesado	VDMA Total	Acidentes 2008 - 2024	Vítimas Feridas	Vítimas Fatais
I.RB.N.078	Melhoria de Dispositivo	279	SHT2	62.492	19.313	81.805	1338	666	30
I.RB.N.079	Melhoria de Dispositivo	281,9	SHT2	62.492	19.313	81.805	1254	721	43
I.RB.N.143	Melhoria de Dispositivo	280,22	SHT2	62.492	19.313	81.805	49	29	5

- Melhoria de Interseção

52. As melhorias de interseções são obras realizadas em interseções existentes ajustando a geometria de faixas de mudança de velocidade e/ou alças de acesso para trazer maior conforto e segurança ao usuário. Os locais escolhidos apresentam elevado número de acidente e VDMA (vide tabela).

Tabela de VDMA 2024 e acidentes 2008-2024

Cód. Investimento	Investimento	km	SH	VDMA Leve	VDMA Pesado	VDMA Total	Acidentes 2008 - 2024	Vítimas Feridas	Vítimas Fatais
I.RB.N.011	Melhoria de Interseção	326,6	SHT3	18.395	13.828	32.223	448	228	24
I.RB.N.034.4	Melhoria de Interseção	276,28	SHT1	87.464	8.658	96.122	863	631	27
I.RB.N.034.5	Melhoria de Interseção	277,62	SHT1	87.464	8.658	96.122	863	631	27
I.RB.N.034.6	Melhoria de Interseção	276	SHT1	87.464	8.658	96.122	863	631	27
I.RB.N.043	Melhoria de Interseção	317,7	SHT3	18.395	13.828	32.223	230	140	8
I.RB.N.047	Melhoria de Interseção	293,1	SHT3	18.395	13.828	32.223	433	204	20
I.RB.N.073	Melhoria de Interseção	343,09	SHT4	10.723	13.252	23.975	271	67	8
I.RB.N.079	Melhoria de Interseção	281,9	SHT2	62.492	19.313	81.805	1254	721	43
I.RB.N.092	Melhoria de Interseção	10,6	SHT9	10.603	13.682	24.285	409	223	12
I.RB.N.110	Melhoria de Interseção	287,89	SHT2	62.492	19.313	81.805	479	322	12
I.RB.N.143	Melhoria de Interseção	280,22	SHT2	62.492	19.313	81.805	49	29	5

- Rua Lateral

53. A implantação de rua lateral possibilita a segregação do tráfego local e do tráfego de longa distância da rodovia, o qual é predominantemente composto por veículos pesados, possibilitando, assim, que os usuários locais trafeguem numa via segregada e façam o percurso paralelo a rodovia, sem a necessidade de entrar e sair do tronco para percursos de curta distância, contribuindo para a redução dos acidentes e maior fluidez. Os locais foram selecionados considerando o histórico de acidentes (vide tabela).

Tabela de VDMA 2024 e acidentes 2008-2024

Cód. Investimento	Investimento	Km inicial	Km final	SH	VDMA Leve	VDMA Pesado	VDMA Total	Acidentes 2008 - 2024	Vítimas Feridas	Vítimas Fatais
I.RB.N.034	Rua Lateral	276,22	277,80	SHT1	87.464	8.658	96.122	863	631	27
I.RB.N.035	Rua Lateral	317	317,38	SHT 3	18.395	13.828	32.223	230	140	8
I.RB.N.036	Rua Lateral	281,985	283,006	SHT 2	62.492	19.313	81.805	2417	1391	81
I.RB.N.037	Rua Lateral	283,425	284,051	SHT 2	62.492	19.313	81.805	1505	892	49
I.RB.N.038	Rua Lateral	285,03	285,542	SHT 2	62.492	19.313	81.805	512	329	18
I.RB.N.040	Rua Lateral	285,799	285,28	SHT 2	62.492	19.313	81.805	747	476	23
I.RB.N.041	Rua Lateral	282,147	285,809	SHT 2	62.492	19.313	81.805	2432	1470	89
I.RB.N.042	Rua Lateral	296,5	297,1	SHT 3	18.395	13.828	32.223	703	256	12
I.RB.N.043	Rua Lateral	317,6	317,94	SHT 3	18.395	13.828	32.223	230	140	8

Cód. Investimento	Investimento	Km inicial	Km final	SH	VDMA Leve	VDMA Pesado	VDMA Total	Acidentes 2008 - 2024	Vítimas Feridas	Vítimas Fatais
I.RB.N.045	Rua Lateral	293,25	294,45	SHT 3	18.395	13.828	32.223	433	204	20
I.RB.N.046	Rua Lateral	368,9	369,3	SHT 4	10.723	13.252	23.975	515	107	9
I.RB.N.047	Rua Lateral	293,1	294,1	SHT 3	18.395	13.828	32.223	433	204	20
I.RB.N.049	Rua Lateral	290,85	291,25	SHT 3	18.395	13.828	32.223	697	402	19
I.RB.N.050	Rua Lateral	288,2	290,15	SHT 2	18.395	13.828	32.223	1067	652	30
I.RB.N.051	Rua Lateral	289,38	289,95	SHT 3	18.395	13.828	32.223	539	333	17
I.RB.N.052	Rua Lateral	281	281,65	SHT 2	62.492	19.313	81.805	1254	721	43
I.RB.N.053	Rua Lateral	279,35	280,2	SHT 2	62.492	19.313	81.805	1835	916	40
I.RB.N.054	Rua Lateral	305,1	305,56	SHT 3	18.395	13.828	32.223	334	200	16
I.RB.N.055	Rua Lateral	306,1	306,7	SHT 3	18.395	13.828	32.223	447	280	29
I.RB.N.080	Rua Lateral	291,4	291,65	SHT 3	18.395	13.828	32.223	437	249	11
I.RB.N.087	Rua Lateral	0,57	4,4	SHT 9	10.603	13.682	24.285	2887	996	27
I.RB.N.088	Rua Lateral	1,95	4,4	SHT 9	10.603	13.682	24.285	2469	772	22
I.RB.N.089	Rua Lateral	4,68	5,97	SHT 9	10.603	13.682	24.285	1236	520	20
I.RB.N.090	Rua Lateral	7,4	10,1	SHT 9	10.603	13.682	24.285	1512	721	37
I.RB.N.091	Rua Lateral	10,15	11,87	SHT 9	10.603	13.682	24.285	789	382	28
I.RB.N.092	Rua Lateral	10,06	10,6	SHT 9	10.603	13.682	24.285	409	223	12
I.RB.N.124	Rua Lateral	305,06	305,31	SHT3	18.395	13.828	32.223	334	200	16

- Melhoria de Acesso

54. As melhorias de acessos realizam as correções necessárias para garantir a segurança do usuário, com implantação de faixas de mudança de velocidade, correções de terraplanagem e instalação de dispositivos de segurança. Foram selecionados os acessos de vias públicas à rodovia que estão em condições de insegurança, com elevado número de acidentes e VDMA (vide tabela).

Tabela de VDMA 2024 e acidentes 2008-2024

Cód. Investimento	Investimento	km	SH	VDMA Leve	VDMA Pesado	VDMA Total	Acidentes 2008 - 2024	Vítimas Feridas	Vítimas Fatais
I.RB.N.034	Melhoria de Acesso	277,6	SHT1	87.464	8.658	96.122	863	631	27
I.RB.N.102	Melhoria de Acesso	505,62	SHT7	8.539	13.490	22.029	363	147	6
I.RB.N.117	Melhoria de Acesso	291,44	SHT3	18.395	13.828	32.223	437	249	11
I.RB.N.127	Melhoria de Acesso	279,35	SHT2	62.492	19.313	81.805	2592	1387	73

- Passarela

55. As passarelas são pontos de travessia segura de pedestres por meio de uma passagem elevada sobre a rodovia. Os pontos selecionados apresentam elevado VDMA e incidência de atropelamentos (vide tabela).

Tabela de VDMA 2024 e acidentes 2008-2024

Cód. Investimento	Investimento	Km	SH	VDMA Leve	VDMA Pesado	VDMA Total	Acidentes 2008 - 2024	Vítimas Feridas	Vítimas Fatais
I.RB.N.012	Passarela	282,01	SHT 2	62.492	19.313	81.805	1347	781	59
I.RB.N.013	Passarela	289,02	SHT 3	18.395	13.828	32.223	539	333	17
I.RB.N.014	Passarela	291,5	SHT 3	18.395	13.828	32.223	437	249	11
I.RB.N.015	Passarela	305,5	SHT 3	18.395	13.828	32.223	334	200	16

Cód. Investimento	Investimento	Km	SH	VDMA Leve	VDMA Pesado	VDMA Total	Acidentes 2008 - 2024	Vítimas Feridas	Vítimas Fatais
I.RB.N.016	Passarela	306,4	SHT 3	18.395	13.828	32.223	447	280	29
I.RB.N.017	Passarela	315,6	SHT 3	18.395	13.828	32.223	273	184	12
I.RB.N.018	Passarela	334,4	SHT 3	18.395	13.828	32.223	221	161	10
I.RB.N.019	Passarela	10	SHT 9	10.603	13.682	24.285	630	310	16
I.RB.N.103	Passarela	301,2	SHT 3	18.395	13.828	32.223	387	196	6
I.RB.N.125	Passarela	277	SHT1	87.464	8.658	96.122	8187	4407	233
I.RB.N.128	Passarela	283,65	SHT 2	62.492	19.313	81.805	573	360	12
I.RB.N.129	Passarela	285,85	SHT 2	62.492	19.313	81.805	170	107	7
I.RB.N.130	Passarela	286,4	SHT 2	62.492	19.313	81.805	235	147	5
I.RB.N.132	Passarela	294,35	SHT 3	18.395	13.828	32.223	103	41	5
I.RB.N.133	Passarela	296,5	SHT 3	18.395	13.828	32.223	181	92	4
I.RB.N.134	Passarela	304,3	SHT 3	18.395	13.828	32.223	136	56	1
I.RB.N.138	Passarela	441,8	SHT 5	12.028	14.494	26.522	138	71	5
I.RB.N.144	Passarela	16,4	SHT 9	10.603	13.682	24.285	577	281	5

- PRF

56. Os investimentos de intervenções em Delegacias e/ou Unidades Operacionais da Polícia Rodoviária Federal (UOP PRF) objetivam realizar reformas, adequação e/ou reconstrução destas unidades contribuindo para maior efetividade na fiscalização, melhora operacional e aumento da segurança ao usuário.

Tabela de Investimentos - PRF

Cód. Investimento	Investimento	Km
I.RB.N.131	Implantação Posto PRF	291,5
I.RB.N.135	Reforma - Posto PRF	343,9
I.RB.N.137	Reforma - Posto PRF	387,44
I.RB.N.139	Implantação Posto PRF	451,8

- Ponto de ônibus

57. Está prevista a implantação de 14 pontos de ônibus, com a finalidade de parada segura de veículos de transporte coletivo.

Cód. Investimento	Investimento	Km
I.RB.N.104	Ponto de Ônibus	275,93
I.RB.N.105	Ponto de Ônibus	280,43
I.RB.N.106	Ponto de Ônibus	282,2
I.RB.N.107	Ponto de Ônibus	282,3
I.RB.N.108	Ponto de Ônibus	285,6
I.RB.N.109	Ponto de Ônibus	286,93
I.RB.N.110	Ponto de Ônibus	287,89
I.RB.N.111	Ponto de Ônibus	279,4
I.RB.N.112	Ponto de Ônibus	280,43

Cód. Investimento	Investimento	Km
I.RB.N.114	Ponto de Ônibus	282,88
I.RB.N.115	Ponto de Ônibus	287,72
I.RB.N.116	Ponto de Ônibus	289,12
I.RB.N.117	Ponto de Ônibus	291,44
I.RB.N.124	Ponto de Ônibus	305,15

- BSO

58. A implantação de Bases de Serviços Operacionais na rodovia oferece benefícios significativos, como a melhoria do conforto e bem-estar dos viajantes, proporcionando um local seguro e adequado para pausas em seus deslocamentos. Além disso, essa estrutura contribui para a segurança viária ao incentivar descansos regulares, reduzindo o risco de fadiga ao volante.

Tabela de VDMA 2024 e acidentes 2008-2024

Cód. Investimento	Investimento	Km	SH	VDMA Leve	VDMA Pesado	VDMA Total	Acidentes 2008 - 2024	Vítimas Feridas	Vítimas Fatais
I.RB.N.072	BSO	283,9	SHT 2	62.492	19.313	81.805	1163	670	38
I.RB.N.073	BSO	343,09	SHT4	10.723	13.252	23.975	271	67	8

Apêndice C – Vantajosidade do acordo e atendimento da política pública

INTRODUÇÃO

1. O presente apêndice tem como objetivo explicitar as razões de o acordo ser mais vantajoso do que uma situação de não acordo, de maneira a fundamentar a escolha dos componentes da Comissão. Nesse sentido, serão elencados os principais pontos e consequências positivas esperadas do acordo, bem como a sua aderência à política pública do Ministério dos Transportes.

DA VANTAJOSIDADE DA REPACTUAÇÃO CONTRATUAL

Atendimento da política pública

2. O interesse público primário foi definido pelo Ministério dos Transportes na política pública de exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal e os procedimentos relativos à readaptação e otimização dos contratos de concessão estabelecidos na Portaria MT 848/2023, e na Política Nacional de Outorgas Rodoviárias, instituída pela Portaria MT 995/2023, que buscou promover a modernização dos contratos de concessão de rodovias federais e consagra práticas e regras a serem observadas no setor.

3. As balizas de política pública consolidadas que fundamentaram as negociações foram:

- a) a atualização e modernização contratual conforme a política pública vigente (Portaria 848/23, art. 3º, I);
- b) a defesa do interesse público com a comprovada vantajosidade de celebração de Termo Aditivo de modernização do contrato de concessão como alternativa à rellicitação (Portaria MT nº 313/2024, art.3º,I e Portaria MT nº 848/2023, art. 1º, I);
- c) a renúncia a quaisquer demandas, solicitações, litígios, arbitragem e a todos os processos judiciais e administrativos referentes ao período anterior ou referentes ao objeto aqui tratado (Portaria MT nº 848/23, art. 3º, II);
- d) o início imediato de execução de obras e dos investimentos e antecipação do cronograma (Portaria MT nº 848/23, art. 3º, III, IV, V e VI);
- e) a modicidade tarifária, com a cobrança de valores de pedágio menores que os previstos nos estudos em andamento ou da média dos estudos em andamento já levados à audiência pública e mecanismo de reclassificação tarifária vinculada à execução de obras (Portaria MT nº 848/23, art. 3º, VII e VIII);
- f) garantia de execução de obras, por meio de acompanhamento e fiscalização diferenciados, em Período de Transição de 3 (três) anos, avaliando o cronograma de execução e obras e parâmetros de desempenho, com regras objetivas para eventual descumprimento (Portaria MT nº 848/23, art. 3º, X, XI e XII);
- g) viabilidade técnica e jurídica, que aponte para a exequibilidade operacional das obras, associada à viabilidade econômico-financeira e que atenda o regramento regulatório vigente (Portaria MT nº 848/23, art. 1º, II); e
- h) redução de acidentes e melhoria da fluidez da rodovia (Portaria MT nº 848/2024 art. 3º, III).

Padronização e modernização dos contratos

4. A Portaria MT 848/2023, em seu art. 3º, inciso I, prevê a atualização e modernização contratual. A atualização prevê também a adaptação às boas práticas regulatórias incluídas na 5ª Etapa do Procrofe, com base no padrão contratual adotado pela ANTT para novas concessões, a partir de Rota dos Cristais (BR-040/MG/GO).

5. A padronização contratual resulta na redução dos custos regulatórios decorrentes da fiscalização e regulação de vários contratos com parâmetros técnicos e mecanismos de controle diferentes, além de ser benéfica aos usuários, que receberão contratos mais modernos e eficientes.

6. Tal medida visa a otimização dos contratos à nova política pública de outorgas rodoviárias, Portaria MT 995/2023, principalmente quanto à padronização dos contratos de concessão de rodovias federais, de forma a reduzir o custo regulatório decorrente da fiscalização e regulação de vários contratos com parâmetros técnicos diferentes.

7. O objetivo das inovações regulatórias propostas consiste em desenvolver um modelo mais baseado em incentivos e menos em comando e controle, em consonância com uma atuação mais responsável. As perspectivas são de melhores resultados a partir de incentivos corretos para contratações que entreguem aos usuários sistemas eficientes, seguros e com suficiente higidez econômico-financeira.

8. A regulação fundamentada em comando e controle tem natureza repressiva e binária, fixada ex-ante, ou seja, se o regulado cumprir determinada norma não será punido, se a violar deverá ser punido com as penas positivadas nos normativos.

9. Nesse modelo, o desempenho da regulação é medido pelo desempenho da fiscalização, onde o melhor é fiscalizar mais, fiscalizar tudo e punir muitas vezes. O modelo comando e controle tem um custo regulatório extremamente alto e não tem produzido o resultado desejado, que é a mudança de comportamento dos agentes privados.

10. Na outra banda, a autorregulação, destina-se a setores mais maduros em que o relacionamento do agente econômico com o setor público permite a criação de seu próprio sistema de regulação, com a incidência de “endonormas” que moldam, limitam e restringem os comportamentos setoriais.

11. Entre os extremos, encontram-se as teorias de regulação por incentivos, que buscam, através de mecanismos regulatórios de incentivos, não só a redução de custos como a prática de preços eficientes, melhor qualidade dos serviços prestados e a inovação dos processos produtivos.

12. Dentre as teorias de regulação por incentivos está a Teoria de Regulação Responsiva, cujo princípio é que os reguladores devam ser responsivos à conduta dos entes regulados, adotando respostas regulatórias adequadas e consentâneas ao comportamento dos agentes.

13. Os princípios da regulação por incentivos e responsiva também devem estar refletidos nos contratos de concessão, em especial nas cláusulas de reequilíbrio, de modo a gerar os incentivos corretos para execução do contrato por parte das concessionárias, bem como associar métodos mais eficientes de fiscalização por parte da ANTT.

Vantajosidade econômico-financeira

14. Buscou-se quantificar os efeitos positivos de um acordo, por meio de detalhado estudo econômétrico e financeiro, projetar os efeitos da repactuação sobre a concessão e sobre a operação da Concessionária, a fim de identificar externalidades positivas geradas a partir da implementação da solução, inclusive com a utilização de análise econômico-financeira elaborada pela consultoria Una Partners (Una). O relatório de vantajosidade econômico-financeira conta dos autos do processo de Solicitação de Solução Consensual.

15. Cumpre apontar que a análise sob a perspectiva econômico-financeira também foi empreendida a partir da comparação do caminho da repactuação do Contrato de Concessão, por meio da celebração de Termo Aditivo que estabelecesse novas condições para a exploração e operação da Rodovia Régis Bittencourt, com outros dois cenários: o primeiro, de eventual processo de rellicitação do Contrato de Concessão e, o segundo, da manutenção do Contrato de Concessão da forma como ele se encontra atualmente, com a Autopista Régis Bittencourt na gestão da

concessão até fim do prazo contratual original (7 anos), sem otimização e repactuação, e definição de novo modelo de concessão a ser licitado após o encerramento do Contrato de Concessão.

Externalidades positivas geradas

16. Em análise empreendida acerca dos benefícios gerados em decorrência dos investimentos previstos na proposta de repactuação, foi apontado pela UNA que os investimentos de infraestrutura no setor rodoviário geram externalidades positivas que favorecem toda a sociedade. Os efeitos causados pelos investimentos favorecem empresas, consumidores, contribuem para o crescimento econômico a curto prazo pelo efeito multiplicador da renda e emprego, assim como promovem o desenvolvimento econômico regional.

17. Nesse sentido, considerando o valor de investimentos estimado para o período após a repactuação da ordem de R\$ 7,232 bilhões em formação bruta de capital fixo no setor de construção civil até a extinção do novo prazo contratual, foi apontado o potencial de aumento de R\$ 13,7 bilhões na produção durante todo o período, a partir da análise da Matriz Insumo-Produto de São Paulo (MIP-SP).

18. No que toca à geração de emprego, também com base na análise da MIP-MG, foi estimada a geração de aproximadamente 48 mil (quarenta e oito mil) postos de trabalho nos primeiros três anos de investimentos. Quanto ao impacto nas contas públicas, o incremento da produção deve resultar em um aumento de R\$ 2,1 bilhões (dois bilhões e cem milhões de reais) no pagamento de Imposto Circulação de Mercadorias e Serviços (“ICMS”).

19. Não obstante, serão igualmente observados ganhos de produtividade, eficiência e segurança dos serviços prestados a partir da capacidade com a implantação de faixas adicionais em trechos da Rodovia Autopista Régis Bittencourt, que resultará em diminuição de tempo de viagem, com efeitos diretos à emissão de poluentes. Estima-se que os efeitos financeiros totais chegariam à ordem de R\$ 183,7 (centro e oitenta e três milhões e setecentos mil reais) ao ano quando todos os investimentos projetados tiverem sido realizados, considerando os benefícios abaixo listados:

- R\$ 5,2 milhões (cinco milhões e duzentos mil reais) de redução em custo de transporte de passageiros;
- R\$ 114,2 milhões (cento e quatorze milhões e duzentos mil reais) de redução em custos de transporte de cargas;
- R\$ 32,4 milhões (trinta e dois milhões e quatrocentos mil reais) na redução de tempo de viagem para passageiros;
- R\$ 11,6 milhões (onze milhões e seiscentos mil reais) na redução de tempo de viagem para cargas;
- R\$ 0,2 milhão (duzentos mil reais) na redução de emissão de CO₂ no transporte de passageiros;
- R\$ 0,8 milhão (oitocentos mil reais) na redução de emissão de CO₂ no transporte de cargas;
- R\$ 19,3 milhões (dezenove milhões e trezentos mil reais) em redução de acidentes.
- Estimou-se uma redução de 646 acidentes/ano (43,4% dos acidentes no trecho com faixas adicionais), incluindo a redução de 59 acidentes com vítimas humanas;

Análise Econômica Comparativa: consenso vs. relicitação vs. manutenção do *status quo*

20. A opção pela repactuação apresentou-se como a mais vantajosa para a sociedade em geral, para o Poder Concedente e para os usuários da rodovia, não apenas sob a perspectiva das

externalidades positiva geradas, mas também quando comparada objetivamente em relação às vantajosidades diretas e indiretas sobre a rellicitação e ao cenário de mera manutenção do contrato atual, sem qualquer tipo de otimização, até o encerramento do prazo da concessão.

21. Em termos de vantajosidade direta, isto é, que decorre diretamente da adoção da estratégia, a repactuação deve resultar em impactos econômicos positivos, como a antecipação no tempo de investimentos cruciais para a correção dos vícios estruturais do pavimento da Rodovia Autopista Régis Bittencourt, a correção de traçado, a ampliação da capacidade da rodovia, o aumento da produção, a criação de empregos e o ganho de produtividade e eficiência, em um período significativamente mais curto do que o previsto para o processo de rellicitação, cujo prazo para concluir todas as etapas é muito mais longo, podendo chegar aos 4 (quatro) anos estabelecidos pela Lei nº 13.448/2017.

22. Além disso, mesmo que a nova licitação seja bem-sucedida, estima-se, com base na regulação atual, que o novo concessionário levará pelo menos 6 (seis) meses para iniciar as obras. Na repactuação, prevê-se que o processo de negociação seja concluído em 12 (doze) meses e que a mobilização para a execução das obras comece imediatamente após o término do prazo de negociação. Em outras palavras, a repactuação pode antecipar os investimentos em 42 (quarenta e dois) meses, o que é altamente relevante considerando os critérios de Valor Presente Líquido, conforme apresentado na tabela abaixo.

23. No caso da manutenção das condições contratuais atuais, há um volume muito baixo de investimento por parte da Concessionária a ser executado nos próximos anos nos termos do PER existente. Um pacote mais significativo de obras seria possível apenas ao final do prazo contratual atual (2033), com a modelagem de um novo processo de licitação. O segundo maior corredor logístico do país passaria anos sem passar por investimentos importantes e necessários, levando a consequências bastante sérias e indesejadas à sociedade.

24. Por outro lado, a vantajosidade indireta diz respeito à geração de benefícios econômicos e sociais em forma ampla, em caráter geral e não diretamente associados à estratégia adotada. Nesse caso, compõe a análise da vantajosidade indireta os efeitos das alternativas (repactuação, rellicitação e manutenção do Contrato de Concessão atual) sobre o aumento da produção, geração de emprego e arrecadação tributária, a partir da análise de custo-benefício.

25. Em termos dos custos, assume-se que não há diferenças relevantes entre as alternativas comparadas, sendo o fator decisivo para a análise da vantajosidade os benefícios associados a cada alternativa.

26. Com base no estudo desenvolvido pela UNA Partners, adotou-se o conceito VPL dos benefícios econômicos gerados em cada alternativa, uma vez que esses podem ser expressos em valores monetários. O VPL corresponde à fórmula matemático/financeira que determina o valor atual de fluxos futuros. Assume-se um fluxo de caixa futuro (positivo e/ou negativo) e desconta-se a uma taxa apropriada para considerar o conceito de valor do dinheiro no tempo. Neste ponto, importante esclarecer que: (i) a taxa utilizada no cálculo do VPL foi o custo de capital regulatório, de 10,61%, mesma taxa que consta no modelo econômico-financeiro da repactuação contratual; (ii) o conceito de VPL, além de levar em conta a magnitude dos benefícios, pondera também a questão da temporalidade: quanto antes esses benefícios estarem à disposição da sociedade, maior será o VPL e (iii) quanto maior o VPL, maiores serão os benefícios gerados.

27. Vejamos abaixo os resultados da comparação entre as alternativas:

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Investimentos	R\$3.838	R\$2.528	R\$1.573
Produção	R\$6.701	R\$4.413	R\$2.747
Rendimentos/Emprego	R\$1.646	R\$1.100	R\$44

Arrecadação/ICMS	R\$1.045	R\$688	R\$428
Δ variação	-34%	-59%	

Tabela 1 – Cálculo dos benefícios econômicos de cada alternativa (em milhões de Reais e VPL)

28. A partir da tabela exposta acima, nota-se que o cenário da relicitação apresenta uma variação negativa de 34% (trinta e cinco e meio por cento) quando comparado aos ganhos de produção, emprego e arrecadação de ICMS gerados no cenário de repactuação. O cenário de manutenção do Contrato de Concessão tal como se encontra retrata uma realidade ainda mais negativa, demonstrando que, caso nenhuma medida seja adotada, a concessão tende a trilhar o caminho da inviabilidade operacional e econômico-financeira. Portanto, a análise quantitativa de custo-benefício indica uma ampla vantajosidade indireta da repactuação contratual sobre a relicitação e manutenção do status quo da concessão.

29. Do ponto de vista logístico, os novos investimentos propostos na repactuação do Contrato de Concessão contribuirão para reduzir o tempo e o custo de frete no transporte de cargas, fatores que compõem o chamado custo Brasil e prejudicam a competitividade sistêmica da economia brasileira. Além disso, os investimentos promovem maior segurança, conforto e redução do tempo de viagem para os usuários, melhorando o bem-estar social, além de reduzir as emissões de CO₂.

30. Em um cenário de continuidade do Contrato de Concessão original, reputamos que a concessão encontraria um estágio de esgotamento das condições do pavimento no período de, no máximo, dois anos. Além disso, do ponto de vista da viabilidade econômico-financeira, a manutenção do contrato de concessão nos moldes atuais é inviável se for considerada a mera inclusão dos investimentos de recuperação do pavimento sem a devida compensação à Concessionária. O Contrato de Concessão pode ser considerado como um ativo com amplo grau de estresse financeiro e que depende de reestruturação para que seja possível a retomada dos investimentos e intervenções na Rodovia.

31. Portanto, a repactuação é a única opção viável para garantir a execução dos investimentos necessários de recuperação do pavimento, o que guarda relação direta com a trafegabilidade da via, segurança e conforto aos usuários.

Vantajosidade operacional

32. Conforme a exposição realizada nos demais tópicos dedicados à análise da vantajosidade da repactuação em relação à relicitação e à manutenção da operação atual, entende-se que a otimização do Contrato de Concessão se apresenta como a melhor solução para a reestruturação e estabelecimento de novo modelo, em caráter excepcional, para que a avença passe a ser viável e sustentável financeiramente, novos investimentos sejam feitos na rodovia e sejam incorporadas as melhores práticas regulatórias.

33. O novo modelo contratual propõe a inclusão de novos investimentos a partir do primeiro ano da assinatura do Termo Aditivo. Esses investimentos visam a aprimorar os níveis de serviço da rodovia, garantindo a fluidez do tráfego por meio da implantação de faixas adicionais, proporcionando segurança aos usuários com correções de traçado, Ponto de Parada e Descanso (“PPD”), entre outras medidas, e revitalizando completamente a malha asfáltica do trecho concedido.

34. Como contrapartida às novas obrigações contratuais, os valores dos investimentos serão capitaneados utilizando-se de metodologia vigente na ANTT, através de revisão da tarifa, e para adequação da modicidade tarifária haverá patamares tarifários escalonados, conforme a

realização dos investimentos previstos. Isso significa a aplicação das melhores práticas a um contrato inegavelmente relevante. Melhores práticas estas que foram construídas nos últimos 20 anos de experiência regulatória. Desse modo, é inegável o ganho para todos, sobretudo para o usuário, que terá uma rodovia adequada e em condições ótimas de operação.

35. As tarifas final e média ficarão abaixo do estimado quando comparadas aos estudos em andamento e levados à audiência pública pela ANTT. Por fim, para que a tarifa comporte todos os investimentos, o prazo total será de 15 anos, sem direito à prorrogação.

36. Para assegurar a realização dos investimentos propostos, será estabelecido um período de transição de 3 (três) anos, com fiscalização trimestral. Em caso de descumprimento, está prevista a possibilidade de Extinção Antecipada Consensual em até 120 (cento e vinte) dias. A importância dessa cláusula de extinção é evidente, uma vez que a responsabilidade pelo descumprimento recai exclusivamente sobre a Concessionária. Em outras palavras, está sendo concedida uma oportunidade para reformular o contrato, mas salvaguardas ao interesse público estão sendo impostas, pois a concessionária deverá cumprir o cronograma de investimentos dentro do prazo determinado e o acompanhamento será realizado de forma muito próxima.

37. Certamente, com os investimentos previstos na otimização contratual, a operação da Rodovia Régis Bittencourt, após a assinatura do respectivo Termo Aditivo, terá impactos positivos a curto, médio e longo prazos.

38. No que tange aos impactos positivos de curto prazo, ou seja, imediatos, teremos a geração de novos postos de trabalho, o desenvolvimento das obras estabelecidas em cronograma para este período, o que certamente impactará positivamente também no que diz respeito ao recolhimento de tributos.

39. É importante também destacar que a conclusão dos primeiros investimentos previstos, em um prazo de 12 (doze) a 24 (vinte e quatro) meses, terá impactos positivos na operação da rodovia. Especialmente considerando que, nesse período, os PPDs estarão em pleno funcionamento, o que resultará em benefícios como a possibilidade de descanso para os caminhoneiros. Isso contribuirá para aumentar a segurança no tráfego do trecho concedido, uma vez que muitos acidentes são causados pela sonolência decorrente de longas horas de direção veicular ininterrupta.

40. Neste mesmo período, de 12 (doze) a 24 (vinte e quatro) meses, haverá também a conclusão de investimentos de implantação de alguns segmentos de terceiras faixas, ruas laterais, bem como passarelas e pontos de ônibus. Com isso, considerando as obras de implantação de terceiras faixas na região metropolitana de São Paulo, o resultado esperado visa o escoamento e redução dos congestionamentos, melhorando o nível de serviço da rodovia e propiciando redução do tempo de percurso. Além disso, garantindo fluidez ao tráfego e mitigando a possibilidade das colisões traseiras provocadas pelos congestionamentos.

41. De igual forma, no que se refere às passarelas, a expectativa é da redução imediata do número de atropelamentos, o que tem sido o grande ofensor quando o tema é fatalidade na Rodovia Régis Bittencourt, principalmente porque ao longo da rodovia, diversas comunidades foram se instalando de forma desordenada às suas margens, sem a infraestrutura necessária para garantir condições seguras e adequadas, tanto para os moradores quanto para os usuários da rodovia. Esse fenômeno é particularmente evidente na Região Metropolitana de São Paulo, onde o crescimento populacional ocorreu sem o devido planejamento viário e urbano, aumentando a demanda por travessias de pedestres, elevando os riscos de acidentes, especialmente atropelamentos. A ausência de passarelas segregadas em diversos pontos agrava essa situação, expondo moradores e motoristas a perigos constantes.

42. As ruas laterais e passagem em desnível têm como objetivo separar o tráfego local (municipal) do tráfego de longa distância, resultando em uma menor exposição dos moradores das

áreas lindeiras à rodovia nos locais onde os investimentos serão realizados. Isso porque a falta de vias marginais adequadas obriga os motoristas a acessarem a pista principal da rodovia para se deslocarem entre bairros, aumentando o fluxo de veículos e contribuindo para a ocorrência de congestionamentos e acidentes.

43. No médio prazo, destacamos investimentos de grande importância e com comprovação de sua eficiência, principalmente no que se refere à preservação de vidas e segurança viária. Nesse sentido registramos que, no período mencionado, serão entregues número significativo das obras de correção de traçado, todos os segmentos de ruas laterais e passarelas propostas, bem como importantes segmentos de terceiras faixas e a construção de uma alça de acesso direto no entroncamento da BR-116/SP com o Rodoanel para organização do tráfego na chegada de São Paulo, além de obras de combate a enchente.

44. Também de grande importância, serão executadas correções de traçado na rodovia em segmentos com alto índice de tombamento, onde, em que pese às melhorias neles introduzidas ao longo dos anos, o problema não foi solucionado, o que certamente ocorrerá com as correções de traçado proposta para a otimização contratual. Essas obras buscam melhorar a segurança viária ao suavizar curvas acentuadas, também reduzir o risco de acidentes ao proporcionar trajetórias mais previsíveis, especialmente os tombamentos, facilitar a condução e melhorar a fluidez do tráfego.

45. As obras de macrodrenagem propostas nos principais pontos de históricos alagamentos da Região Metropolitana de São Paulo (Embu das Artes/Itapecerica da Serra) tem por objetivo eliminar os transtornos causados no período de chuvas, ocasião em que os cursos d'água que cortam a rodovia nestes dois municípios se avolumam, impactando as comunidades lindeiras à rodovia, como também os próprios usuários do trecho, resultam em interdições frequentes, além de comprometer a infraestrutura viária e outros riscos de danos causados por alagamentos.



Gráfico 16 - Horas em atendimento em ocorrências de alagamento (De 2008 a 2023).

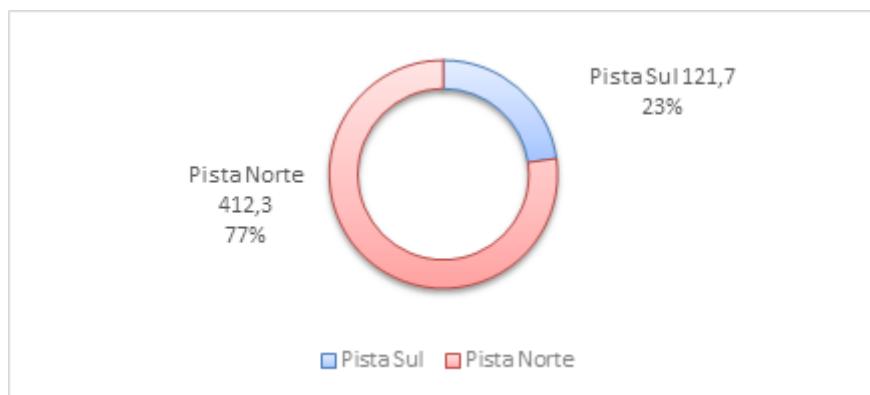


Gráfico 16 - Horas de Congestionamento por sentido, totalizando 22 dias (De 2008 a 2023).



Figura 03 - Km 276,150 ao km 277,170 - Embu das Artes/SP



Figura 04 - Km 286,500 ao km 286,700 - Embu das Artes/SP



Figura 05 - Km 287,120 - Itapecerica da Serra/SP

46. Com mais segmentos de terceiras faixas e ruas laterais executadas neste período, a rodovia se apresentará com mais fluidez em uma maior extensão de segmento de tráfego, diminuindo tempos de viagem e transtornos aos usuários que dela se utilizam.

47. Por fim, os retornos em desnível, organizarão o tráfego com maior segurança nos movimentos com dispositivos de retorno da rodovia, eliminando os movimentos de conversão, sendo este uma das principais causas de colisões laterais e transversais, cujas sinistralidades são muito severas ao usuário.

48. No que refere aos benefícios observados a longo prazo, destacam-se a implantação de outros segmentos de correção de traçado, em especial o trecho da Serra do Cafetal que consiste na implantação de 2 (dois) túneis interligados em viadutos, que servirão para garantir um traçado mais atualizado e seguro em correção à pista antiga da rodovia, além da conclusão das implantações de terceiras faixas, ruas laterais, dispositivos em desnível, bem como finalização da modernização dos sistemas operacionais do trecho concedido (PMV's, CFTV's, radares, DAI, postos PRF, etc.).

49. Levando em consideração que a Régis Bittencourt tem aproximadamente 37% da rodovia atravessando áreas de conservação, e também do significativo histórico de tombamentos, está contemplada na proposta de otimização a construção de 116 caixas de contenção de produtos perigosos, sendo 22 pontos (44 caixas) em atendimento a manancial de abastecimento a jusante da rodovia, 15 pontos (30 caixas) em atendimento a pontos críticos de acidente com tombamento e 21 OAEs (42 caixas) integrando o Parque do Rio do Turvo.

50. Nesse período, certamente a rodovia se apresentará modernizada, podendo suportar de forma satisfatória o tráfego de mercadorias, pessoas, insumos industriais e agrícolas, cumprimento com seu papel de importante corredor logístico de interligação das regiões Sul e Norte, contribuindo para o desenvolvimento do País.

51. Aspecto crucial para a operação após a otimização do contrato de concessão será a completa recuperação da malha asfáltica concedida. Essa recuperação abrangerá todos os períodos de realização dos investimentos (curto, médio e longo prazo), começando já no 1º (primeiro) ano da assinatura do Termo Aditivo e se estendendo até o final do prazo contratual. Vale ressaltar que o fechamento do primeiro ciclo de recuperação está previsto para ocorrer até o final do 7º (sétimo) ano, momento em que toda a malha estará recuperada e posteriormente mantida por meio das atividades planejadas.

52. A otimização do Contrato de Concessão prevê intervenções estruturais no pavimento que, de início, indica o rompimento do ciclo vicioso de intervenções recorrentes nos mesmos locais. Como benefício podemos apontar a diminuição de fechamentos de faixas, dos congestionamentos pela restrição causada e, também, da exposição dos trabalhadores nas atividades desenvolvidas ao longo da rodovia, diminuindo, por consequência, o risco de acidentes.

53. Outro fator positivo à otimização será o atendimento aos parâmetros contratuais estabelecidos, rompendo-se com a abertura de inúmeros processos administrativos sancionatórios envolvendo o pavimento da via que, ao final, acabam por não resolver o problema e tornam cada vez mais inviável financeiramente o desenvolvimento da concessão.

54. A otimização contratual trará, ainda, atendimento à Política Pública relacionada a redução da emissão de CO₂, vinculada à agenda ESG nas atividades envolvendo desenvolvimento em infraestrutura, em razão da diminuição do tempo de deslocamento pelos usuários, seja pela melhoria da malha asfáltica, sejam ainda pela diminuição das restrições de tráfego causadas pelos fechamentos da via para intervenções no pavimento.

Vantajosidade Jurídica

55. A repactuação de contratos de concessão no Brasil tem se mostrado uma ferramenta inovadora e essencial para garantir a continuidade e a qualidade dos serviços públicos e a retomada de investimentos na infraestrutura brasileira, especialmente quando constatado que a manutenção das condições contratuais originais se torna inviável ao atendimento das necessidades e interesses públicos subjacentes à concessão.

Dificuldade de solução dos problemas estruturais com os atuais mecanismos do Contrato de Concessão

56. Os mecanismos atualmente previstos no Contrato de Concessão para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro são insuficientes para contornar os desequilíbrios estruturais enfrentados pela Concessionária e absolutamente ineficazes para a devida correção da problemática do pavimento, principal distorção contratual em função do modelo definido para a concessão. Esses mecanismos incluem a revisão tarifária ordinária, extraordinária e quinquenal, que, embora úteis para ajustes pontuais e/ou correções de rota no projeto de concessão, não são capazes de resolver os problemas estruturais de grande magnitude que afetam a concessão e, por consequência, inviabilizam o real atendimento ao interesse público.

57. A revisão tarifária ordinária é um processo regular que ajusta as tarifas com base em variações de custos operacionais e de mercado. No entanto, esse mecanismo é limitado a ajustes periódicos e não contempla a necessidade de investimentos massivos e contínuos para a recuperação do pavimento e outras intervenções estruturais necessárias.

58. A revisão tarifária extraordinária é acionada em casos de eventos imprevistos ou de grande impacto que causam desequilíbrio econômico-financeiro. Embora esse mecanismo permita ajustes mais significativos, ele ainda não é suficiente para lidar com a magnitude dos problemas estruturais enfrentados na concessão. Assim, a revisão extraordinária é projetada para responder a situações específicas e temporárias, não para resolver problemas estruturais de longo prazo.

59. A revisão tarifária quinquenal ocorre a cada cinco anos e visa a reavaliar as condições econômicas e operacionais da concessão, ajustando as tarifas conforme necessário. No entanto, esse mecanismo também é insuficiente para abordar os problemas estruturais profundos que requerem investimentos substanciais e contínuos. A revisão quinquenal é mais adequada para ajustes de médio prazo e não para intervenções estruturais de grande escala.

60. Ou seja, a manutenção do Contrato de Concessão nos moldes atuais, utilizando apenas esses mecanismos de revisão tarifária ao longo dos anos remanescentes, implicaria a

impossibilidade concreta e prática de todas as partes envolvidas – Poder Concedente, ANTT e Concessionária – de resolverem os problemas estruturais da Rodovia. A Concessionária continuaria a enfrentar dificuldades financeiras severas, comprometendo a qualidade dos serviços prestados e a segurança dos usuários.

61. Assim, a proposta de otimização do Contrato traz consigo também a possibilidade de corrigir o desalinhamento do Contrato de Concessão com as práticas regulatórias mais modernas e atuais adotadas pela ANTT nas concessões rodoviárias federais.

62. O Contrato de Concessão foi firmado há quase duas décadas e suas disposições naturalmente não acompanharam a evolução regulatória no segmento das concessões rodoviárias. A obsolescência do Contrato de Concessão reforça a dificuldade experimentada na operação da concessão, tendo em vista que não existem mecanismos contratuais capazes de remediar os desafios colocados para as partes que, embora não tenham concorrido com culpa para os problemas estruturais existentes, devem buscar conjuntamente soluções efetivas para a Rodovia que constitui um dos corredores rodoviários mais importantes do país.

63. Diante dessas limitações, a repactuação do contrato se apresenta como a única alternativa viável para solucionar os problemas estruturais da concessão, concretamente, da Rodovia. A repactuação proporcionará maior flexibilidade e adaptabilidade ao Contrato de Concessão, alinhando-o às práticas regulatórias mais modernas adotadas pela ANTT, permitindo efetiva adaptação à realidade econômica e operacional da concessão.

64. Não faz sentido, portanto, se cogitar da manutenção das condições contratuais atuais, pois seria o mesmo que busca a remediação de uma mazela com remédios que, comprovadamente, não são suficientes e eficazes para o enfrentamento dos sintomas diagnosticados.

65. Assim, importante frisar que o caminho de simplesmente prosseguir com a execução contratual até seu encerramento é amplamente desvantajoso e ilógico, pois implicaria verdadeira estagnação da concessão pelo prazo remanescente, onde a Concessionária não teria lastro contratual para desenvolver ações para a efetiva remediação dos pontos críticos da concessão e haveria agravamento dos problemas que distanciariam a concessão do interesse público que lhe deu origem.

Segurança jurídica pela renúncia a litígios pela Concessionária

66. Outra vantajosidade do processo de repactuação é a segurança jurídica proporcionada pela renúncia a litígios judiciais e administrativos. Com a repactuação, a Autopista Régis Bittencourt compromete-se a desistir de processos administrativos e judiciais que criaram expressivo passivo regulatório de parte a parte. Essa renúncia elimina a incertezas jurídicas e reduz significativamente os custos regulatórios para o Poder Concedente, que não precisará mais alocar recursos humanos e financeiros para a gestão e acompanhamento desses processos.

67. Com isso, a resolução das disputas evita a prolongação de litígios e a possibilidade de novas controvérsias, proporcionando um ambiente mais estável e previsível para a execução do contrato alcançado.

68. A repactuação, ao resolver de forma definitiva as questões pendentes, garante que ambas as partes possam focar na melhoria e na continuidade dos serviços prestados, sem a interferência de disputas legais. Isso resulta em uma maior eficiência na administração pública e na prestação de serviços, beneficiando diretamente os usuários da rodovia.

69. A tabela a seguir demonstra um resumo das solicitações de reequilíbrio e dos litígios que seriam solucionados com a repactuação, além dos valores estimados correspondentes.

Tabela 2 – Resumo das Renúncias pela Concessionária

Item	Descrição	Nº do Processo	Valor (dez/24)
------	-----------	----------------	----------------

1	Desgaste do Pavimento – Excesso de Peso	50500.319733/2016-28	R\$ 92.442.513
2	Melhorias dos Sinistros localizados nos km 351+100, 354+200, 368+800 e 517+300	50500.013453/2014-47	R\$ 105.944.060
3	Incorporação de Muro de Contenção na Rua Lateral do km 17+000 Pista Sul	50500.129312/2014-45	R\$ 5.482.546
4	Implantação de Drenos do Pavimento em locais inexistentes	50500.013453/2014-47	R\$ 129.838.717

70. Assim, o valor estimado das renúncias processuais pela Concessionária devido à repactuação é de [--]. Objetivamente, isso representa uma vantagem financeira desse montante para o Poder Concedente em comparação com a situação atual.

71. Portanto, a repactuação se destaca como a melhor alternativa para garantir a segurança jurídica e a estabilidade contratual. Ao eliminar os litígios existentes e prevenir novas controvérsias, a repactuação proporciona um ambiente mais favorável para a execução do contrato, permitindo que ambas as partes se concentrem na melhoria contínua dos serviços e na implementação dos investimentos necessários. Isso resulta em benefícios diretos para o Poder Concedente, a Concessionária e, principalmente, os usuários da rodovia.

72. Importante ressaltar que, na hipótese de rellicitação, não haveria a renúncia dos litígios existentes. A Lei Federal nº 13.448/2017, que regula o processo de rellicitação, não exige o encerramento dos litígios para que a rellicitação ocorra. Isso significa que os processos judiciais e administrativos pendentes continuariam a tramitar, gerando incertezas jurídicas e custos adicionais para o Poder Concedente.

73. Outro importantíssimo ponto a ser comentado, sob o aspecto da vantajosidade jurídica, é a introdução da arbitragem como mecanismo de solução de conflitos contratuais, em substituição ao Judiciário. A adoção da arbitragem nos contratos públicos tem se mostrado extremamente positiva, por trazer mais celeridade e dinamismo à gestão contratual.

Modernização regulatória

74. A repactuação permitirá uma atualização regulatória comprehensiva do Contrato de Concessão, eliminando diversos problemas decorrentes do modelo e concepções obsoletas adotadas à época da 2ª Etapa do PROCROFE.

75. No novo modelo contratual proposto, qual seja, o da 5ª Etapa do PROCROFE, notase um aprimoramento regulatório significativo, em especial do sistema de alocação de riscos, superando concepções doutrinárias típicas do setor. A adoção de clausulado mais moderno e de uma matriz de risco mais equilibrada produzirá contratos mais robustos e, principalmente, resilientes, evitando cenários de insustentabilidade econômico-financeira no futuro.

76. Tendo em vista que o tema já foi reiteradamente discutido por essa comissão, sintetiza-se, abaixo, os principais aprimoramentos decorrentes da atualização regulatória.

Aspectos Gerais

Desconto de Usuário Frequent e desconto para AVI

77. A repactuação viabilizará a adoção de mecanismos regulatórios de justiça tarifária e novas tecnologias, em prol da qualidade do serviço público concedido, tais como: o Desconto de Usuário Frequent (DUF) e o desconto para usuários do sistema eletrônico de cobrança de tarifa (AVI). O DUF, já implementado em grande parte dos contratos do setor rodoviário em todo o Brasil, promove um desconto progressivo na tarifa de pedágio a usuários que trafegam cotidianamente na malha concedida. É o caso, por exemplo, de habitantes de municípios lindeiros ao sistema rodoviário. A implementação do DUF melhora a percepção social sobre o sistema de

pedagiamento e desonera o usuário que por vezes percorre trechos bastante reduzidos da rodovia diariamente, pagando o preço integral da tarifa de pedágio.

78. Já o desconto a usuários de AVI também é prática consolidada no setor, e pretende incentivar a adoção de meios eletrônicos de cobrança da tarifa, os quais são mais eficientes e geram impactos menores no fluxo de tráfego da rodovia – conferindo, portanto, mais segurança e conforto à prestação dos serviços públicos.

Recursos Vinculados e Mecanismo de Contas

79. Duas outras atualizações regulatórias que serão trazidas como propostas no novo modelo consistem na criação do conceito de Recursos Vinculados e do Mecanismo de Contas.

80. O primeiro deles tem como objetivo a destinação de recursos especificamente para a compensação de eventos que serão determinados no Termo Aditivo. Esses eventos podem ser relativos a compensações decorrentes de mecanismos contratuais, recomposições do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, atenuação dos impactos de Reclassificação Tarifária, redução das emissões de gases de efeito estufa, meio ambiente e responsabilidade social, e outros.

81. Já o Mecanismo de Contas estabelece um sistema de gestão financeira e movimentação de recursos para garantir a sustentabilidade econômico-financeira da Concessão, assegurando o adequado gerenciamento e utilização dos recursos provenientes da própria Concessão.

82. Para cumprir esse objetivo, é prevista a criação de diversas contas, como a Conta Centralizadora e as Contas da Concessão, que são de titularidade da Concessionária e movimentadas exclusivamente por um Banco Depositário. Os recursos depositados nas Contas da Concessão são aplicados em títulos públicos federais atrelados à taxa SELIC ou em fundos de investimentos compatíveis com as obrigações de transferência previstas no contrato. Também será criada a Conta de Retenção, que retém os montantes correspondentes à soma dos 12 meses imediatamente anteriores dos Recursos Vinculados, liberando automaticamente os recursos excedentes para a Conta de Ajuste, onde permanecerão até sua utilização.

Verificador Independente

83. Em linha com as práticas regulatórias mais atuais da ANTT, o contrato otimizado prevê a figura do Verificador, que, sendo um terceiro independente ao contrato, desempenha papel na supervisão e certificação de diversas atividades realizadas pela Concessionária.

84. O Verificador deve ser um organismo de avaliação da conformidade credenciado, em conformidade com as regulamentações aplicáveis, bem como que cumpra outras exigências, como não ser uma Parte Relacionada à Concessionária, a fim de que seja assegurada sua confiabilidade.

85. Suas responsabilidades incluem a inspeção da adequação de projetos executivos entregues pela Concessionária, a inspeção da conclusão de obras de ampliação de capacidade e melhorias, a auditoria de conformidade das receitas auferidas pela Concessionária, bem como a inspeção do atendimento aos parâmetros ESG (ambientais, sociais e de governança) pela Concessionária.

Fatores Tarifários

86. Os fatores tarifários são mecanismos já consolidados nas concessões do PROCROFE, originalmente concebidos para refletir – no valor de tarifa – reequilíbrios contratuais decorrentes da antecipação (Fator A) ou postergação (Fator D) de investimentos previstos em contrato, ou então reequilíbrios atrelados a eventos que geram impactos exclusivamente na receita tarifária ou em verbas estabelecidas no contrato (Fator C).

87. É válido mencionar que o Contrato de Concessão não dispõe de regramento relativo à aplicação de fatores tarifários. Apesar de, na prática, a Agência já implementar reequilíbrios de maneira similar à metodologia formulada para cada um destes fatores, sua incorporação ao

contrato promoverá maior padronização regulatória, transparência e previsibilidade quanto ao processo de revisão contratual. Isso porque a ANTT, atualmente, gerencia contratos que contêm diferentes métodos de revisão tarifária, implementados em diferentes etapas do PROCROFE. O modelo previsto no contrato da Autopista Regis Bittencourt é apenas um deles. Isto gera um alto custo regulatório à Agência, que deve conduzir procedimentos específicos para cada conjunto de projetos.

88. A padronização diminuirá este custo regulatório, ao passo que tornará mais clara a metodologia adotada pela ANTT nos processos de reequilíbrio – as quais, por não terem sido descritas em contrato, devem ser consultadas em regulação esparsa e precedentes administrativos disponibilizados aos entes regulados.

Isenção Tarifária para Motos e Similares

89. O novo Contrato de Concessão traz regramento expresso no que diz respeito à isenção tarifária para algumas categorias de veículos, incluindo motos e similares, conforme modelo adotado para os contratos de concessão da 5^a Etapa do PROCOFE.

90. Esse modelo incorpora os contornos da política pública de desoneração para alguns tipos de usuários da malha rodoviária federal e estabelece que terão trânsito livre na rodovia e ficam, portanto, isentos do pagamento de tarifa de pedágio as motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas moto.

Novos Parâmetros Operacionais e Sistemática de Penalidades

91. Outro aprimoramento regulatório a ser incorporado no Contrato de Concessão após a repactuação consiste na atualização e modernização de parâmetros de desempenho a serem observados na prestação dos serviços e na operação da rodovia, bem como da sistemática de penalidades administrativas.

92. O Contrato de Concessão original trazia referências esparsas a “parâmetros de qualidade”, mas não trazia definição e regramento específico sobre o tema. Com a repactuação, será incorporado à concessão o modelo de parâmetros operacionais da 5^a Etapa do PROCOFE que se subdivide em “parâmetros de desempenho” e “parâmetros técnicos”. O primeiro grupo corresponde às condições mínimas de qualidade e quantidade do sistema rodoviário que devem ser implantadas e mantidas durante todo o prazo da concessão, enquanto o segundo grupo diz respeito às especificações técnicas mínimas estabelecidas no Contrato de Concessão e no PER que devem ser observadas nas obras e serviços sob responsabilidade da Concessionária.

93. A nova mecânica de parâmetros operacionais para a concessão está diretamente relacionada com as atividades e serviços a serem executados pela Concessionária, com maior objetividade e controle do que os existentes nos contratos da 2^a Etapa do PROCOFE.

94. Da mesma forma, a incorporação ao Contrato de Concessão de nova sistemática de penalidades administrativas – também fruto da evolução e maturidade regulatória alcançada pelo modelo da 5^a Etapa do PROCOFE – representa uma vantagem significativa da repactuação contratual. O regramento genérico e principiológico acerca do processo administrativo sancionador previsto no Contrato de Concessão original cederá espaço a um modelo mais detalhado e objetivo, especialmente no que diz respeito à penalidade de multa.

95. Na nova sistemática de multas, são previstas especificamente condutas puníveis; unidade de medida da conduta; valores de multa mínima e máxima que servirão de baliza para a aplicação da penalidade pela ANTT, se o caso, ponderando-se as particularidades dos fatos; e valor de mora diária. Esses parâmetros contratuais trazem maior clareza no processamento das penalidades contratuais e aumentam a segurança jurídica dos processos sancionatórios.

Nova Matriz de Riscos

96. A matriz de riscos adotada no Termo Aditivo foi baseada no modelo da 5^a Etapa do Procrofe, que representa um avanço significativo frente ao modelo original do Contrato da Autopista Regis Bittencourt. A redação contratual estabelece a repartição dos riscos entre as partes de maneira mais detalhada e específica, tendo-se como base uma visão realista acerca da capacidade da Concessionária em gerir e mitigar os principais eventos que possam desestabilizar a equação econômico-financeira do Contrato.

97. A matriz de riscos proposta ainda inclui outras duas categorias inovadoras, quais sejam: (i) riscos residuais; e (ii) efeitos extraordinários. Os riscos residuais constituem riscos que não foram expressamente alocados a quaisquer das partes na matriz de riscos. Geralmente, estes riscos eram alocados automaticamente ao parceiro privado. A nova previsão traz uma classificação contemplando os efeitos extraordinários relacionados a eventos que impactem a demanda e preço de insumos em proporções muito acima do padrão esperado, o que será mensurado a partir de métodos estatísticos desenvolvidos pela ANTT.

98. Os riscos residuais e efeitos extraordinários relacionados à demanda e insumo serão compartilhados entre Poder Concedente e Concessionária, na seguinte proporção: (i) impactos iguais ou inferiores a 5% da receita bruta da Concessionária serão suportados exclusivamente por esta; (ii) impactos que superarem 5% da receita bruta serão suportados pelo Poder Concedente. Reforça-se que compensações implementadas com base nesse sistema serão levadas em conta quando da aplicação do mecanismo de compartilhamento do risco de demanda, de forma a não gerar a incidência dupla do reequilíbrio, em favor de qualquer uma das partes.

99. Abaixo, sintetizam-se os principais pontos e vantagens da nova matriz de riscos trazida no âmbito da repactuação, conforme o Termo Aditivo ao Contrato de Concessão.

Mecanismo de mitigação do risco de demanda

100. O contrato atual da Autopista Regis Bittencourt aloca integralmente à Concessionária o risco de variação da demanda de tráfego. Essa alocação está calcada em concepções tradicionais relativas a contratos com o Poder Público. Essas concepções sustentavam que o ente privado deveria suportar todos os riscos inerentes ao serviço explorado – no caso das rodovias, um desses riscos seria, justamente, a oscilação na receita tarifária. Mas a experiência tem mostrado que essa solução possui diversas limitações, sendo a principal delas a fragilização da equação econômico-financeira.

101. Em um ambiente econômico de livre mercado, eventuais frustrações na expectativa de demanda podem ser contornadas com aumento de preço, suspensão de investimentos ou, em último caso, redução do volume de operação. Obviamente, nenhuma dessas providências podem ser adotadas por uma concessionária de serviço público. O valor da tarifa, o nível de investimento e as obrigações operacionais permanecem constantes independentemente da performance da receita. Por esta razão, a ANTT e outros entes reguladores têm desenvolvido mecanismos de compartilhamento do risco de demanda, entre Poder Concedente e Concessionária, em seus contratos mais atuais. Diversos contratos já foram licitados prevendo mecanismo de compartilhamento do risco de demanda, como os quatro lotes de Rodovias do Paraná licitados entre 2023 e 2024.

102. A repactuação possibilitará a adoção de mecanismo de compartilhamento de risco compatível à projeção demanda apresentada pela Concessionária à Secex Consenso. Os dados levantados pela Autopista Regis Bittencourt apontaram para o crescimento de 1,55% da demanda relativa ao sistema rodoviário como um todo. A partir dessa informação, o compartilhamento de risco adotado no contrato otimizado será por banda estreita, em que 80% do risco é alocado ao Poder Concedente e 20% à Concessionária. Nesse modelo, caso seja percebida grande frustração da demanda, a Concessionária não suportará esse risco sozinha. Da mesma forma, caso seja

verificado um crescimento da demanda acima do projetado, a Concessionária não auferirá receitas indevidamente.

Mecanismo de proteção cambial

103. O mecanismo de proteção cambial poderá ser acionado pela Concessionária para fins de proteção frente à variação da taxa de câmbio em contratos de financiamento, celebrados pela Autopista Regis Bittencourt, em moeda estrangeira. Ele será aplicável a contratos firmados dentro dos primeiros 5 anos da vigência do aditivo de repactuação, na parcela referente exclusivamente a investimentos em bens reversíveis. O mecanismo não abarcará juros e outros valores devidos: se destinará exclusivamente a compensar variações no montante do principal do empréstimo. Compensações atreladas a este mecanismo serão efetivadas com o saldo da Conta de Retenção e, em caso de insuficiência, por meio de ajuste no percentual de recursos vinculados à conta, na faixa de 0% a 2% da receita bruta da Concessionária.

Compartilhamento do risco de preço de insumos

104. O mecanismo de compartilhamento de risco de preço de insumo mitigará os impactos na variação de preços de insumos não capturada pelo reajuste tarifário (IRT), aplicado anualmente sobre o valor da tarifa. O IRT, calculado a partir da variação do IPCA, será comparado à variação do IGP-DI no mesmo período – que melhor captura o aumento / diminuições de custos de insumos essenciais à prestação dos serviços públicos. Será apurada anualmente a diferença financeira entre os efeitos da aplicação do IRT para reajuste da tarifa de pedágio e aplicação do IGP. O resultado dessa apuração constituirá o “saldo de compensação”.

105. Com esses aprimoramentos, a repactuação não apenas resolve os litígios existentes e previne novas controvérsias, mas também moderniza o contrato, alinhando-o com as melhores práticas regulatórias e garantindo a viabilidade econômico-financeira da concessão. Isso resulta em um ambiente mais estável e previsível para a execução do contrato, beneficiando diretamente o Poder Concedente, a Concessionária e os usuários da rodovia.

Apêndice D – Detalhamento dos termos do acordo

INTRODUÇÃO

122. O presente apêndice tem como finalidade apresentar os termos acordados em Comissão de maneira mais detalhada, possibilitando análise mais aprofundada sobre os números do acordo.

123. Deste modo, são descritos os itens contidos na modelagem econômico-financeira, tanto a parte de despesas de capital (Capex), quanto as despesas operacionais (Opex), investimentos em pavimento, histórico de alterações em Capex e Opex desde o início da Comissão, prazo de contrato, valores de tarifa obtidos com a modelagem, pontos de modernização em relação ao contrato atual (modelo ANTT 5^a etapa), descrição do período de transição e processo de extinção antecipada consensual, descrição da forma de realização do processo competitivo, descrição de haveres e deveres, em caso de troca de controle da SPE e a fundamentação de enquadramento do WACC regulatório.

MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO (MEF) E PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA (PER)

124. Nos contratos de concessão, a tarifa cobrada do usuário e outras receitas de administração do serviço remuneram o concessionário pelas obras realizadas e pela prestação do serviço. O Modelo Econômico-Financeiro (MEF) é uma planilha de fluxo de caixa onde estão os valores de receitas (tarifa e volume de tráfego, por praça de pedágio e receitas acessórias) e despesas com investimentos e custos operacionais. O fluxo considera uma Taxa Interna de Retorno (TIR) para remunerar a concessionária com uma tarifa que resulte em um Valor Presente Líquido (VPL) igual a zero ao final da concessão. VPL zero indica que a empresa foi remunerada pelos seus investimentos na proporção da TIR pré-fixada.

125. Destaca-se que no leilão original a gestão contratual era feita por obras listadas no Plano de Negócios atrelado a um fluxo de caixa (Fluxo de Caixa Original - FCO). Em âmbito de solução consensual, é proposta a introdução de gestão do contrato por fatores paramétricos: há parâmetros de desempenho estabelecidos, fiscalizados pela ANTT em pleno cumprimento de suas competências, e um Programa de Exploração da Rodovia (PER), que estabelece diretrizes, metas e obrigações da concessionária. Assim, são introduzidos fatores paramétricos e compensações financeiras que ajustam a tarifa – calculada no MEF – ao longo do contrato (Fatores A, D, E e C, que permitem a introdução ou a retirada de investimentos, entre outros ajustes).

126. Importa ressaltar que o MEF e o PER poderão passar por checagem de pontos sensíveis e eventuais ajustes deverão ser realizados. Os valores e termos finais pactuados poderão ser revistos e sofrer correções e ajustes caso sejam identificados erros materiais, uma vez que sua checagem foi feita dentro do prazo da CSC.

127. Quanto ao PER, houve algumas particularidades que foram objeto de negociação. Por isso o documento está ligeiramente diferente do padrão adotado em contratos de concessão de 5^a etapa. Ocorreram ajustes no sentido de deixar o documento mais condizente com a realidade do trecho e, em sua maioria, melhorar o entendimento do texto.

128. Em resumo, a principal discrepância do presente acordo, quando comparado a outros contratos de 5^a etapa, é o período de recuperação de 5 anos.

129. A seguir são descritos os componentes discutidos no âmbito da CSC, que fizeram parte da modernização do contrato.

CAPEX

130. O Capex se refere aos investimentos de capital a serem realizados durante o contrato de concessão. Esse valor compõe os serviços de conservação especial (reparos significativos ou substituições que são necessárias devido a eventos excepcionais, como desastres naturais), obras de ampliação de capacidade e melhorias (duplicações e faixas adicionais), construção de edificações, desapropriações, sistemas operacionais e de arrecadação, gestão ambiental, *International Finance Corporation – IFC* (com requisitos ambientais), resarcimento de estudos e demais investimentos da concessionária, detalhados no MEF. Neste apêndice serão discutidos: obras de ampliação de capacidade, trabalhos iniciais, restauração e manutenção da pavimentação e histórico de versões do MEF

131. O contrato modernizado prevê investimentos no valor total de R\$ 7,232 bilhões, lembrando que esse valor de CAPEX é sem a incidência do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - Reidi¹. A tabela a seguir apresenta os principais valores destinados ao CAPEX.

Tabela Apêndice D 4: Principais valores que compõem o Capex

Capex	Valores (R\$)
Restauração e Manutenção	3.476.210.213,65
Obras de Ampliação de Capacidade e Outras Melhorias	2.650.287.000,32
Outras Obras e Melhorias	16.502.867,54
Edificações Gerais (PPD, Reforma Posto PRF, Projetos, Certificação, Compensação ambiental e Licenciamento) e Custos Indiretos	173.635.032,17
Operação da Rodovia	771.829.435,86
Projetos, Sede, Desapropriação e Desocupações	144.024.769,73
Total	7.232.489.319,27

Fonte: Planilha de Modelagem Econômico-Financeira da Régis Bittencourt

Obras de Ampliação de Capacidade

132. Para a escolha das obras a serem executadas nos primeiros anos, priorizou-se o nível de serviço da rodovia, aspectos de segurança viária, bem como a existência de projetos executivos e licenciamento ambiental já aprovados ou em estágio avançado de análise nos respectivos entes ambientais, objetivando garantir a execução imediata das obras.

Tabela Apêndice D 5: Resumo de Obras

Obra	Quant.	Valores (R\$ Milhões)	Anos									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Faixa Adicional (km)	68,91	297,26	x	x	x	x	x	x	x			
Correção de Traçado (km)	27,38	377,65				x	x	x	x	x	x	X
Construção de túnel (km)	0,50	155,18						x	x	x	x	X
Rua Lateral (km)	32,80	176,22	x	x	x	x	x					
Melhoria de Acesso (un.)	4,00	1,51				x	x	x				
Passarelas (un.)	18,00	52,14		x	x	x	x	x	x			
PPD (un.)	2,00	31,35	x	x								
Obra de Arte Especial Nova	Diamante (un.)	8,00	109,64				x	x	x	x		
	Melhoria de Interseção (un.)	11,00	29,79		x	x	x					
	OAEs (un.)	17,00	253,42		x	x	x	x	x	x		
	OAEs em Balanço (un.)	7,00	261,15			x	x	x	x	x	x	X

¹ O valor do Capex (com incidência do Reidi) é de R\$ 7,053 bilhões

Fonte: Planilha de Modelagem Econômico-Financeira da Régis Bittencourt

133. Estão previstos 68,91 km de faixas adicionais, sendo 19,63 km até o 3º ano, conforme detalhamento a seguir.

Tabela Apêndice D 6: Cronograma de Faixas Adicionais

Km inicial	Km final	Extensão	Ano de Conclusão
16,99	24,99	8,00	3º
314,70	316,29	1,59	
326,85	329,00	2,14	
329,80	336,58	6,78	
333,58	334,70	1,12	
318,40	319,96	1,56	4º
324,65	325,97	1,32	
279,13	279,53	0,40	6º
277,00	300,00	23,00	
277,00	300,00	23,00	7º

Fonte: Planilha de Modelagem Econômico-Financeira da Régis Bittencourt

134. Também está prevista a construção de 32,80 km de ruas laterais até o 5º ano, conforme tabela a seguir.

Tabela Apêndice D 7: Cronograma de ruas laterais

km inicial	km final	Ext (km)	Ano de Conclusão
296,50	297,10	0,60	1º
306,10	306,70	0,60	
279,35	280,20	0,85	
281,00	281,65	0,65	
288,20	290,15	1,95	
290,85	291,25	0,40	2º
291,40	291,65	0,25	
293,25	294,25	1,20	
305,10	305,56	0,46	
317,60	317,94	0,34	
1,95	4,40	2,45	3º
275,80	277,80	2,00	
276,22	277,80	1,58	
282,15	285,81	3,66	
285,10	285,58	0,48	
285,58	286,28	0,70	
289,38	289,95	0,57	
293,10	294,10	1,00	
317,00	317,38	0,38	
368,90	369,30	0,40	
4,68	5,97	1,29	4º
10,15	11,87	1,72	
281,96	283,43	1,47	

km inicial	km final	Ext (km)	Ano de Conclusão
283,43	284,00	0,57	5°
0,57	4,40	3,83	
7,40	10,00	2,60	
10,06	10,60	0,54	
305,06	305,31	0,25	

Fonte: Planilha de Modelagem Econômico-Financeira da Régis Bittencourt

135. Por fim, ainda estão previstos a construção de correções de traçado, sendo a do Km 358,38 ao Km 360,80 com túneis, conforme detalhamento a seguir.

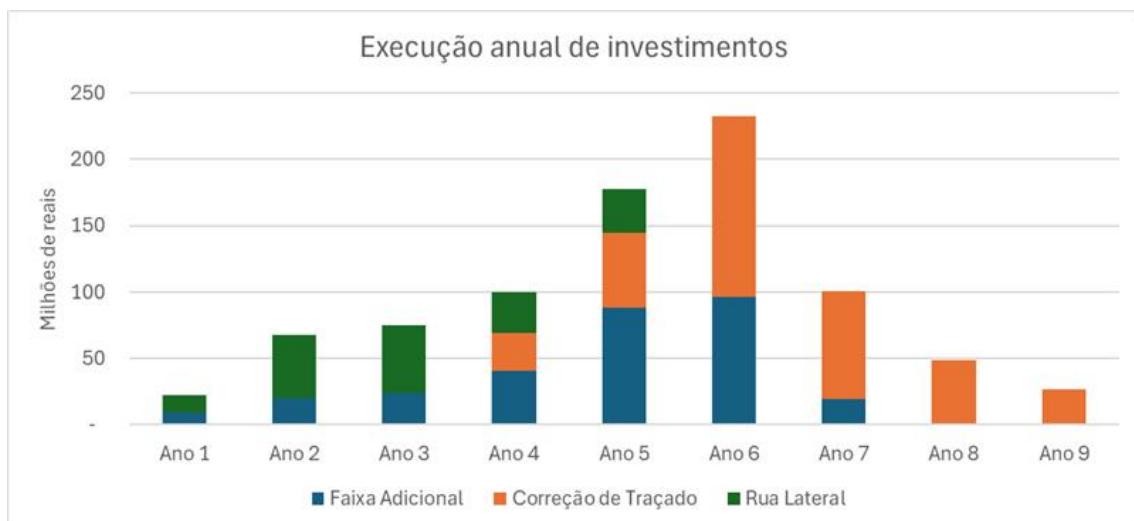
Tabela Apêndice D 8:Cronograma de Correções de Traçado

km inicial	km final	Ext (km)	Ano de Conclusão
27,91	29,08	1,17	4°
5,42	6,83	1,42	
6,40	6,96	0,56	
508,65	509,90	1,25	
510,60	511,00	0,40	
0,30	1,90	1,60	5°
25,87	26,72	0,86	
502,72	504,10	1,38	
510,75	511,29	0,54	
511,38	511,98	0,60	
512,93	513,30	0,38	
513,69	514,07	0,38	
31,92	33,08	1,16	6°
544,60	549,15	4,55	
560,00	564,40	4,40	
543,78	544,96	1,18	7°
545,15	545,85	0,70	
358,38	358,44	0,06	8°
358,96	359,20	0,24	
360,62	360,80	0,18	
560,00	564,40	4,40	

Fonte: Planilha de Modelagem Econômico-Financeira da Régis Bittencourt

136. O cronograma de obras de melhorias e ampliação de capacidade está ilustrado na figura a seguir.

Figura Apêndice D 3 Obras de Melhoria e Ampliação de Capacidade em milhões de reais



Fonte: Planilha de Modelagem Econômico-Financeira da Régis Bittencourt

Trabalhos Iniciais, Restauração e Manutenção de pavimentação

137. Após as reuniões que ocorreram propondo adequações no estudo de outro projeto de otimização de empresa do mesmo grupo econômico, foram absorvidas algumas propostas de otimizações no estudo da Régis Bittencourt enviado no dia 18/02/2025. Dentre essas otimizações, podem ser citadas a redução da espessura do revestimento asfáltico em 2 cm nas soluções de reconstrução do pavimento e a troca da Fresagem e Recomposição de 5 cm (FR5) para a Fresagem e Recomposição de 4 cm (FR4) proposta pela ANTT.

138. Após recebimento da versão do MEF de 18/02/2025, foi necessária uma atualização nos parâmetros de desempenho de pavimento a serem considerados para o novo contrato, que anteriormente se baseava no PER da Rota do Zebu. Nesse sentido, o estudo foi atualizado e houve um acréscimo no investimento proposto, cujo MEF atualizado foi enviado no dia 11/03/2025.

139. Após análise, a ANTT propôs otimizações a fim de adequar o investimento paramétrico nas fases de recuperação e manutenção. Uma das ações propostas foi a redução de obras em anos consecutivos, em um ano para atendimento de parâmetros e no ano seguinte para a recuperação do trecho. A Concessionária analisou e acatou essa sugestão, além de incluir otimizações nas soluções de dispositivos, drenos, pavimento rígido, de forma a não comprometer o atendimento ao contrato;

140. A estrutura e os serviços que compõem o Capex referente ao pavimento (reconstrução e manutenção) foram ajustados para estarem de acordo com o modelo de concessões federais de 5^a etapa. As principais adaptações referentes às otimizações na estrutura do pavimento foram nos serviços de revestimento asfáltico, fresagem com recomposição, exclusão das obras de micro revestimento que antecedem as obras de reconstrução do pavimento e exclusão de obras de atendimento de parâmetros e de recuperação em anos consecutivos. Na figura a seguir (Pavimento - Cronograma para obras de recuperação e manutenção), é possível observar a distribuição das obras durante dos anos, sendo que nos 5 anos iniciais serão executadas as obras de recuperação do pavimento e posteriormente (nos 10 anos seguintes), as obras de manutenção do pavimento.

Figura 4 Pavimento - Cronograma das obras de recuperação e manutenção

Rodovia	SH	km i	km f	Sentido	Extensão (km)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
CRONOGRAMA RECUPERAÇÕES						392,0	PERÍODO DE REABILITAÇÃO														
BR-116/PR (ANC)	1	0	19	Sul	19					REAB1								REAB2			VRSANOS
BR-116/PR	2	0	30	Sul	30					REAB1								REAB2			VRSANOS
BR-116/PR	3	30	50	Sul	20			REAB1		REAB1								REAB2			VRSANOS
BR-116/PR	4	50	72	Sul	22					REAB1								REAB2			VRSANOS
BR-116/SP	5	268	290	Sul	22				REAB1									REAB2			VRSANOS
BR-116/SP	6	290	320	Sul	30				REAB1								REAB2			VRSANOS	
BR-116/SP	7	320	360	Sul	40				REAB1								REAB2			VRSANOS	
BR-116/SP	8	360	390	Sul	30	REAB1										REAB2				VRSANOS	
BR-116/SP	9	390	420	Sul	30	REAB1									REAB2				VRSANOS		
BR-116/SP	10	420	460	Sul	40	REAB1								REAB2					VRSANOS		
BR-116/SP	11	460	490	Sul	30		REAB1							REAB2					VRSANOS		
BR-116/SP	12	490	510	Sul	20			REAB1						REAB2					VRSANOS		
BR-116/SP	13	510	540	Sul	30				REAB1					REAB2					VRSANOS		
BR-116/SP	14	540	569	Sul	29				REAB1					REAB2					VRSANOS		
BR-116/PR (ANC)	15	0	19	Norte	19					REAB1							REAB2			VRSANOS	
BR-116/PR	16	0	30	Norte	30	REAB1										REAB2				VRSANOS	
BR-116/PR	17	30	50	Norte	20		REAB1										REAB2			VRSANOS	
BR-116/PR	18	50	72	Norte	22		REAB1										REAB2			VRSANOS	
BR-116/SP	19	268	290	Norte	22		REAB1										REAB2			VRSANOS	
BR-116/SP	20	290	315	Norte	25	REAB1	REAB1										REAB2			REAB3	
BR-116/SP	21	315	340	Norte	25	REAB1	REAB1										REAB2			REAB3	
BR-116/SP	22	340	360	Norte	20			REAB1									REAB2			VRSANOS	
BR-116/SP	23	360	390	Norte	30		REAB1									REAB2			VRSANOS		
BR-116/SP	24	390	420	Norte	30	REAB1	REAB1									REAB2			REAB3		
BR-116/SP	25	420	460	Norte	40												REAB2			REAB3	
BR-116/SP	26	460	490	Norte	30		REAB1									REAB2			VRSANOS		
BR-116/SP	27	490	510	Norte	20				REAB1								REAB2			VRSANOS	
BR-116/SP	28	510	540	Norte	30				REAB1								REAB2			VRSANOS	
BR-116/SP	29	540	569	Norte	29			REAB1									REAB2			VRSANOS	

Fonte: Planilha de Modelagem Econômico-Financeira da Régis Bittencourt

Evolução entre as versões do MEF (Capex)

141. A versão inicial do Modelo Econômico-Financeiro (MEF) considerando a extensão de 8 anos do prazo original, apresentada pela Concessionária em 9/3/2025 (arquivo “2024.01.17 - MEF RB – 8 anos”), propunha aproximadamente R\$ 8,260 bilhões (sem incidência do REIDI) em investimentos de CAPEX, para 15 anos, prazo que resultava da soma dos 7 anos residuais do contrato com sua prorrogação em mais 8 anos. Os investimentos estavam concentrados entre 2026 e 2034 (data base: março/2023).

142. A versão do MEF recebida em 31/3/2025, após finalizado o processo de discussão na SECEX CONSENSO (arquivo ‘2025.03.25 - MEF RB’), propunha investimento de R\$ 7,232 bilhões (sem incidência do REIDI) em CAPEX, para 15 anos, prazo que resultava da soma dos 7 anos residuais do contrato com sua prorrogação em mais 8 anos. Os investimentos estavam concentrados entre 2026 e 2034 (data base: março/2023). Cumpre destacar que o processo de análise desde a versão inicial do MEF até sua versão final foi composto por diversos apontamentos referentes aos seus componentes.

143. Conforme detalhado nas seções anteriores, o referido processo de análise foi decorrente da realização de reuniões bilaterais entre concessionária e ANTT e da solicitação de correções e justificativas à concessionária. Esse processo foi baseado em valores paramétricos oriundos de outros projetos analisados pela ANTT e comparáveis com a realidade da Autopista Régis Bittencourt.

144. São apresentados no quadro a seguir os principais itens que passaram por revisão da ANTT, com as respectivas solicitações, tipos de paramétricos e justificativas.

Tabela Apêndice D 9: Alterações no MEF a partir da Proposta Inicial

Item	Solicitação	Paramétrico	Justificativa
Obras	Compatibilização das obras com tempo de concessão e valor de tarifa	Utilização de histórico e projetos existentes (BR-040/RJ)	Apresentar as obras que atendam aos critérios de segurança viária e fluidez dentro de valores compatíveis.
Pavimento - Recuperação	Minimização de valores em recuperação de pavimento de acordo	Rota Sertaneja	Valores adequados aos paramétricos da Rota Sertaneja.

	com projetos semelhantes		
Pavimento - Manutenção	Análise nas soluções de manutenção	Estudos ANTT	Valores adequados em referência aos paramétricos.

Fonte: Planilha de Modelagem Econômico-Financeira da Régis Bittencourt

145. Importa destacar que, apesar das discussões considerando o MEF para 23 anos (7 anos até o fim do contrato e mais 15 de prorrogação), ao final das reuniões na Secex Consenso, acordou-se que o mais adequado, considerando a possibilidade de financiamento, duração de obras, entre outros aspectos, seria a prorrogação do contrato em 8 anos (seguintes aos 7 anos que ainda restam do contrato original vigente), totalizando, portanto, 15 anos, a partir da assinatura do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão. Tal alteração também resultou em redução nos valores de Capex e Opex. Os principais números, apresentados e discutidos ao longo do processo estão apresentados a seguir.

Tabela Apêndice D 10: Principais itens e valores do Capex

R\$ Milhões, base mar-23	MEF 9/3/2025	MEF 31/3/2025
	7 + 8 Anos	7 + 8 Anos
Total	8.260	7.232
TI, Restauração e Manutenção	3.821	3.476
Trabalhos Iniciais	-	-
Recuperação do Sistema Rodoviário	2.484	2.238
Manutenção	1.338	1.238
Obras de Ampliação de Capacidade e outras melhorias	3.148	2.650
Ampliações Pista	841	675
Marginais	194	176
Contenções	322	285
Obras-de-arts Especiais	646	547
Dispositivos - Exceto OAE, inclusa em Novas OAEs	140	138
Projeto e Licenciamento CNC	65	65
Projetos, Certificação, Compensação ambiental e Licenciamento	138	118
Outros	314	286
Custos Indiretos	235	198
Corredor Verde	250	161
Segurança	3	-
Edificações Gerais	54	64
Ponto de Parada de Descanso	26	31
BSO - Base de Serviço Operacional	5	5
Reforma PRF	20	20
Projetos, Certificação, Compensação ambiental e Licenciamento	3	3
Custos Indiretos	-	5
Operação	976	793
OPERAÇÃO DA RODOVIA	939	772
PROJETOS	20	3
SEDE	1	1
Sistema de Cobertura 4G	17	17
Desapropriação	140	140
Desapropriação	140	140
Capex Socioambiental	120	110
Capex Socioambiental	120	110

Fonte: Planilha de Modelagem Econômico-Financeira da Régis Bittencourt

Opex

146. O Opex compõe os serviços de conservação e operação do sistema rodoviário, dispêndios administrativos, transporte de valores, verba de fiscalização, verificador, consumo de energia, recursos vinculados, e demais gastos operacionais da concessionária, detalhados no PER. O contrato modernizado prevê investimentos no valor total de R\$ 4,084 bilhões em Opex, conforme MEF recebido em 31/3/2025, sendo o período dos 7 anos restantes do contrato de concessão e mais 8 anos, totalizando 15 anos de repactuação.

147. Os custos e despesas podem ser segregados em três partes: (a) Conservação do Sistema Rodoviário (R\$ 1,047 bilhão); (b) Monitoração do Sistema Rodoviário (R\$ 81 milhões); e (c) Sistemas de Operação do Sistema Rodoviário (R\$ 1,864 bilhões), que somados representam 89,41% da planilha Opex (valor total R\$ 3,346 bilhões).

Operacional

148. A estrutura e serviços que compõem o Opex foram ajustados para estarem de acordo com o modelo de 5^a etapa de concessões da ANTT. As principais adaptações se referem à atualização de parâmetros de desempenho de pavimento, aos tempos de atendimento médico e mecânico, às obrigações relacionadas aos sistemas de monitoramento, à alteração do conceito de velocidade diretriz e à introdução de padrões de desempenho sócio ambientais do *International Finance Corporation* (IFC).

149. Contudo, cabe destacar que os quantitativos de equipes e veículos para o atendimento médico e mecânico foram ampliados considerando o elevado volume de tráfego da rodovia e o histórico de acionamentos registrados nos anos anteriores. Visando a atender à demanda nos prazos estabelecidos no PER, foram contemplados novos equipamentos conforme demonstrados na tabela a seguir:

Tabela Apêndice D 11: Comparativo de Serviços entre PER vigente e Termo Aditivo

Serviço	Quantidade prevista no PER Vigente	Quantidade pós Termo Aditivo
Ambulância Tipo C	9	13
Ambulância Tipo D	5	5
Guincho Leve	12	16
Guincho Pesado	7	10

Fonte: Planilha de Modelagem Econômico-Financeira da Régis Bittencourt

150. Em relação aos valores unitários de cada equipamento e que compreendem a disponibilização do veículo (incluindo manutenções e reposições) e o custo da mão de obra embarcada, foram adotados os valores paramétricos dos projetos de concessão recentemente licitados em detrimento dos valores propostos inicialmente pela concessionária. A tabela a seguir apresenta o comparativo de valores:

Tabela Apêndice D 12: Comparativo entre valores paramétricos e propostos

Serviço	Valor Paramétrico (R\$)	Valor Proposto concessionária (R\$)
Ambulância Tipo C	719.692,81	550.353,33
Ambulância Tipo D	1.952.156,72	1.626.797,26
Guincho Leve	426.070,41	426.070,41
Guincho Pesado	532.739,84	532.739,84
Veículo de Inspeção de Tráfego	545.390,32	312.736,62
Caminhão Pipa	173.346,39	458.261,76

Fonte: Planilha de Modelagem Econômico-Financeira da Régis Bittencourt

151. A modernização contratual também contempla a implantação de sistema de conectividade para permitir a conexão dos usuários com os serviços da concessionária em toda a rodovia, a implantação de equipamentos SATs para contagem de tráfego nos trechos homogêneos, 6 (seis) novos Painéis de Mensagens Variáveis fixos, além de ampliação do sistema de CFTV que irá cobrir a rodovia, as edificações e as passarelas existentes.

152. Deve ser destacado, ainda, o expressivo aumento do número de controladores de velocidade. Serão instalados 63 novos pontos de medição de velocidade (27 no tronco e 36 em AVIs) que terão como premissa a redução de acidentes ao longo do trecho concedido.

153. Abaixo são apresentados os itens que compõem as despesas operacionais, com seus respectivos valores.

153.1.1. Conservação do Sistema Rodoviário (R\$ 338 milhões), dividido em:

- a) Pavimento (R\$ 480.000,00): Para conservação do pavimento foi previsto serviços de tapa buraco com massa fria para um período de 15 anos;
- b) Revestimento Vegetal (R\$ 336.615.295,22): Para conservação e atendimento aos parâmetros de desempenho do PER volume 1, item 3.1.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio, foi previsto manutenção de roçada com parâmetro de 4m de largura e 1 ciclo de aceiro de 1,50m em toda extensão da rodovia por ano;
- c) Elétrica (R\$ 1.362.450,00): Está sendo previsto serviços de manutenção elétrica, material para manutenção e conservação, ferragens e ferramentas, outros serviços e manutenção de geradores;

153.1.2. O valor da Monitoração do Sistema Rodoviário compreende as monitorações definidas no PER e o valor destinado à contratação do Verificador Independente e está definido em cerca de R\$ 81 milhões. O valor destinado exclusivamente à monitoração, parametrizado pelo prazo e extensão da concessão está compatível com os adotados nos projetos de concessão mais recentes. No caso do Verificador Independente, os custos encontram correspondência com os demais projetos de repactuação em curso.

153.1.3. Os Sistemas de Operação do Sistema Rodoviário estão com valores aproximados de R\$ 1.864 bilhões. Além das alterações dos quantitativos decorrentes da otimização para os padrões da 5ª Etapa de concessões, com alterações nos quantitativos de cada sistema, está incorporado neste valor toda a estrutura administrativa da concessionária, incluindo setores de gestão (presidência, assessorias jurídicas, contábil, financeira etc.) e técnicos (engenharia, operações etc.).

153.1.4. Os custos relacionados ao transporte de valores estão compatíveis com os custos estimados nos projetos recentemente licitados pela ANTT, considerando o prazo e a extensão da concessão, e estão valorados em cerca de R\$ 17 milhões.

153.1.5. O impacto da Evasão de Pedágio foi calculado considerando 0,5% da receita tarifária, tendo como resultado aproximado R\$ 31 milhões.

153.1.6. Os custos relacionados ao consumo de energia estão compatíveis com os custos estimados nos projetos recentemente licitados pela ANTT, considerando o prazo e a extensão da concessão, e estão estimados em cerca de R\$ 64 milhões.

153.1.7. As despesas administrativas compreendem os custos dos insumos básicos para o funcionamento das estruturas da concessionária e está segregada por tipo de edificações (Sede, CCO, Praças de Pedágio, Bases de Serviços Operacionais, Postos de Pesagem e Área de Descanso de Caminhoneiros – PPD). Incluem custos relativos aos consumos de água, telefonia, energia elétrica, bem como, valores relativos ao recrutamento e treinamento de funcionários, consultorias

específicas e manutenções das edificações. Tais despesas estão estimadas em cerca de R\$ 191 milhões.

153.1.8. O Opex Socioambiental engloba a dimensão da operação socioambiental, abrangendo o licenciamento ambiental na fase operacional, a execução de programas ambientais durante a operação e a observância dos parâmetros de desempenho de sustentabilidade estabelecidos, sendo estimados em cerca de R\$ 51 milhões.

Conservação do sistema rodoviário (Capex para Opex)

154. A seguir, descrevem-se os itens relativos à manutenção, com orçamento previsto de R\$ 708,6 milhões.

154.1. O valor de manutenção dos Elementos e Proteção e Segurança – EPS engloba mão de obra e materiais para dispositivos e elementos de proteção e segurança, exemplo: implantação de barreiras, defensas metálicas, absorvedor e terminal absorvedor de energia, telas antifuscantes, sendo estimado em cerca de R\$ 354,7 milhões.

154.2. O valor de manutenção do sistema de drenagem e obras de arte correntes está estimado em cerca de R\$ 118,6 milhões, que compreende mão de obra e material para manutenção de sarjetas, desobstrução de bueiros, por exemplo.

154.3. O valor de manutenção de terraplenos de estruturas de contenção está estimado em R\$ 140,1 milhões e contempla mão de obra, materiais e equipamentos para execução de manutenção de terraplenos de estruturas de contenção, exemplo: equipes mensais, equipes volantes, hidrojateamento e monitoramento.

154.4. A parte de manutenção de canteiro central e faixa de domínio possui valor estimado em cerca de R\$ 3,5 milhões e envolve custos com equipe de manutenção de cercas, levantamento topográfico para retificação de áreas dentro da faixa de domínio, manutenção de passagem de fauna e adequação de cercas ao longo da rodovia. Também estão incluídos manutenção de Edificações e Instalações Operacionais, valorado em R\$ 26,1 milhões, e a manutenção dos postos da Polícia Rodoviária Federal (PRF) e ANTT, blindagem de viaturas; pintura das praças de pedágio, balanças, bases operacionais, ANTT e PRF, além de equipe de manutenção predial, hidráulica e elétrica, além de substituição de cabines de pedágio e outros serviços.

154.5. A manutenção do Sistema Elétrico e de Iluminação, estimada em cerca de R\$ 65,6 milhões, envolve os serviços referentes ao sistema elétrico e de iluminação, em resumo, compõem aquisição de LED para portes, cabos, relé fotoeletrônico, manutenção de geradores das bases operacionais, padrões de entrada de energia, poste metálico e de concreto, além de serviços como laudo de SPDA, reposição de peças de geradores etc.

Demais custos e despesas

155. Em relação aos demais custos e despesas, têm-se os Recursos vinculados (R\$ 360 milhões): modelados com a intenção de fornecer um colchão de liquidez para reequilíbrios contratuais da concessão. Estes recursos foram calibrados em 2% da receita bruta total, durante todo o prazo da concessão, incluindo previsão de verba para adaptação da infraestrutura para resiliência climática.

156. As verbas obrigatórias (R\$ 275 milhões): referem-se a: (1) Fiscalização da concessão, correspondendo a parcela anual de R\$ 17 milhões, calculada com base na aplicação de 1,5% sobre o VPL da Receita Bruta Total prevista, transformando-o em uma série de pagamentos condizente com o número de anos de concessão (conceito de Anuidade); e (2) Desenvolvimento Tecnológico, correspondendo à parcela anual de R\$ 3 milhões, calculada com base na aplicação de 0,25% sobre o Valor Presente Líquido da Receita Bruta Total prevista, transformando-o em uma série de

pagamentos condizente com o número de anos de concessão (conceito de Anuidade). Os cálculos das duas verbas indicadas fazem uso da mesma taxa de desconto prevista no estudo (WACC).

157. Valores referentes a seguros e garantias (R\$ 84 milhões) referem-se a:

a) Risco de Engenharia: seguro contratado para cobertura de avarias, perdas e danos materiais, em virtude de acidentes de origem súbita e imprevista, ocorridos durante a realização de obras de ampliações e melhorias. O prêmio a ser pago é calculado mediante a aplicação de taxa de seguro nos investimentos destinados às ampliações. Neste caso, a taxa do seguro adotada foi de 0,15%;

b) Risco Operacional: seguro contratado para proteger o patrimônio da concessionária contra acidentes em geral, decorrentes de origem súbita e imprevista, causando avarias, perdas e destruição parcial ou total dos bens, devendo este seguro cobrir todos os bens que integram e fazem parte do programa de concessão. A taxa do seguro foi fixada em 0,10% e o valor patrimonial é aferido a partir de um valor patrimonial inicial de R\$ 3 milhões/km, sendo atualizado periodicamente pelos investimentos e amortizações. O cálculo do prêmio deste seguro é realizado de acordo com a equação a seguir:

$$P = (VP + COP) * Taxa$$

Onde,

P – Prêmio do seguro,

COP – Custos Operacionais

$Taxa$ – Taxa do seguro e

VP – Valor Patrimonial.

c) Perda de Receita: associa-se aos seguros previamente mencionados, tendo como função cobrir perdas financeiras decorrentes de um sinistro no patrimônio físico empresarial que resulte também na paralisação temporária total ou parcial da atividade comercial. Desta forma, assegura-se, anualmente, uma perda de 3 meses de receita bruta a uma taxa de 0,0594%.

d) Garantia de Execução: possui a função de atuar como garantia de atendimento de parâmetros de desempenho pela concessionária a partir do avance da concessão, garantia das obrigações contratuais e garantia da execução de parte correspondente de obras e da operação da rodovia em caso de rescisão contratual por responsabilidade da concessionária. A contabilização do montante a ser contratado pela concessionária é função do estágio de evolução da concessão, segmentado em fases, conforme a seguinte fórmula:

$$G_e = \frac{VPL_{RB} * T_1 * T_2}{(1 - IOF)}$$

Onde,

G_e – Seguro de garantia de execução

VPL_{RB} – VPL da receita bruta

T_1 – Taxa aplicada em função da fase da concessão

T_2 – Taxa de garantia (adotada 0,25%)

IOF – Imposto sobre operações financeiras (7,38%, aplicada à seguros de bens)

158. Custos com a realização do procedimento competitivo, denominado “Estruturação B3” (R\$ 943,747 mil): Para o processo de apoio à realização do leilão do lote de rodovias, houve a previsão do pagamento de emolumentos à B3, no valor de R\$ 1.015.746,22 (um milhão, quinze mil setecentos e quarenta e seis reais e vinte e dois centavos), conforme último reajuste datado de 13/11/2024. Considerando que a data-base do Estudo Econômico-Financeiro é de março/2023, procedeu-se com a deflação do valor em questão, com base no IPCA acumulado de março/2023 a novembro/2024, resultando em um valor de R\$ 943.747,73.

Evolução entre as versões do MEF (Opex)

159. A versão inicial do Modelo Econômico-Financeiro (MEF), apresentada pela concessionária em 9/3/2025 (arquivo “2024.01.17 - MEF RB – 8 anos”), propunha aproximadamente R\$ 4,246 bilhões em Conservação, Operação e Monitoração do Sistema Rodoviário do Opex, para 15 anos, prazo que resultava da soma dos 7 anos residuais do contrato com sua prorrogação em mais 8 anos. Considerando os custos extras e adicionais o valor total global do Opex era de R\$ 5,089 bilhões.

160. Ao longo das pautas, a última versão do MEF, recebida em 31/3/2025, após finalizado o processo de discussão na Secex Consenso (arquivo ‘2025.03.25 - MEF RB’), o valor firmado para a cobertura dos serviços de Conservação, Operação e Monitoração do Sistema Rodoviário ficou estabelecido em R\$ 3,346 bilhões para o MEF de quinze anos. Considerando os custos extras e adicionais, o valor total global do Opex é de R\$ 4,084 bilhões.

161. As principais informações referentes às mudanças no MEF, considerando prazo e valores de Opex estão resumidas no quadro abaixo:

Tabela Apêndice D 13: Principais itens e valores usados no Opex

R\$ Milhões, base mar-23	MEF 9/3/2025	MEF 31/3/2025
	7 + 8 Anos	7 + 8 Anos
Total	4.246	3.346
Conservação do Sistema Rodoviário	1.067	1.047
Capex p/ Opex	709	709
BR-381/MG	358	338
Monitoração do Sistema Rodoviário	91	81
Verificador independente	44	44
BR-381/MG	47	37
Sistemas de Operação do Sistema Rodoviário	2.618	1.864
Mão de Obra	1.632	1.195
Veículos operacionais (combustível)	152	109
APH	359	287
Guincho	104	102
Radares	107	-
Inspeção e operações nas rodovias	75	53
Veículos	76	56
Equipamentos e Sistemas	115	62
Transporte de Valores	17	17
Transporte de Valores	17	17
Evasão de Pedágio	32	32
Emissão de multa por evasão de pedágio	32	32
Consumo de Energia	170	64
Energia elétrica	170	64
Despesas Administrativas	200	191
Consumos Geral	200	191
Opex Socioambiental	51	51
Opex Socioambiental	51	51

Fonte: Planilha de Modelagem Econômico-Financeira da Régis Bittencourt

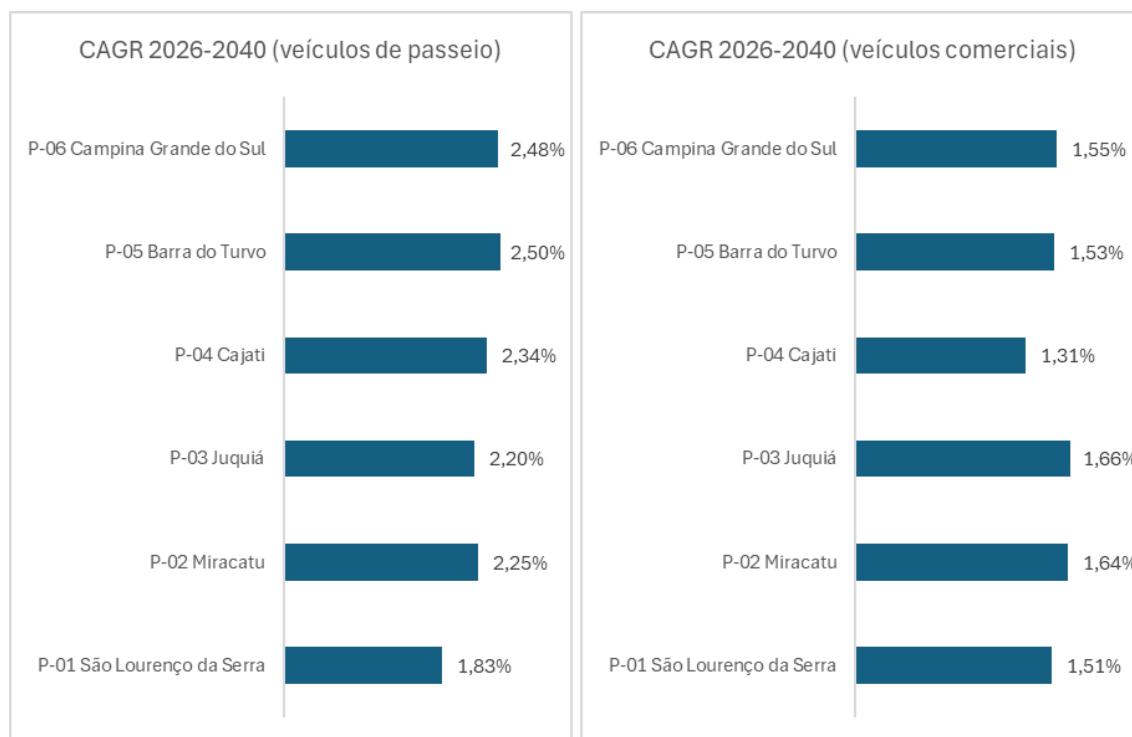
Projeção de demanda de tráfego

162. A Concessionária apresentou as projeções volumétricas nas 6 praças de pedágio da Autopista Régis Bittencourt, tomando como base um modelo econométrico autorregressivo e de defasagens (ARDL), calibrado a partir do tráfego histórico observado nas praças entre outubro de 2010 e dezembro de 2024. Nesse modelo, os volumes equivalentes mensais de veículos de passeio

e comerciais são expressos em função tanto do tráfego passado como do PIB mensal estimado para o período mencionado.

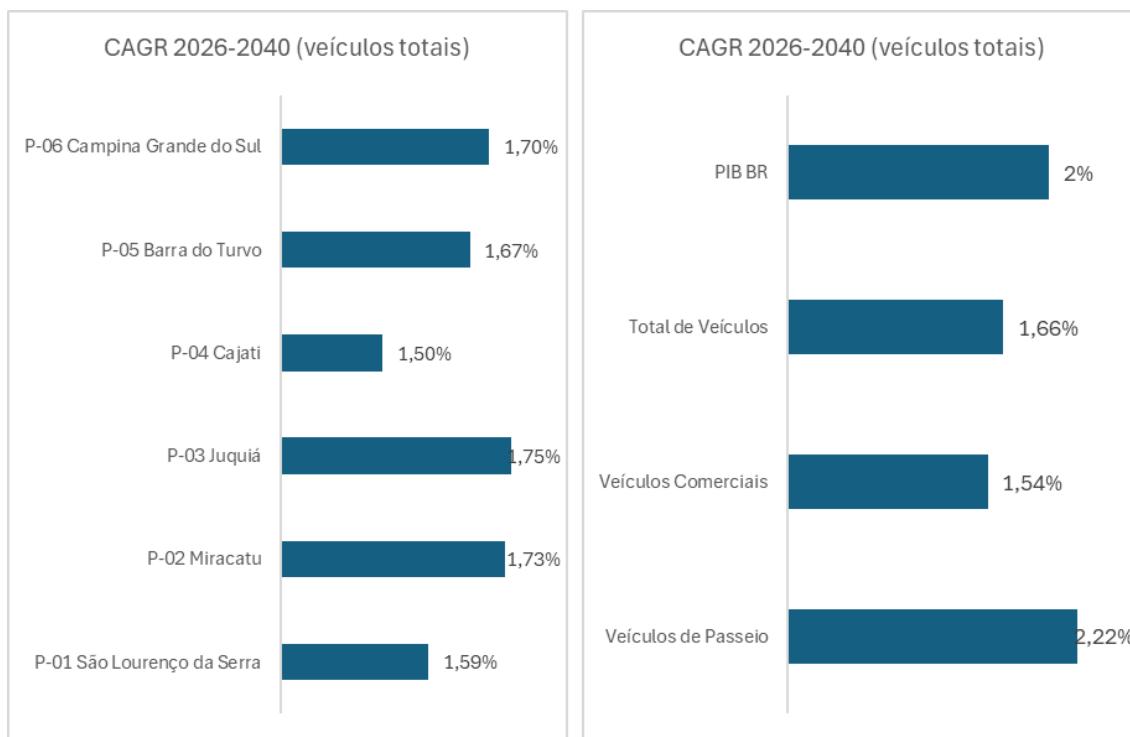
163. Foram elaborados 16 modelos de regressão, considerando as séries individuais para cada uma das 6 praças de pedágio e as duas categorias veiculares (passeio ou comercial). Como resultado (Figura Apêndice D 5: Taxas médias de crescimento (CAGR) resultantes das projeções econôméticas por categoria veicular) são obtidas taxas médias anuais de crescimento (CAGR) que, para o período compreendido entre 2026 e 2040, variam entre 1,83% e 2,50% a.a., no caso de veículos de passeio, e entre 1,31% e 1,66% a.a., no caso de veículos comerciais.

Figura Apêndice D 5: Taxas médias de crescimento (CAGR) resultantes das projeções econôméticas por categoria veicular



164. Considerando o total de veículos por praça, as projeções obtidas mediante o modelo econômético resultam em taxas médias de crescimento anual variáveis entre 1,63% e 1,81% a.a., conforme mostra a Figura Apêndice D 6: Taxas médias de crescimento (CAGR) resultantes das projeções econôméticas. Considerando o total da concessão, a taxa média de crescimento anual é igual a 2,22% a.a. para veículos de passeio, 1,54% a.a. para veículos comerciais e 1,66% a.a. para o total de veículos, independentemente da categoria veicular. Tais taxas são inferiores à taxa média de crescimento anual do PIB brasileiro projetada para o período de análise.

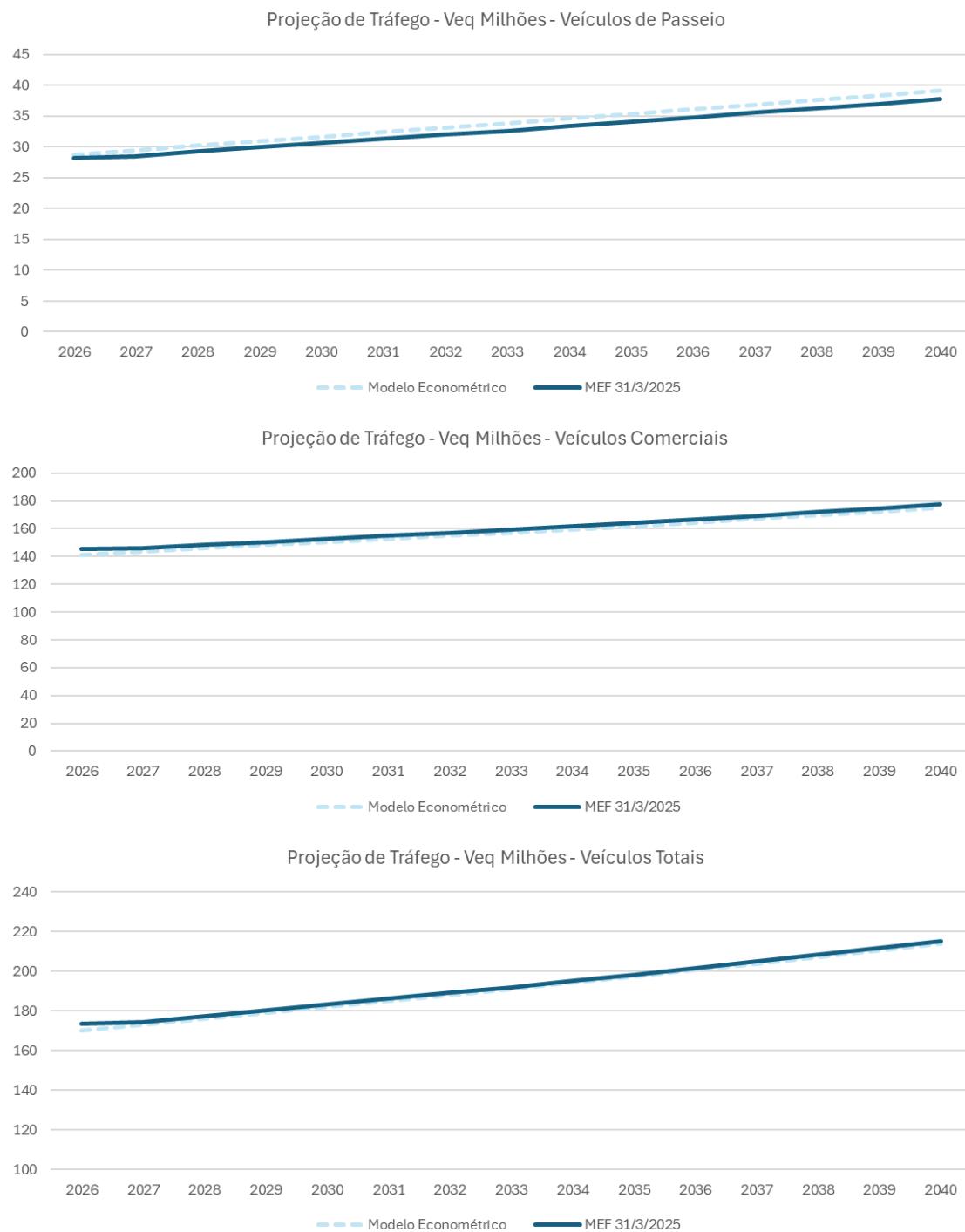
Figura Apêndice D 6: Taxas médias de crescimento (CAGR) resultantes das projeções econométricas



Fonte: Planilha com detalhamento estudo econométrico Régis Bittencourt

165. As projeções econométricas serviram então como referência para a projeção do tráfego adotada no modelo econômico-financeiro apresentado na proposta de repactuação da Autopista Régis Bittencourt (arquivo “2025.03.25 - MEF RB.xlsx”, de 31/3/2025).

Figura Apêndice D 7: Volumes de tráfego projetados segundo o modelo econométrico e a modelagem econômico-financeira



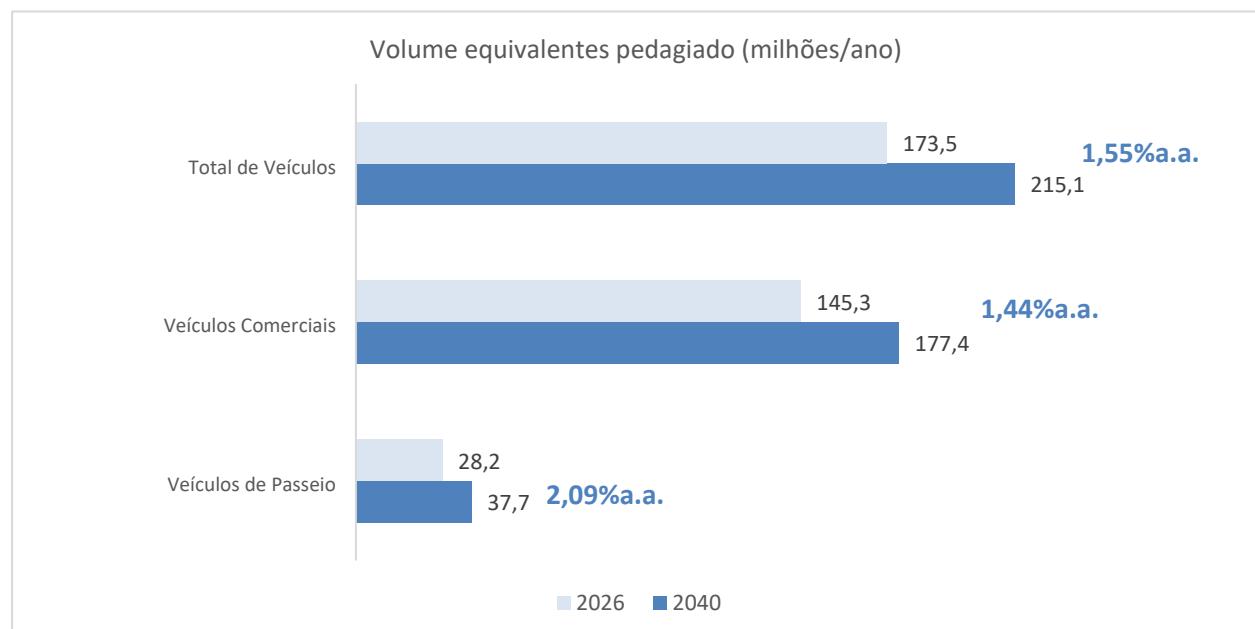
Fonte: Planilha de modelagem econômico-financeira Régis Bittencourt

165.1. Além disso, sobre as projeções econométricas são aplicados outros efeitos. No caso de veículos de passeio, os volumes pedagiados são impactados pelo aumento da tarifa esperado na repactuação (o que resulta em perda de tráfego pedagiado), bem como por intervenções viárias para ampliação de capacidade (com efeito positivo no tráfego pedagiado); e

165.2. Já os volumes pedagiados de veículos comerciais são impactados por ambos os fatores supramencionados e pelo efeito da cobrança de eixos suspensos para veículos.

166. A Figura Apêndice D 8: Volumes de tráfego projetados de acordo com a modelagem econômico-financeira e CAGR resultantes apresenta uma síntese dos volumes equivalentes pedagiados segundo a modelagem econômico-financeira proposta para repactuação da concessão da Régis Bittencourt. No caso de veículos de passeio, o tráfego pedagiado deverá passar de 28,2 milhões de eixos equivalentes em 2026 para 37,7 milhões de eixos equivalentes em 2040, o que resulta em uma taxa média anual de crescimento (CAGR) de 2,1% a.a. No caso de veículos comerciais, o tráfego pedagiado deverá crescer de 145,3 milhões em 2026 para 177,4 milhões em 2044, com CAGR = 1,4% a.a. no período. Considerando a soma dos veículos de passeio e comerciais, o tráfego pedagiado na concessão deverá passar de 173,5 milhões em 2026 para 215,1 milhões em 2040, com CAGR = 1,55% a.a. no período.

Figura Apêndice D 8: Volumes de tráfego projetados de acordo com a modelagem econômico-financeira e CAGR resultantes



Fonte: Planilha de modelagem econômico-financeira Regis Bittencourt

167. Deve ser observado que os valores de CAGR resultantes da modelagem econômico-financeira ainda são menores que a taxa média de crescimento do PIB no horizonte de análise (2,0% a.a.).

168. Dado que as taxas de crescimento do tráfego projetado são relativamente conservadoras, em função do histórico da concessão, acordou-se por alterar a sistemática de compartilhamento do risco de demanda, por meio da redução das bandas de compartilhamento para 5% e do aumento do fator de compartilhamento para 80% para o Poder Concedente e 20% para concessionária. Tais medidas resultam em um mecanismo mais sensível, permitindo um compartilhamento maior com os usuários do trecho de eventual *upside* em função da materialização de taxas de crescimento de tráfego maiores que aquela consideradas no acordo, privilegiando a modicidade tarifária.

169. Ou seja, a calibragem do mecanismo de compartilhamento do risco de demanda será customizada ao caso concreto, tendo sido pactuada a banda de amortecimento de 5%, grau de variação em que não haverá compartilhamento, e havendo a sua superação, em patamar superior

ou inferior, o compartilhamento de 80% do risco de tráfego alocado ao Poder Concedente e 20% para a concessionária.

Desconto na tarifa básica e para usuários frequentes - DUF

170. Segundo o MEF, são considerados dois tipos de descontos na

171.

172. para pagantes nas praças de pedágio da Autopista Régis Bittencourt:

a) Desconto na Tarifa Básica (DBT), para todos os usuários que possuam dispositivo para cobrança automática de tarifa; e

b) Desconto para Usuários Frequentes (DUF), aplicado somente a usuários de automóveis que possuam dispositivo para cobrança automática de tarifa e realizem mais de uma passagem em uma mesma praça e sentido durante o período de um mês.

173. O cálculo do DBT e do DUF foi implementado na planilha do MEF conforme metodologia de cálculo pré-estabelecida e seguindo as orientações da ANTT, conforme reuniões de consenso realizadas com a equipe técnica da Concessionária. O cálculo considera as seguintes premissas:

a) Desconto básico da tarifa de 5% aplicável a todos os pagantes pelo sistema automático de cobrança (veículos de passeio e comerciais);

b) Percentual de uso do sistema de cobrança automática variável por praça e categoria veicular, conforme histórico da concessão;

c) Previsão de crescimento dos percentuais de uso do sistema de cobrança automática, por parte dos veículos de passeio, passando dos valores atuais (Figura Apêndice D 10: Percentuais vigentes de veículos de passeio usuários do sistema de cobrança automática nas praças de pedágio da Régis Bittencourt

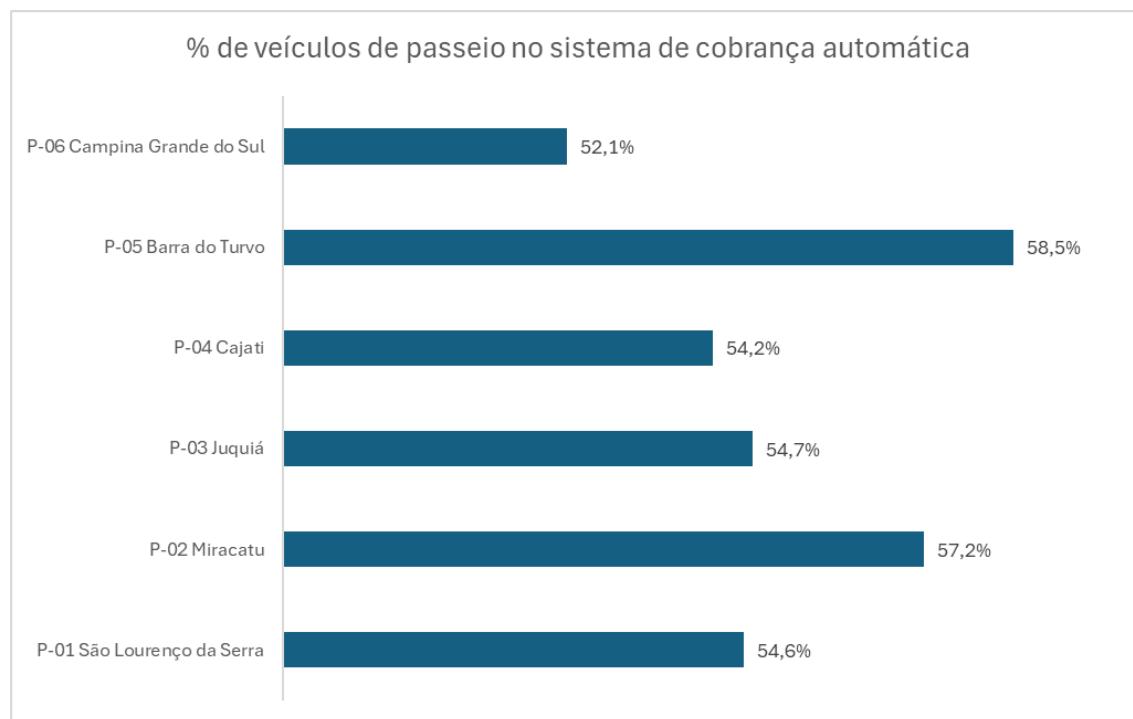
d) Bittencourt) para até 90% entre o 6º e o 15º anos do contrato de repactuação. O aumento ocorre, em tese, de forma gradativa em função da tendência de crescimento observada individualmente em cada praça²;

e) Previsão de crescimento dos percentuais de uso do sistema de cobrança automática por parte de usuários de veículos comerciais, partindo dos percentuais vigentes (Figura Apêndice D 9), com aumento de acordo com o observado em cada praça, até o percentual teto de 95% em todas as praças, o que ocorre no 5º ano; e

f) Percentuais de desconto na tarifa média paga resultantes da distribuição de viagens típica de cada praça para veículos de passeio e comerciais.

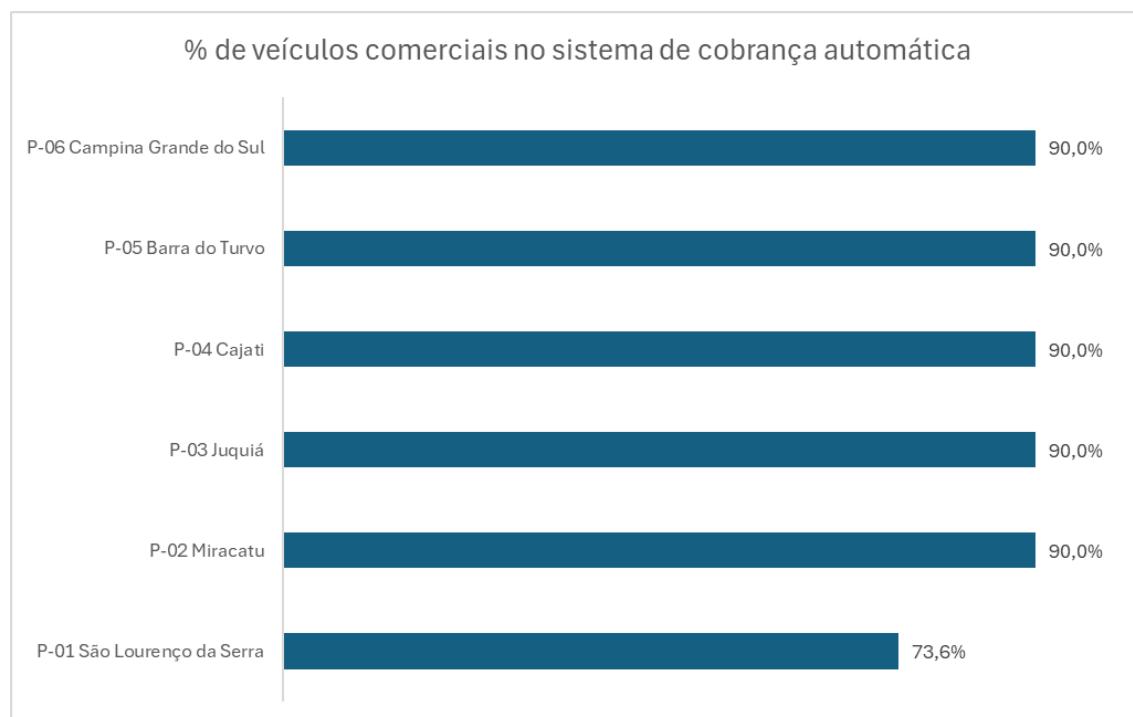
² Deve ser observado que há um pequeno erro na projeção dos percentuais de uso do sistema de cobrança automática para veículos de passeio, uma vez que o crescimento em todas as praças está sendo projetado exclusivamente em função da tendência da praça P1 – Mairiporã.

Figura Apêndice D 10: Percentuais vigentes de veículos de passeio usuários do sistema de cobrança automática nas praças de pedágio da Régis Bittencourt



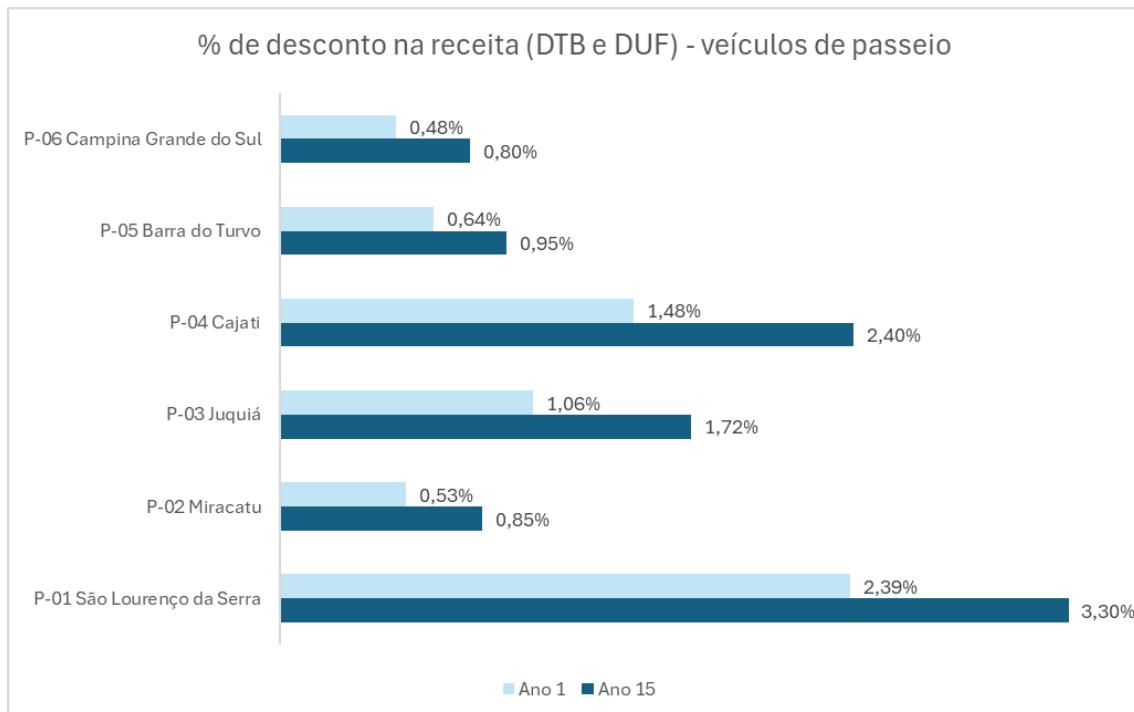
Fonte: Planilha de modelagem econômico-financeira Régis Bittencourt

Figura Apêndice D 11: Percentuais vigentes de veículos comerciais usuários do sistema de cobrança automática nas praças de pedágio da Régis Bittencourt



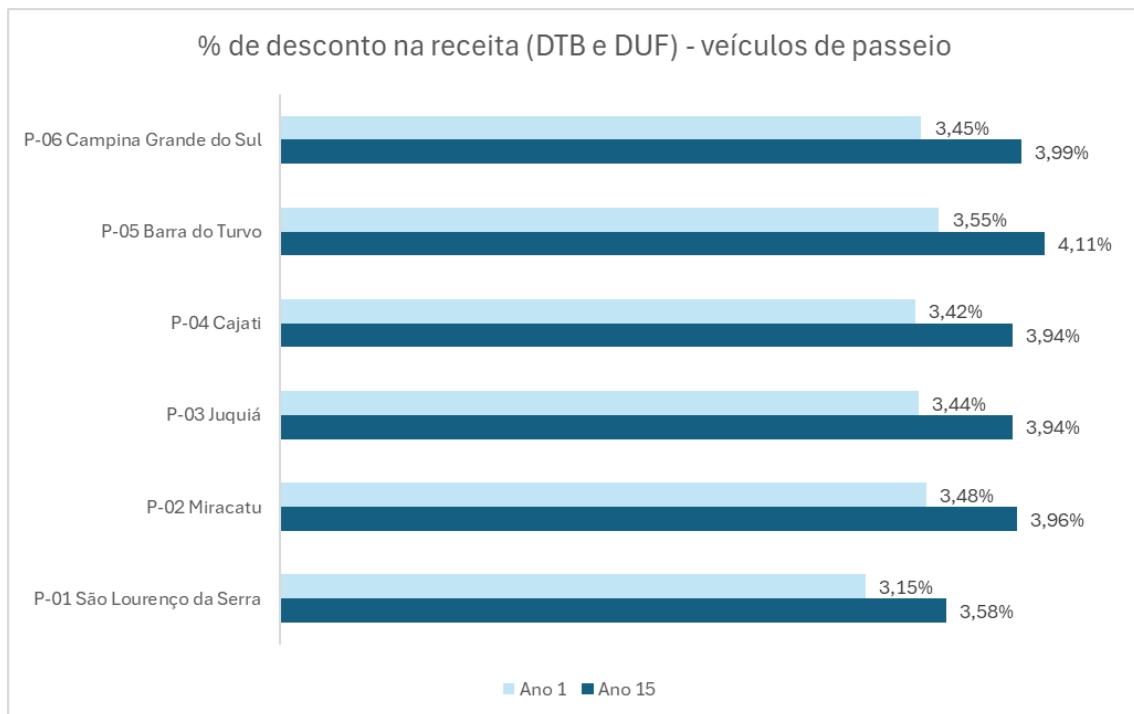
174. A Figura Apêndice D 13: Percentuais de desconto na receita para veículos de passeio mostra os percentuais de DBT + DUF incidentes na receita tarifária de veículos de passeio nos 1º e 15º anos do contrato de repactuação, enquanto a **Error! Reference source not found.** mostra os percentuais de DBT incidentes sobre a receita tarifária dos veículos comerciais, também para os 1º e 15º anos do contrato.

Figura Apêndice D 13: Percentuais de desconto na receita para veículos de passeio



Fonte: Planilha de modelagem econômico-financeira Régis Bittencourt

Figura Apêndice D 14: Percentuais de desconto na receita para veículos comerciais



Fonte: Planilha de modelagem econômico-financeira Régis Bittencourt

Taxa Interna de Retorno - TIR

175. Quando se iniciam os estudos para uma nova concessão é necessário estimar a rentabilidade futura do projeto. Assim, o WACC (*Weighted Average Cost of Capital*, ou custo médio ponderado do capital) corresponde a uma taxa mínima aceitável para o retorno de investimentos em um projeto de concessão.

176. Esse cálculo é responsável pelo equilíbrio econômico-financeiro de um contrato. O WACC define uma tarifa de leilão que melhor representa os riscos do projeto.

177. No que se refere ao novo modelo econômico-financeiro, as partes acordaram em adotar a TIR de 11,41% a.a. em termos reais (referência: 1º trimestre/2025). O valor foi calculado de acordo com a nova metodologia do WACC estabelecida pelas Resoluções ANTT nºs 6.002/2022, 6.003/2022 e 6.004/2022, as quais indicaram o Nível de Risco do Projeto (NRP) de 41,08 (Risco 2), ou seja, Classificação de Risco 2 (CR2).

Art. 13. O Custo Médio Ponderado de Capital regulatório (CMPCr) será atribuído de acordo com a respectiva classificação de risco:

I - Risco 0: CMPCr de nível CR 0, exceto para novos projetos de concessão que o CMPCr será de nível CR 1;

II - Risco 1: CMPCr de nível CR 1;

III - Risco 2: CMPCr de nível CR 2; ou

IV - Risco 3: CMPCr de nível CR 3.

Parágrafo único. Para novos projetos de concessão, diante de elementos de riscos não previstos neste Regulamento, a Diretoria Colegiada poderá deliberar por outra associação entre CMPCr e classificação de risco.

178. A TIR, calculada pela ANTT, e acordada entre as partes, não será atualizada quando da assinatura do Termo Aditivo, à exceção de inclusão de novos investimentos por meio do Fluxo de Caixa Marginal (FCM).

179. A Taxa Interna de Retorno (TIR) foi definida com base nas regras do WACC regulatório para o setor de rodovias definidas nas Resoluções nº 6.002/2022, nº 6.003/2022 e nº 6.004/2022:

a) Resolução nº 6.002/2022: Regulamento de avaliação do nível de risco inerente a uma concessão rodoviária para associação às taxas definidas na Resolução nº 6.003/2024;

b) Resolução nº 6.003/2022: Regulamento da Metodologia de cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital regulatório, para 3 níveis diferentes de risco para novos projetos de concessão;

c) Resolução nº 6.004/2022: Atualiza o spread trienal (2023-2025) para o cálculo do custo médio ponderado de capital regulatório para o setor de rodovias; e

d) Resolução nº 6.048/2024: Altera diversos dispositivos das Resoluções nº 6.002/2022, 6.003/2022 e 6.004/2022.

180. Considerando o disposto no art. 12 da Resolução ANTT nº 6.002/2022, com redação dada pela Resolução nº 6.048/2024, as faixas de risco e respectivas regras de enquadramento são as seguintes:

a) Risco 1: $0 \leq NRP < 40$;

b) Risco 2: $40 \leq NRP < 60$; e

c) Risco 3: $NRP \geq 60$.

181. Nesse sentido, a seguir estão apresentados os resultados de classificação de risco do projeto da Autopista Régis Bittencourt. O Nível de Risco do Projeto (NRP) totalizou 41,08 (valor de 0 até 100, sendo 100 risco máximo). As memórias de cálculo dos NRPs constam na aba “Resumo_WACC” e “Input_critérios” as quais compõem a planilha de modelagem econômico-financeira do Projeto.

Tabela Apêndice D 14: NRP Autopista Régis Bittencourt

RISCO	CRITÉRIO	NR	Pesos	NRP	CMPCr
Volume de Tráfego	PRECISÃO NA ESTIMATIVA DO VOLUME PEDAGIADO	0.00	21.91%		
Condicionantes das licenças	ESTÁGIO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL	2.40	5.09%		
	SENSIBILIDADE AMBIENTAL	3.00	5.09%		
Interferências	EXTENSÃO EM ÁREA URBANA	1.00	3.96%		
Desapropriações e desocupações	CUSTOS RELATIVOS DAS DESAPROPRIAÇÕES E DESOCUPAÇÕES	0.80	5.09%		
	SENSIBILIDADE SOCIOAMBIENTAL	2.00	5.09%		
Serviços do PER e obras da concessão	RELEVO MONTANHOSO	2.00	9.73%		
	TRECHOS GREENFIELD E TÚNEIS	2.00	9.73%		
	AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE	0.00	9.73%		
Cronograma	CONCENTRAÇÃO DE INVESTIMENTOS	0.00	11.71%		
Tamanho do Programa de Investimentos	CAPEX	3.00	12.87%		

Fonte: Comissão de Solução Consensual Régis Bittencourt

182. Adicionalmente, o Custo Médio Ponderado de Capital Regulatório (CMPCr) associado a cada perfil de risco se dá pela fórmula a seguir:

Figura Apêndice D 15: Cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital Regulatório



Fonte: Comissão de Solução Consensual Régis Bittencourt

183. O CMPCr para o Risco 2 (CR 2) referente ao presente trimestre (jan-fev-março) corresponde à taxa de 11,41%, conforme memória de cálculo a seguir:

- **WACC para CR 2 em fev/2025: 11,41% = 6,47% (TLP 1º trim/2025) + 4,94% (SPREAD CR 2)**

184. Diante do exposto, e considerando a adesão da concessionária, será adotado o WACC de 11,41% para a Régis Bittencourt, em estrita conformidade com a metodologia da ANTT.

Prazo

185. Atendendo à modicidade tarifária, à necessidade de amortização de investimento e financiabilidade do projeto, para manutenção de novo equilíbrio do contrato, as partes consentem em alterar o prazo contratual de forma a totalizar 15 (quinze) anos, contados a partir da data de assinatura do Termo Aditivo de modernização do contrato, representando uma ampliação de 8 anos no prazo do contrato. Tal alteração de prazo se faz necessária para que a tarifa fique dentro de patamares suportados pela sociedade e torne o projeto financiável.

Tarifa

186. A tarifa é calculada a partir do modelo econômico-financeiro, considerando a projeção do tráfego ao longo do prazo da concessão, os investimentos e as despesas administrativas e operacionais necessários para a prestação dos serviços adequados e a taxa interna de retorno.

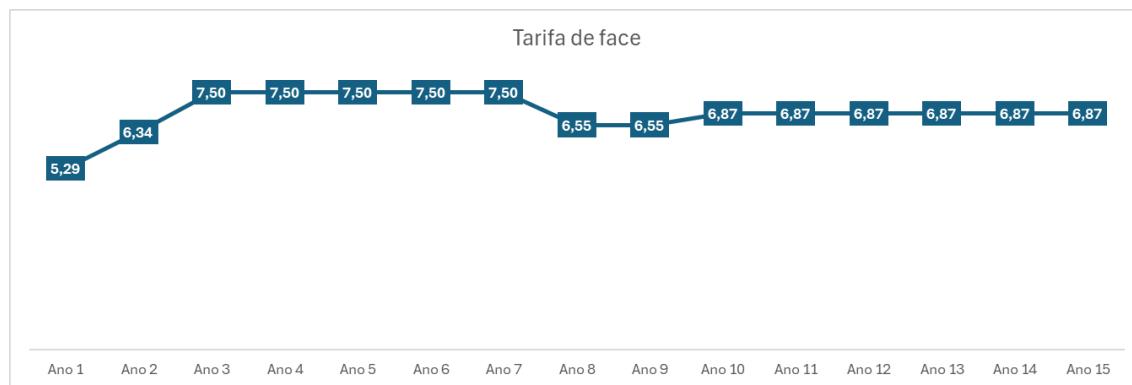
187. A tarifa de cada praça de pedágio é calculada com base em uma tarifa quilométrica (TKM) média em relação ao valor praticado atualmente. Adicionalmente, a tarifa considera o tipo de via, o qual para o caso da Régis Bittencourt fora considerado como sendo do tipo “pista dupla”, haja vista que a rodovia já se encontra totalmente duplicada desde o início do atual contrato. Em tempo, esclarece-se que não foi aplicado fator de reclassificação de 30% para pista dupla, pois a tarifa em vigor é oriunda de um contrato de 2008, o qual não previa distinção entre tarifas de pista simples e dupla.

188. A política pública trouxe a previsão inicial de 3 degraus tarifários nos 3 primeiros anos da modernização do contrato desta rodovia, período este que coincide com a fase de transição de que trata o art. 4º da Portaria MT nº 848, de 25 de agosto de 2023. A TKM, fixada em valor correspondente ao atualmente praticado na concessão, será objeto de aumentos anuais durante a fase de transição, conforme degraus tarifários.

189. A TKM atual, para fins do Modelo Econômico-Financeiro, é de R\$ 0,05912, cujo montante corresponde ao valor médio da Tarifa de Pedágio (TP) em vigor, deflacionado pelo IPCA do período março/2023 a dezembro/2024 (uma vez que o estudo tem como data-base março/2023 e a última Revisão Ordinária realizada pela ANTT ocorreu em dezembro/2024).

190. Considerando que os patamares de aumento tarifário acordados (degraus) são de 40%, 20% e 17,79%, tem-se que: (1) a TKM do 1º ano corresponde a R\$ 0,08277; (2) a TKM do 2º ano corresponde a R\$ 0,09932; e (3) a TKM do 3º ano corresponde a R\$ 0,11699 (data base março/23). Após a incidência dos três Degraus Tarifários, da redução pelo fim do “FCM 2” adicional no ano 8 e da reclassificação do 11º ano, a TKM será de R\$ 0,10902 para os anos finais. Em tempo, esclarece-se que a reclassificação do 11º ano, equivalente a um aumento de 5% da TKM, refere-se à conclusão das obras no 10º ano.

Figura Apêndice D 16: Tarifas de face ao decorrer dos anos.



Fonte: Planilha de modelagem econômico-financeira Régis Bittencourt

191. Quanto à tabela acima, a mesma detalha, ao longo dos 15 anos do prazo remanescente da concessão, as tarifas cobradas para veículos de passeio (categoria 1) em cada uma das 6 praças de pedágio da ARB (“valores de face”), sem considerar nenhum desconto (DBT e DUF).

192. O modelo tarifário proposto consiste em iniciar com patamares tarifários menores nos três primeiros anos do projeto, durante o período de transição, com previsão de execução de grande volume de obras, para, na medida em que a empresa for entregando aos usuários obras de ampliação de capacidade, e outros investimentos relevantes, a tarifa possa ser aumentada progressivamente. Neste contexto, calcula-se a TKM homogênea, isto é, a tarifa média sem degraus ou reclassificações tarifárias. A TKM homogênea calculada para a solução aqui proposta é de R\$ 9,84 para cada 100 km (mais R\$ 1,41 a preços de mar/23 até o ano 7 referente à inclusão do “FCM 2”).

193. A partir do 4º ano da Concessão, passará a ocorrer a Reclassificação Tarifária, ou seja, serão acrescidos à tarifa quilométrica (TKM) incrementos em função do aumento da capacidade ofertada, conforme os Editais da 5ª Etapa, conforme ampliação de capacidade disponível em cada Trecho Homogêneo da seguinte forma: 5% para uma faixa adicional em pista dupla e 10% para duas faixas adicionais em pista dupla. Além disso, será concedido acréscimo de 5% aplicável a todas as praças de pedágio do Sistema Rodoviário, em caso de conclusão conjunta de obras de melhorias previstas no PER. O procedimento de vistoria seguirá os moldes normativos em vigor da ANTT.

Modernizações Regulatórias

194. A construção do acordo consensual pressupõe a modernização regulatória do contrato, passando a concessão a vigorar com o modelo regulatório da 5^a Etapa do Procrofe, já inserido nos projetos de outorga de Rota dos Cristais, Rota Sertaneja, Rota do Zebu, L3 e L6 do Programa PR Vias e BNDES CN1 e CN5, todos atualmente já aprovados ou em tramitação no Tribunal de Contas da União, nos termos da IN 81/2018.

195. Entende-se que as modernizações regulatórias têm objetivo de modernização, otimização e padronização regulatória. A proposta traz melhorias da gestão contratual pela Agência Reguladora: reduzindo o fardo regulatório, melhorando a percepção do usuário, além de equalizar de forma mais equilibrada e equânime o compartilhamento de riscos, visando manter a saúde financeira do projeto em caso de oscilações de demanda, variações de insumos, ocorrência de eventos extraordinários de instabilidade geotécnica, ou gastos acima do previsto com desocupação e desapropriação, com o uso de fatores de reequilíbrio contratual que incidem sobre os recursos vinculados à concessão.

196. Ressalta-se que pelo novo mecanismo de contas vinculadas é possível compensar riscos e formar reserva de contingência para o projeto, garantindo a sustentabilidade econômico-financeira da concessão com recursos financeiros oriundos da própria concessão. Além de uma alocação de riscos mais objetiva, incluindo a forma de compartilhamento de riscos extraordinários e residuais, destaca-se que o modelo regulatório em comento possui diversos mecanismos voltados ao incentivo do cumprimento do contrato, fruto do aprendizado, evolução da regulação e maturidade atingida pela Agência, como a previsão de acréscimos tarifários vinculados à liberação ao tráfego das obras de ampliação de capacidade, a possibilidade de redução do capital social aportado em função do atingimento de metas de execução de investimentos, dentre outros aspectos. Entende-se que incentivos financeiros como estes contribuem para evitar que a concessionária opte por um caminho de litigância no âmbito regulatório ou mesmo judicial, sob pena de não fazer jus aos efeitos destes mecanismos.

197. Além de uma alocação de riscos mais objetiva, incluindo a forma de compartilhamento de riscos extraordinários e residuais, destaca-se que o modelo regulatório em comento possui diversos mecanismos voltados ao incentivo do cumprimento do contrato, fruto do aprendizado, evolução da regulação e maturidade atingida pela Agência, como a previsão de acréscimos tarifários vinculados à liberação ao tráfego das obras de ampliação de capacidade, a possibilidade de redução do capital social aportado em função do atingimento de metas de execução de investimentos, dentre outros aspectos. Entende-se que incentivos financeiros como estes contribuem para evitar que a concessionária opte por um caminho de litigância no âmbito regulatório ou mesmo judicial, sob pena de não fazer jus aos efeitos destes mecanismos.

198. As alterações são objeto de detalhamento no PER (Anexo 2 do Termo de Autocomposição), e estão refletidas nos valores de tarifas calculados pela MEF (Anexo 1 do Termo de Autocomposição), cujas principais inovações são assim resumidas:

- a) Nova matriz de riscos com nova distribuição de riscos entre o poder concedente e concessionária, para os riscos mais relevantes: cambial, demanda, insumos, geotécnicos, desapropriação e desocupação, licenciamento ambiental, extraordinários (insumos e demanda) e residuais;
- b) Substituição da gestão contratual que consistia em fluxo de caixa (plano de negócios) por regulação por fatores com a introdução de fatores paramétricos de reequilíbrio por meio dos Fatores A, D e E, e de compensações financeiras por meio do Fator C, conforme regulamentação vigente da ANTT;
- c) Estabilidade tarifária e regulatória, com foco na utilização de contas vinculadas para a constituição de reserva de contingência, fatores paramétricos de reequilíbrio

incidentes sobre a alíquota de recursos vinculadas e a concentração de efeitos sobre a tarifa nas revisões quinquenais;

d) Política tarifária com isenção de cobrança de pedágio para motos, conforme definido pelo Ministério dos Transportes;

e) ESG: introdução de padrões de desempenho do IFC (*International Finance Corporation*), carbono zero; recurso de resiliência climática; boas práticas de governança corporativa e questões de integridade;

f) Novo modelo de penalidades, com valores proporcionais ao fato gerador, multas fixas e moratórias e abandono da unidade de referência de tarifa (URT);

g) Cláusulas expressas e específicas incluindo estoque de melhorias, manutenção do nível de serviço, contornos alternativos e obras supervenientes;

h) Atuação de Verificador, organismo acreditado pelo Inmetro para Avaliação da Conformidade, encarregado de avaliar projetos, obras e parâmetros de desempenho da infraestrutura;

i) Alavancas financeiras no contrato de concessão, as quais modularão as obrigações financeiras em decorrência da deterioração do Indicador de Inexecução Acumulada (IIA);

j) Introdução dos Descontos Básicos de Tarifa (DBT) de 5% por uso de tags de pagamento automático e Descontos de Usuário Frequentes (DUF) progressivos ao longo de um mês;

k) Itens de infraestrutura acessória para a Polícia Rodoviária Federal (PRF), limitados a 0,5% em termos de impacto na tarifa básica de pedágio;

l) Regulação por incentivos por meio de degraus e reclassificações tarifárias condicionadas à entrega de pacotes de obras durante o período de transição e, posteriormente, pela execução de obras de ampliação de capacidade (duplicação ou faixas adicionais);

m) Regamentos específicos para cada hipótese de extinção serão estabelecidos, incluindo detalhamento da metodologia para cálculo de indenização, além da introdução do Índice de Inexecução Acumulada (IIA), que enseja a expedição de alertas e a indicação de caducidade; e

n) Novo padrão de Programa de Exploração da Rodovia (PER) com a racionalização e objetividade dos parâmetros de desempenho exigidos, assim como maior assertividade na indicação de soluções de ampliação de capacidade.

199. No que concerne à matriz de riscos contratual, adota-se a sistemática de alocação e compartilhamento de riscos da 5^a Etapa de concessões.

200. As matrizes de riscos estabelecidas nos contratos de concessão destinam-se a estabelecer riscos alocados a cada uma das partes e em havendo a necessidade de mutabilidade das obrigações contratuais pelo Poder Público, seria natural e quisto uma reformulação na matriz.

201. Importa destacar que é vital à gestão contratual da ANTT que os contratos sejam padronizados, considerando-se a atual etapa de concessões rodoviárias. Os parâmetros mudam em relação ao que havia, e passam a ser melhores ou piores, a depender do item. No entanto, desde a realização do Grupo de Trabalho pelo Ministério dos Transportes, entende-se restar claro que as otimizações devem ser no sentido de manter o padrão de 5^a etapa a todos os contratos modernizados.

202. A tabela a seguir detalha alguns dos novos parâmetros:

Tabela Apêndice D 15: Detalhamento de novos parâmetros do contrato

Item PER	Serviço ou Sistema	Quantidade PER Régis Bittencourt (Vigente)	Quantidade de acordo com o PER Padrão 5ª etapa		Quantidade prevista PER (Repactuação) - Final
			Referencial	Quantitativo	
3.4.1	Sistemas de Gestão e Controle Operacional				
3.4.1.1	Centro de Controle Operacional	1	1 por concessão	Implantado	1
3.4.2	Sistema de Controle, Monitoração e ITS				
3.4.2.1	SAGT - Sistema de apoio à Gestão do Tráfego	Não se aplica	conforme projeto específico	Não se aplica	Não se aplica
3.4.2.2	SAT - Sistema de Análise de Tráfego	5		Implantado	18
3.4.2.3	DAI - Detecção Automática de Incidentes	33		Não se aplica	33
3.4.2.4	CFTV - Circuito Fechado de TV - Rodovia	269	70% da rodovia (1 a cada 3km + 5%)	94	295
	CFTV - Circuito Fechado de TV - Edificações	0	1 para cada BSO/PPV/PPD/Posto ANTT/UOP PRF/CCO e 2 para cada Praça de Pedágio	33	27
	CFTV - Circuito Fechado de TV - Passarelas	0	2 para cada Passarela	162	162
3.4.2.5	PMVf - Painel de Mensagem Variável - fixo	12	conforme projeto	-	18
3.4.2.6	PMVm - Painel de Mensagem Variável - móvel	6	1 para cada BSO	10	6
3.4.2.7	SDA - Sistema de Detecção de Altura	10	conforme projeto	-	10
3.4.2.8	SCV - Sistema de Controle de velocidade	17	conforme projeto	-	80
3.4.2.9	SCDV - Sistema de Controle Dinâmico de Velocidade	Não se aplica	a definir	-	Não se aplica
3.4.2.10	SMM - Sistema de Monitoramento Meteorológico	14	conforme projeto	-	14
3.4.2.11	SII - Sistema de Iluminação Inteligente	Não se aplica	a definir	-	Não se aplica
3.4.2.12	SRF - Sistema de Reversão de Faixas de Rolamento	Não se aplica	a definir	-	Não se aplica
3.4.3	SAU – Serviço de Atendimento ao Usuário				
3.4.3.1	BSO/SAU - Serviço de Atendimento ao Usuário - Edificação	10	Conforme projeto	10	10
	Totem de autoatendimento	9	1 para cada SAU	10	9
3.4.3.2	SIT - Serviço de Inspeção de Tráfego	11	Pré-CFTV 90 min	11	11
			Pós-CFTV 180 min	6	11
3.4.3.3	APH - Atendimento Pré-Hospitalar - Ambulância Tipo C	9	20 min em 90% / 30 min 10%	**	13
	APH - Atendimento Pré-Hospitalar - Ambulância Tipo D	5	60 min em 90% / 120 min em 10%	**	5
3.4.3.4	Serv. de Atend. Mecânico - Guincho Leve	12	60 min em 90% / 120 min em 10%	**	16
	Serv. de Atend. Mecânico - Guincho Pesado	7	90 min em 90% / 180 min em 10%	**	10
3.4.3.5	Serv. de Atend. a Demais Incidentes - CA Pipa	6	120 min em 90% / 240 min em 10%	**	6

	Serv. de Atend. a Demais Incidentes - CA Apr. de Animais	2	120 min em 90% / 240 min em 10%	**	2
3.4.3.6	PPD - Ponto de Parada e Descanso	Não se aplica	Conforme Projeto	-	2
3.4.4	Sistema de Comunicação com o Usuário				
3.4.4.1	Sistema de Comunicação	Implantado	Conforme projeto.	-	Implantado
		Não se aplica	Aplicativo	-	A implantar
		Implantado	Site na internet	-	Implantado
3.4.4.2	Sistema de Informações aos Usuários	Implantado	Disponibilização	-	Implantado
3.4.4.3	Sistema de Manifestações dos Usuários	Implantado	Disponibilização	-	Implantado
3.4.4.4	Função de Chamada de Emergência no aplicativo	Não se aplica	Disponibilização	-	Não se aplica
3.4.5	Sistemas de Pedágio e Controle de Arrecadação				
3.4.5.1	Praças de Pedágio	6	Conforme projeto	-	6
3.4.5.2	Pórticos de FreeFlow	Não se aplica	Conforme projeto	-	Não se aplica
3.4.6	Sistema de Pesagem Veicular				
3.4.6.1	PPVf - Postos de Pesagem Veicular Fixo	2	Conforme projeto	-	2
3.4.6.2	Pórticos de HS-WIM	Não se aplica	Conforme projeto	-	Não se aplica
3.4.7	Sistema de Transmissão de Dados				
3.4.7.1	Fibra óptica ou especificar	Implantado	Extensão	-	Implantado
3.4.7.1	Rede de Dados	Implantado	Conforme projeto	-	Implantado
3.4.7.2	Conectividade ao Longo da Concessão	Não se aplica	Conforme projeto	-	A implantar
3.4.8	Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial				
3.4.8	Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial	Implantado	BSOs/PPD, PPV, ESROD	-	Implantado
3.4.9	Sistema de Operação e Segurança de Túnel				
3.4.9	Sistema de Operação e Segurança de Túnel	Implantado	Conforme projeto	-	Implantado
3.4.10	Fiscalização da ANTT				
3.4.10.1	Escritórios de Fiscalização	1	Conforme projeto	-	1
3.4.10.2	Veículos de Fiscalização	3	Conforme projeto	-	3
3.4.11	Fiscalização PRF				
3.4.11.1	UOPS	5	Informar tipo de intervenção e quantitativo)	-	5
3.4.11.2	Veículos da Polícia Rodoviária Federal	Não se aplica	Conforme projeto	-	Não se aplica
3.4.11.3	Equipamentos de Comunicação	Não se aplica	Detalhar	-	Não se aplica

Fonte: Produção da CSC

Período de Transição e Processo de Extinção Antecipada Consensual

203. A presente solução estabelece alguns mecanismos que visam incentivar a execução das obrigações pactuadas, são eles: previsão de um período de transição com fiscalização e acompanhamento contratual diferenciados, garantias financeiras do acordo, vedação à saída do grupo controlador da SPE durante o período de transição, previsão de regras objetivas em caso de descumprimento do acordo, e inserção de procedimentos para extinção antecipada consensual.

204. Essas regras visam uma adequada execução contratual e reestabelecer uma relação de confiança mútua entre as partes, poder concedente e concessionária, necessária para que a nova

formatação consensual contém de fato o compromisso de exequibilidade e boa-fé com vistas ao cumprimento.

205. Esse mecanismo proporciona uma transição ordenada e uma mudança estruturada nos parâmetros de gestão e execução contratual, assegurando que, ao término do período de três anos, o regramento específico cesse e o Termo Aditivo de modernização passe a produzir efeitos para os aspectos regulamentados durante esse Período a seguir descritos.

206. Certamente os contratos de concessão dizem respeito a uma relação jurídica complexa e carregam riscos inerentes por serem de longo prazo, porém, os investimentos assumidos durante o período de transição guardam a particularidade de, em sua grande maioria, terem projetos aprovados na ANTT e licença ambiental, fatores alegados como grandes barreiras para a execução dos investimentos originais, permitindo-se justamente que a concessionária os inicie no período exíguo consensual pelas partes. Ou seja, durante esse curto espaço de tempo há um conjunto de informações qualificadas que dão o projeto um elevado controle dos riscos, reduzindo bastante a probabilidade que ocorram eventos imprevisíveis que afetem a execução contratual.

207. Dessa forma, o período de transição é justamente um instrumento específico contratual que se utiliza dos mecanismos regulatórios mais modernos conhecidos pela Agência, com o fim, além de promover o cumprimento do contrato e incentivar que o compromisso seja executado, garantindo que não sejam promovidas novas otimizações estruturantes ao longo da vigência das novas condições da concessão, dada a excepcionalidade da solução ora proposta, o que poderia ter efeitos negativos para a consecução do interesse público e gerar problemas de risco moral. Ademais, a ANTT atualmente, por meio dos seus regulamentos tem competência para fazer a gestão do contrato de forma mais eficaz, partindo-se do princípio que no caso deste projeto que própria a concessionária atesta a exequibilidade.

208. Rememora-se que a própria Portaria 848/2023 aponta para a necessidade do período de transição, de, no mínimo, três anos, com vistas à execução de obras e serviços suficientes para garantir a qualidade, a fluidez e segurança da rodovia, com regras mais rigorosas para este período.

209. Considerando a execução imediata de investimentos, constante do inciso III do art. 3º da referida Portaria, a previsão de um período de transição, como mecanismo de mitigação de risco, tem o condão de garantir que as obras de ampliação de capacidade e melhorias previstas no contrato de concessão, e que não foram executadas pela empresa, possam ser reiniciadas imediatamente, logo após a materialização de eventual termo aditivo ao contrato em razão da negociação em tela.

210. Também durante o período da transição de 3 anos, os Processos Administrativos Simplificados (PAS) em andamento na ANTT, no valor de R\$ 32.205.500,00 para PAS (janeiro/2025), e o TAC Multas no valor de R\$ 373.200.957,60 milhões (dezembro/2024), ficam sobrestados, como forma de incentivar a execução dos investimentos nos primeiros anos do acordo, caso haja descumprimento durante o período de transição, automaticamente este valor passa a ser descontado de uma futura indenização por bens reversíveis em caso de saída antecipada da concessionária.

211. A concessionária também não poderá distribuir dividendos na transição, nem será autorizada a promover a transferência da concessão ou do controle societário. Somente será permitida a solicitação de autorização para a transferência de controle societário, conforme as regras regulatórias e legislação vigente, desde que cumprido mais de 80% das metas acumuladas estabelecidas para todo o período de transição.

212. Durante esse período de transição, Revisão Ordinária contemplará unicamente a implementação do degrau tarifário previsto e o Reajuste por meio do Índice de Reajuste Tarifário (IRT). Se houver uma defasagem entre o ano de concessão e a Revisão Ordinária do contrato, os

efeitos dessa defasagem serão compensados a partir do 4º ano, após o encerramento do Período de Transição, aplicando o Fator C com diluição de seus efeitos até o final do prazo da concessão.

213. Ademais, durante todo o período contratual, especialmente durante a transição, a concessionária, com vistas a conferir transparência ativa ao acordo, fará comunicação continuada da otimização, modernização contratual e do cronograma pactuado para as obras, por meio de sítio eletrônico específico que demonstre clara e eficazmente, em linguagem simples, para demonstrar ao usuário a execução contratual.

214. Após a expiração dos 3 anos do período de transição, o contrato seguirá regido por suas disposições regulares, até o encerramento de sua vigência. Os fatos ocorridos e o cronograma de obras correspondentes ao período de transição continuaram regidos pelas regras especiais daquele período, especialmente as causas de extinção antecipada consensual, mesmo que o processo seja instaurado ou concluído após os 3 anos do período de transição.

Fiscalização e acompanhamento contratual diferenciados

215. A fiscalização e o acompanhamento do acordo se darão por meio do cronograma de execução de obras pactuado, bem como pelo atendimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos. Os cronogramas serão detalhados por meio de plano de ação, com medições objetivas, visando um melhor acompanhamento por parte do verificador independente e da ANTT.

216. Além da fiscalização normatizada pela ANTT, o acordo prevê um acompanhamento detalhado, com periodicidade trimestral, para o período de transição, inclusive para as obras de restauração do pavimento, que terão metas de avanço físico, além daquelas de atingimento de parâmetros de desempenho previstos no PER.

217. Durante o período de transição, o acompanhamento do cumprimento das metas estabelecidas será feito trimestralmente por organismo de inspeção acreditada (OIA ou Verificador, conforme o Contrato de Concessão e Portaria Inmetro 367/2017, alterada pela Portaria Inmetro 39, de 06 de fevereiro de 2020).

218. As verificações mínimas, mas não restritas a, são auditoria de tráfego e receita, avaliação do atendimento a parâmetros de desempenho e avaliação técnica das obras em execução (conforme art. 5º da Portaria MT 848/2023).

219. O Verificador durante o período de transição será contratado pela Infra S/A, mediante diretriz do MT, sendo ressarcido pela Concessionária, visando a celeridade desse procedimento.

220. A ANTT fará acompanhamento trimestral do cumprimento das metas estabelecidas para o Período de Transição, de acordo com plano de ação, disponibilizando em sua página eletrônica os relatórios trimestrais de acompanhamento elaborados pelo Verificador e da própria Agência.

221. No caso de descumprimento superior a 20% (vinte por cento) das metas acumuladas estabelecidas para o Período de Transição, conforme o relatório trimestral de apuração do adimplemento, independentemente da avaliação de culpa, a Concessionária será notificada para ajustar seus níveis de adimplemento em um prazo adicional de três meses.

222. Persistindo o inadimplemento acima de 20% (vinte por cento) das metas acumuladas, será instaurado processo de extinção antecipada consensual da concessão, com a imediata comunicação ao Ministério dos Transportes, com o objetivo de apurar o descumprimento das metas pactuadas, em rito sumário, com prazo máximo de 120 dias, a ser definido no termo aditivo de modernização.

223. O acompanhamento poderá ser feito mediante a contratação de empresa especializada, da Agência Infra, de Verificador Independente, em caráter específico, ou de outra maneira definida

pelo Ministério dos Transportes, cabendo a este a viabilização da contratação do agente responsável.

Regras objetivas previstas em caso de descumprimento – Extinção antecipada consensual

224. Importa destacar que uma das maiores dificuldades do Poder Concedente é ter uma porta de saída efetiva para uma empresa parceira que opera serviços públicos e está em contínuo descumprimento contratual. Por uma série de motivos, que não caberiam ser descritos detalhadamente no bojo deste relatório, um dos instrumentos legais para esse fim seria a caducidade, que se tornou um instituto custoso e de rara aplicabilidade no setor rodoviário.

225. A extinção antecipada consensual consiste em um regramento específico, durante um prazo de 3 anos, cuja finalidade é extinguir a relação jurídica de forma definitiva, para que o Poder Concedente, se assim entender cabível, tenha um mecanismo que seja capaz de definitivamente extinguir a relação jurídica, que não iria bem.

226. Este relatório técnico visa esclarecer as implicações jurídicas e operacionais do instituto da extinção antecipada consensual, oferecendo um entendimento claro sobre suas funções, obrigações e consequências para todas as partes envolvidas.

227. Diante disso e considerando que a solução deve enfrentar o histórico de dificuldades no cumprimento das obrigações contratuais originais por parte da concessionária, bem como mitigar o risco de mais uma vez não ser possível de ter uma saída efetiva da concessionária em caso de não cumprir o acordo, foi pensada a extinção consensual antecipada para a solução ora discutida.

228. Ora, se nem mesmo nesse período de curto prazo o controlador conseguir executar as obrigações tão logo pactuadas, de fato, há que se convir que o interesse público primário não foi alcançado pela solução consensual e têm sérios riscos de que não o seja em um prazo oportuno, de forma que a saída expressa é um mecanismo que guarda proporcionalidade e razoabilidade para dar fim a um contrato que em mais uma tentativa, mesmo remodelado e reestruturado, fracassou.

229. Dessa forma, ao longo do período de transição, a concessionária deverá cumprir no mínimo 80% (oitenta por cento) de execução acumulada dos investimentos previstos no PER para não ensejar a extinção antecipada do Contrato, assim como deverá manter um mínimo de 90% (noventa por cento) das metas previstas para que faça jus à aplicação dos Degraus Tarifários.

230. Caso haja o inadimplemento acima de 20% (vinte por cento) das metas acumuladas, e persistindo essa situação por dois trimestres, será apresentada defesa pela concessionária em 15 dias, e a ANTT terá 15 dias para arquivamento em caso de ausência de nexo de causalidade para a instauração do processo. Findo este prazo sem que tenha havido o arquivamento pela ANTT, será instaurado pela ANTT processo de extinção antecipada consensual da concessão, de forma imediata, independentemente da avaliação de culpa, salvo caso fortuito ou força maior, fato da administração ou fato de terceiros, com a imediata comunicação ao Ministério dos Transportes.

231. O rito será sumário, com prazo máximo de 120 dias, a ser regulamentado no Termo Aditivo de modernização e da decisão que instaure o processo de extinção antecipada não caberá recurso.

232. O processo na ANTT observará o contraditório e ampla defesa da Concessionária, irá apurar se há nexo de causalidade entre as ações ou omissões da Concessionária que contribuíram para o descumprimento das metas estabelecidas e assim determinar se é caso de encerramento do contrato.

233. Caberá à ANTT verificar descumprimento das metas estabelecidas e propor ao Ministério dos Transportes a declaração da extinção do contrato. Após decisão da Diretoria

Colegiada da ANTT, a extinção antecipada consensual será declarada por ato do Ministério dos Transportes, no prazo de 10 dias, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo.

234. As partes renunciarão ainda à discussão judicial ou arbitral sobre o mérito da extinção antecipada consensual, limitando eventuais controvérsias aos aspectos patrimoniais, após a extinção do contrato.

235. Uma vez finalizado o processo de forma antecipada com a declaração de extinção do contrato, haverá a perda dos efeitos tarifários do acordo, retornando a tarifa calculada ao patamar anterior à incidência dos degraus tarifários. Ou seja, na prática, não há a aplicação de Fator D, pois ele não será verificado no período de transição, o mecanismo utilizado serão os degraus tarifários durante o período. Contudo, ao perder o efeito dos degraus retorna-se ao patamar tarifário pré-acordo, embutindo os descontos que vigoravam até a solução consensual ocorrer.

236. Ademais, com o acompanhamento dos verificadores independentes, busca-se uma maior celeridade na definição de eventual indenização em processo de extinção antecipada.

Garantias financeiras

237. Para conferir maior segurança ao ajuste, será exigida a realização de aporte adicional na concessão, correspondente a 15% do déficit do fluxo de caixa da concessão durante o ciclo de obras, o que representa o valor de R\$ 268,6 milhões. O montante deverá ser integralizado como capital social na SPE e poderá ser reduzido em até 50% caso demonstrada captação dos respectivos recursos de no mercado financeiro, cuja demonstração deverá ocorrer concomitantemente à assinatura do termo aditivo.

238. Por fim, durante todo o ciclo de investimentos, a Concessionária deverá contar com garantia de execução no montante de 5% (início e fim do período) ou 2,5% (anos intermediários) da Receita Bruta em Valor Presente Líquido (VPL) relativo ao novo período do projeto (15 anos). Assim, será provida salvaguarda adicional em caso de extinção antecipada consensual, podendo a garantia ser acionada para reaver prejuízos causados ao poder concedente, além de cobrir multas aplicadas e outras somas devidas em sede de haveres e deveres.

Processo Competitivo

239. Foi pactuado que será realizado processo competitivo para seleção de proponente interessada em assumir o controle da concessão, com oferta da Transferência Definitiva de 100% das ações da Concessão da ARB ao mercado.

240. Entende-se que o processo de adequação contratual para troca total de acionistas ou até da concessão em si, supervisionada pela ANTT, constitui-se como alternativa eficaz e legal ao processo de repactuação inicialmente pensado no âmbito do GT, em que a renegociação seria feita diretamente com a concessionária atual, sem oportunizar ao mercado o ativo remodelado, para fins de mitigação de riscos morais, sistêmicos e assimetrias de informações. Este foi definido como um instrumento de validação das condições acordadas, especialmente após as profundas atualizações na modelagem econômico-financeira desenvolvidas pela solução consensual.

241. O procedimento competitivo como aqui proposto será útil à sociedade e atende o interesse público, pois será um processo célere, realizado em menos de 6 meses, ao passo que o atual procedimento de relíctação tem sido moroso, levando em torno de 5 anos. Ademais, seriam reduzidas as externalidades negativas decorrentes de uma mudança de concessionária pois haverá continuidade na prestação do serviço público e a manutenção dos empregos hoje existentes.

242. A seguir, apresenta-se alguns entendimentos jurídicos que fundamentam a opção pela realização de um procedimento competitivo. Após esta discussão, detalha-se as diretrizes propostas para tal processo de oferta ao mercado. Por fim, na próxima seção, apresenta-se uma

discussão de riscos e de como a solução proposta e em especial, o processo competitivo mitigam tais riscos.

Regulamentação e Jurisprudência sobre processo competitivo

243. A transferência de controle ou da concessão é uma possibilidade real e já regulamentada.

244. A Resolução ANTT nº 5.927/2021 "estabelece as regras e procedimentos a serem observados pelas concessionárias para análise de transferência de concessão ou do controle societário da concessionária". Conforme art. 52 do normativo, as transferências de concessão ou do controle societário devem ser objeto de anuência prévia da Agência. Entretanto, de acordo com o art. 82, ficam previamente anuídas as transferências que observem as seguintes condições: I - sejam atendidas as exigências de qualificação técnica e econômica previstas no edital; e II - seja atestada a regularidade jurídica e fiscal do pretenso controlador.

245. Sobre o tema, cabe ainda trazer à baila a Ação Direta de Inconstitucionalidade -ADI nº 2.946, de 9/3/2022, que julgou improcedente o pedido de declaração de inconstitucionalidade do art. 27 da Lei nº 8.987/95, o qual autoriza a transferência de concessão ou do controle societário da concessionária, desde que anuída pelo Poder Concedente, ao decidir que não é necessária a realização de licitação prévia para transferência de concessão ou do controle societário da concessionária.

246. Na discussão da ADI, os entendimentos pela inconstitucionalidade da troca da concessão ou do acionista sem licitação se daria pelo caráter *intuitu personae* dos contratos de concessão que, sendo de caráter personalíssimos, não permitiriam a alteração contratual subjetiva. Ao deter-se sobre análise do princípio da impessoalidade, entendeu-se ir de encontro com a ideia de que a administração pública prefira, sem qualquer racional, um contratado em particular. E, por isso, o caráter *intuitu personae* nos contratos administrativos não se mantém justamente por ser ínsito aos contratos a sua mutabilidade.

247. E, por definição do caráter dos contratos de concessão que são *sui generis* e de longuíssimo prazo, o Min. Relator Dias Toffoli define que não há desobediência à obrigatoriedade de licitar tão somente com a alteração do particular contrato, devido à "natureza incompleta e dinâmica desses contratos e a necessidade de zelar pela continuidade da prestação adequada dos serviços públicos".

248. E, além do exposto, prevalece o entendimento de que, acima do caráter personalíssimo dos contratos de concessão, encontra-se a "proposta mais vantajosa, sendo essa a que vincula a administração e faz surgir o atendimento ao interesse público". Em síntese, a possibilidade de troca da concessionária ou do seu controle societário é permitida, em detrimento do dever de licitar, observando-se:

- a) a mutabilidade inerente aos contratos de concessão: por serem longos, complexos, de altíssimo custo e investimento, elevado nível de tecnicidade e, por isso, incompletos por não ser possível preverem-se todas as situações que os afetarão ao longo dos anos de execução;
- b) a impessoalidade que rege as relações público-privadas: por entender que a obrigatoriedade em se manter um contratado, somente por entender-se ser um contrato personalíssimo, depõe contra o princípio da impessoalidade;
- c) a vinculação da administração pública à proposta mais vantajosa: por encontrar-se o interesse público na entrega à sociedade da proposta que seja mais vantajosa, efetivamente realizável;

d) a continuidade da prestação dos serviços públicos: por contemplar a utilidade aferida pelo usuário com aquele serviço público efetivamente entregue, a quem se destina, ao final, a entrega inerente da outorga do serviço público ao privado.

249. Todos esses ditames acima expostos são considerados mais relevantes frente à suposta obrigação de se manter a concessão como se encontra, por ser de caráter personalíssimo. Assim, no caso do presente acordo, a proposta de ainda se realizar um procedimento competitivo é mais conservadora e restritiva do que aquilo que foi decidido pelo STF no caso citado, entendimento mais permissivo, portanto.

250. No contexto da construção do projeto de concessão, discute-se a possibilidade de a concessionária ser responsável por apresentar os estudos iniciais e participar do processo competitivo, com o objetivo de otimizar o contrato. A fundamentação jurídica para essa prática pode ser encontrada, por analogia, no Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), conforme orientado pelo Decreto 8.428/2015.

251. O PMI é um instrumento que permite ao Poder Público solicitar que pessoas físicas ou jurídicas de direito privado apresentem, por sua conta e risco, estudos de viabilidade de um projeto. Estes estudos têm a finalidade de subsidiar a administração pública com informações essenciais para a estruturação de concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs). Segundo o Decreto n. 8.428, os artigos 18 e 19, que tratam das PPPs, também se aplicam às concessões, permitindo que a concessionária participe do processo licitatório.

252. Adicionalmente, os estudos iniciais elaborados pela concessionária passaram pelo crivo da ANTT, da CSC no âmbito do TCU, do Ministério dos Transportes e da Infra S/A.

253. Dessa forma, se a legislação permite que pessoas ou entidades que elaboraram os estudos de viabilidade também participem do certame, conforme previsto no PMI, há fundamentos para a elaboração de estudos pela concessionária no âmbito de uma solução consensual. Esta participação é, na verdade, vista como benéfica ao processo, pois a concessionária que já está familiarizada com o projeto tem melhores condições de propor soluções mais eficazes e de otimizar a execução contratual. Portanto, a participação da concessionária na elaboração dos estudos e no certame pode ser vista como uma prática vantajosa e juridicamente amparada.

Possíveis formas de venda do ativo

254. Para o processo competitivo, avaliou-se o cenário de troca de SPE e a manutenção da SPE com troca de acionistas integral ou parcial.

255. A manutenção da atual Sociedade de Propósito Específico (SPE), com troca parcial ou integral de acionistas, traz benefícios, pois aceleraria a entrega de obras, objetivo final da política pública ministerial. Caso se tratasse de uma troca da concessão, haveria uma necessidade de obtenção de novas licenças ambientais e de constituição de novo CNPJ.

256. A troca de controle seria implementada mediante procedimento licitatório privado, supervisionado pelo regulador, que deverá cuidar para que prevaleça a seleção da proposta mais vantajosa e seja garantida a habilitação técnica e econômica do interessado. O procedimento conduzido pelo privado tende a ser mais ágil do que uma licitação pública, pois dispensará os prazos necessários para a formalização de um novo contrato, para a integralização de capital, mobilização, dentre outras atividades, possibilitando assim o atendimento ao objetivo de política pública de antecipação de investimentos em relação à opção de realização de uma rellicitação tradicional.

257. Nesta seara, partiu-se da premissa que eventuais licitantes tenham liberdade para associar-se para compra, ou até mesmo de associar-se com o Grupo Arteris, caso seja do interesse dos privados. Tais operações se dariam no âmbito privado e, portanto, não foram objeto de aprofundamento na comissão.

As diretrizes propostas para o procedimento competitivo

258. A solução de modernização contratual proposta para o contrato da ARB prevê que a ANTT promova procedimento à semelhança de um leilão público (com base no art. 27 da Lei 8.987/1995) para oferta ao mercado da Transferência Definitiva de 100% das ações da ARB. As diretrizes para o processo competitivo estão no Anexo 3 do Termo de Autocomposição.

259. O procedimento semelhante aos certames públicos será realizado em sessão na B3 e deverá ter requisitos de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal dos interessados e contar com fase de esclarecimentos e possibilidade de impugnações e recursos. A ANTT procederá à verificação de garantias e habilitações, conforme em processos de leilão tradicionais.

260. Outra característica relevante dessa venda é que, mesmo sendo uma negociação privada, deverá ser feita com padrões de transparência e isonomia, com supervisão pública da ANTT, de forma a se evitar uma venda favorecida a um parceiro que ofereça, em outros negócios, vantagens e ganhos, de modo que a apropriação de parte do valor do novo contrato seja, por vias transversas, realizada.

261. Definiu-se a utilização do critério de menor tarifa com base em um percentual de deságio sobre a tarifa-teto.

262. A proposta consensuada pela Comissão de Solução Consensual funcionará como estudo referencial e proposta da ARB. Os competidores, inclusive o atual grupo controlador, deverão entregar envelopes fechados contendo garantia de proposta e proposta de preço antes da realização da sessão pública.

263. Após recebimento dos envelopes fechados, poderão ser apresentadas propostas em viva-voz, com possibilidade de repique ao menor valor apresentado, com etapa de viva-voz aberto. Entendeu-se que o viva-voz será feito ocorrendo diferença percentual de 5% sobre o primeiro colocado, em similaridade ao modelo editalício da 5ª Etapa de Concessões.

264. Será admitida a participação do grupo controlador atual da concessionária no certame, desde que apresente envelope fechado juntamente com os demais concorrentes, podendo também participar de viva-voz caso não ultrapasse discrepância de 5% em relação à melhor oferta de interessados pelo ativo.

265. Sobre esse assunto, importa destacar que nesta solução há possibilidade de participação do grupo atual, diferentemente do disposto na relicitação, em que a ARB não poderia participar do novo certame.

266. A relicitação fala de um processo de rescisão e saída amigável, então resta claro que se o processo desenha a saída da atual concessionária, não faz sentido que ela participe do novo certame. Já a repactuação aqui proposta parte de um ponto totalmente diverso: parte da premissa que é vantajoso para o poder público continuar com a mesma SPE, para possibilitar execução de obras imediata. O processo competitivo aqui proposto não tem a função de necessariamente selecionar nova concessionária, mas abrir a possibilidade. O objetivo aqui é validar o contrato modernizado, trazer isonomia ao processo e mitigar riscos moral e sistêmico.

267. Primeiro, importa destacar que o objetivo exposto na lei é de possibilitar novos e imediatos investimentos no setor de infraestrutura de transportes, bem como sanear contratos vigentes cuja continuidade da execução se tornou inviável. Nesse sentido, durante os trabalhos da comissão, percebeu-se que um dos maiores desafios para o alcance desse objetivo estaria justamente na troca de concessão, que envolve a elaboração de um novo projeto e o cálculo de indenização.

268. Assim, em busca de construir um modelo que resolvesse esse imbróglio, não guardaria sentido lógico a solução proposta seguir estritamente a letra do dispositivo legal, desconsiderando as razões que fundamentam a sua redação, visto que, na realidade, a possibilidade de participação da empresa no certame e manutenção da SPE é justamente um ponto que traz vantajosidade para a proposta de solução, garantindo a antecipação e execução de investimentos.

269. Ademais, o Ministério pontuou que um dos riscos relevantes que o processo de relição carrega é a possibilidade de leilão deserto. Na relição, havendo a ausência de interessados, há a abertura automática do processo de caducidade (art. 20), o que gera impactos negativos também, e um afastamento ainda maior da consecução do interesse público e do objetivo da lei.

270. Abrir a possibilidade de participação do acionista controlador da ARB no certame visa também mitigar o risco de leilão vazio atrelado à abertura de caducidade, tendo em vista que se, no procedimento competitivo ora em discussão não acudirem interessados, o atual controlador da concessionária fica obrigada a permanecer com a concessionária, dando início imediato às obras.

271. Voltando ao procedimento, o lance no mecanismo competitivo deverá considerar obrigatoriamente o pagamento pelo vencedor do processo competitivo valor da venda integral das ações pertencentes ao atual grupo controlador da SPE, a ser pago por eventual novo controlador, será de R\$ 120.000.000,00 milhões (junho/2026), juntamente com os demais pagamentos e resarcimentos previstos no edital.

272. Tendo como princípio a transparência ativa, a concessionária se compromete a disponibilizar todas as informações necessárias ao mercado acerca da SPE, seguindo as regras típicas de um processo de M&A (*Mergers and Acquisitions* ou Fusões e Aquisições).

273. Além das informações públicas da modelagem econômico-financeira, são também necessárias análises sobre atual situação do ativo em relação a dimensões que ultrapassam a esfera regulatória: passivos trabalhistas, tributários, ambientais, cíveis, concorrenciais, dentro outros. Considerando que os dados da Concessionária estão abertos ao público, por ser S/A de capital aberto, há liberdade pelo eventual comprador de realização de *due diligence*.

274. A ARB se compromete ainda com a disponibilização de licenças ambientais, projetos funcionais e executivos, relatórios de monitoração existentes, composições de custos entre outros, produzidos durante a égide do contrato original, relição e os trabalhos de Comissão de Solução Consensual. Esta documentação técnica da ARB: licenças ambientais, projetos funcionais e executivos, relatórios de monitoração existentes, composições de custos entre outros são de propriedade da SPE e serão transferidas a eventual novo controlador.

275. A ANTT é a responsável por disponibilizar, garantir e supervisionar a provisão de informações.

276. Adicionalmente, após homologação do Plenário do TCU da solução, a ANTT irá conferir transparência e disponibilizará à sociedade os dados gerais do projeto, de modo a permitir eventuais contribuições da sociedade organizada antes da publicação do edital. Para tanto, os dados gerais do projeto (projetos, MEFs, Edital, Termo Aditivo e anexos, projetos, licenças, dentre outros) ficarão à disposição do mercado em sítio eletrônico específico da ANTT. O edital e TA poderão sofrer ajustes baseados e fundamentados nas contribuições recebidas, desde que não contraponham as condições estabelecidas neste termo. A ANTT definirá prazo e processo de oitiva da sociedade.

277. Ficou estabelecido o prazo mínimo de 100 dias entre a disponibilização da documentação e publicação de edital do procedimento competitivo e a realização da sessão pública de leilão.

278. O grupo controlador da concessionária ARB se obriga a vender a integralidade das ações da Concessionária ao vencedor do processo competitivo, adotando as medidas legais, estatutárias e cartorárias cabíveis.

279. Não acudindo interessados no processo competitivo, será realizado o aditivo de otimização contratual com a mesma SPE, conforme valores acordados na Comissão de Solução Consensual, de forma que a ANTT e a ARB consentem em condicionar a assinatura do Termo Aditivo ao encerramento do processo competitivo.

280. O processo competitivo será encerrado com o cumprimento de todas as condições precedentes à transferência de 100% das ações da Concessionária, ou, caso não haja a seleção de um novo acionista, aos pagamentos e renúncias dos valores devidos pela ARB estipulados neste Termo, no TA e nos documentos do Processo Competitivo. As obrigações aqui identificadas e que permanecerão como responsabilidade da SPE são: as multas inscritas em Dívida Ativa da União e transitadas em julgado administrativamente, a dívida financeira e passivos trabalhistas e ambientais, detalhados na seção Haveres e Deveres e no Anexo 5, ao Termo de Autocomposição.

Haveres e Deveres da Autopista Régis Bittencourt

281. O levantamento e acerto de haveres e deveres de uma concessão é habitualmente feito com a extinção antecipada do contrato de concessão para o pagamento de indenização pelos investimentos em bens reversíveis não amortizados ou depreciados.

282. Como aqui nesta solução consensual há a possibilidade de troca acionária, como previsto e descrito na seção sobre processo competitivo, existiu a necessidade de se estimar o saldo de haveres e deveres.

283. Adicionalmente, aqui existe também o compromisso de renúncia a litígios, incluindo processos administrativos e judiciais - assim, foi feito o levantamento da existência e valores de processos, como parte do detalhamento de passivos da concessionária. Desta maneira, detalha-se o levantamento dos haveres e deveres da Autopista Régis Bittencourt.

284. Esses dois aspectos são considerados vantajosos ao interesse público em relação à rellicitação. Já no processo de devolução amigável há contratação do verificador independente para apoiar o cálculo da indenização, o que demanda custos e trabalho, bem como os litígios do passado seguem carregados pela SPE posteriormente ao término da concessão o que gera custos de transação. Na solução essas duas questões são resolvidas de imediato.

Ativos: haveres da Concessionária

285. Foram identificados os seguintes ativos: bens reversíveis não amortizados ou depreciados e pleitos administrativos (pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro) e judiciais em andamento, ingressados pela concessionária, em desfavor da ANTT.

286. Para avaliação e estimativa do valor dos investimentos vinculados aos bens reversíveis não amortizados ou depreciados, a Comissão de Solução Consensual se amparou na legislação vigente sobre a rellicitação e extinção antecipada de contratos.

287. A metodologia para cálculo do valor se baseia no levantamento dos bens reversíveis não amortizados ou depreciados por meio do valor contábil do ativo avaliado por verificador independente, conforme a Lei 13.448/2017, o Decreto 9.957/2019 e a Resolução ANTT 5860/2019.

288. No entanto, em vista da ausência de tempo hábil para uma verificação completa e que o cálculo detalhado é realizado por verificador independente, visando o alcance de um acordo no âmbito da Comissão de Solução Consensual, a Agência Nacional de Transportes Terrestres procedeu ao levantamento da estimativa dos bens indenizáveis não amortizados ou depreciados com base na análise do mapa contábil da concessionária, tendo sido realizados diversas apurações

e verificações buscando-se aplicar as regras da Resolução ANTT 5860/2019. O detalhamento da metodologia encontra-se no memorial em anexo.

289. Resumidamente, buscou-se apurar, com base nas regras dispostas na Resolução ANTT 5860/2019, o valor estimado dos bens reversíveis não amortizados ou depreciados, tendo-se chegado ao valor de R\$ 1.973.129.689,00, com posição de dezembro/2024, conforme quadro a seguir:

Tabela Apêndice D 16: valor estimado dos bens reversíveis não amortizados ou depreciados

BENS REVERSÍVEIS NÃO AMORTIZADOS OU DEPRECIADOS						
Valor residual (com atualização IPCA)						
BENS REVERSÍVEIS	Valor mapa contábil	Proposta original	Nova proposta	Proposta ANTT	Cenário em análise	Cenário proposto
1. Trabalhos iniciais	341.704.637	341.704.637	52.776.467	47.140.594	47.140.594	47.140.594
2. Recuperação	759.762.737	140.648.061	513.364.749	488.661.658	488.661.658	489.846.011
3. Desapropriações	54.145.534	54.145.534	57.240.581	18.933.724	37.000.000	25.508.342
4. Operação	171.764.083	171.764.083	153.575.987	65.150.409	113.150.409	107.474.494
4.1. Postos de pesagem	3.245.349	3.245.349	ND	ND	ND	ND
4.2. Praça de pedágio	132.647.264	132.647.264	ND	ND	ND	ND
4.3. Sistema de atendimento ao usuário	35.871.470	35.871.470	ND	ND	ND	ND
5. Melhoramentos da rodovia	1.720.697.471	1.720.697.471	1.380.921.811	1.269.460.117	1.269.460.117	1.269.460.117
5.1. Serra do Cafetal	ND	ND	963.450.963	947.371.329	947.371.330	947.371.330
5.2. Demais	ND	ND	406.062.934	310.680.875	310.680.874	310.680.874
Obras de arte especiais	139.694.859	139.694.859	ND	ND	ND	ND
Obras de melhorias/projetos executivos	1.581.002.612	1.581.002.612	ND	ND	ND	ND
Projetos	ND	ND	11.407.914	11.407.914	11.407.914	11.407.914
6. Administrativo	44.574.499	44.574.499	3.643.640	2.348.405	2.348.405	2.348.405
Cadastro	ND	ND	2.348.405	2.348.405	2.348.405	2.348.405
Sede	ND	ND	1.295.235	0	0	0
Tecnologia da informação	12.993.066	12.993.066	ND	ND	ND	ND
Veículos	968.387	968.387	ND	ND	ND	ND
Outros ativos	533.085	533.085	ND	ND	ND	ND
Bens administrativos	30.079.962	30.079.962	ND	ND	ND	ND
7. Rateio holding	ND	ND	63.012.523	0	0	0
8. Manutenção de pavimento	260.775.657	191.285.355	0	0	0	0
9. Retaladamento e contenções	105.762.492	105.762.492	36.499.535	24.557.715	30.557.715	31.351.726
10. Faixa de domínio	18.570.812	18.570.812	0	0	0	0
TOTAL	3.477.757.923	2.789.152.945	2.261.035.294	1.916.252.624	1.988.318.900	1.973.129.689

Fonte: Produção própria da ANTT

290. A estimativa dos bens reversíveis não amortizados ou depreciados, para junho de 2026, é de R\$ 1.942.155.030,20. A partir do valor apurado para dezembro de 2024, realizou-se o desconto do ativo até junho de 2026 pela taxa de depreciação mensal, calculada a partir da taxa anual de xx,xx% e a atualização pelo IPCA realizado até dezembro de 2024 e estimado até junho de 2026 (x,xx% a.a.) de acordo com o Boletim Focus de xx de xxxx de 2025.

291. Sobre os pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro em andamento, há valores pleiteados pela ARB que tiveram mérito reconhecido sem valores apurados pela ANTT. Apesar de não haver metodologia para o cálculo dos respectivos valores, as partes chegaram ao acordo de considerarem o montante de R\$ 30.900.135,52, base (Jan/25) para fins de acréscimo ao valor de saída da concessionária.

292. A respeito das renúncias a processos administrativos e judiciais, acordou-se que:

- d) A Concessionária renuncia a eventual valor decorrente de ação judicial (processo judicial nº 1029959-52.2019.4.01.3400) relativa à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em razão da demora do Poder Público em proceder à segunda habilitação da Concessionária no programa REIDI, conforme detalhado no anexo 5 do Termo de Autocomposição.
- e) A Concessionária renuncia a eventuais valores decorrentes de pleitos administrativos relativos a direito de reequilíbrio econômico-financeiro, relacionados no Anexo 5 do Termo de Autocomposição no valor de R\$ 333.707.836,01 (data-base dezembro/2024), refere a pleitos indeferidos pela ANTT.
- f) A Concessionária renuncia às ações anulatórias referentes a Processos Administrativos Sancionadores transitados em julgado e inscritos em dívida ativa, que totalizam o valor aproximado R\$ 54.209.276,76 (valor estimado jun/26).

Passivos: Deveres da Concessionária

293. Foi realizado, junto às áreas técnicas da ANTT e à Concessionária, o levantamento dos passivos da ARB tendo sido identificados os seguintes passivos: TAC multas; Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos na ANTT; multas inscritas em Dívida Ativa da União e transitadas em julgado administrativamente; debêntures; processos administrativos e judiciais em esferas cíveis, trabalhistas e ambientais e de outras naturezas, detalhados a seguir.

294. O Anexo 5 ao Termo de Autocomposição relaciona todos os processos administrativos, judiciais e outros que foram identificados pela ANTT e trazidos a esta comissão.

295. Os passivos referentes ao TAC multas; Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos na ANTT; multas inscritas em Dívida Ativa da União e transitadas em julgado administrativamente; e a dívida junto ao mercado permanecem sob responsabilidade da SPE, e seus valores já foram deduzidos do valor de venda integral das ações pertencentes ao atual acionista controlador, em caso de troca de controle como resultado do processo competitivo.

Do TAC Multas e dos Processos Administrativos Sancionadores (PAS) em trâmite

296. Foi celebrado TAC-Multas, em 27 de dezembro de 2024, no valor de referência de R\$ 373.200.957,60, valor já considerando o desconto de 40%, nos termos da Resolução ANTT nº 5.823/2018. As partes acordaram, para fins de cálculo do valor de venda da integralidade das ações pertencentes ao atual grupo controlador da SPE, o valor de R\$ 396.100.110,31 (estimado para junho de 2026).

297. Sobre os Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos em trâmite na ANTT, as partes identificaram 33 processos ativos, no valor potencial de R\$ 92.835.000,00 (posição de jan/25), e que desse total R\$ 60.000.000,00 são passíveis de anulação, resultando como somatório das penas pecuniárias decorrentes dos PAS o montante de R\$ 32.835.000,00. Pactuou-se aplicar um desconto de 40% sobre esse valor máximo estimado para as multas cujas infrações estão em apuração, em analogia ao previsto na Resolução ANTT nº 5.823/2018, acordando-se o valor estimado de R\$ 19.701.000,00 para PAS (jan/25), com o mesmo critério de atualização do TAC Multas.

Tabela Apêndice D 17: TAC-multas e PAS ativos

Processos Administrativos Sancionadores - PAS	Valores (janeiro/25)	Qtde	Estimado (junho/26)
1. TAC-multas 2024	373.200.957,60	325	396.100.110,31
PAS ativos (em tramitação)	92.835.000,00	33	98.531.241,66
PAS ativos (passíveis de anulação)	60.000.000,00	-6	63.681.526,36
PAS ativos (passíveis de inclusão no TAC-multas)	32.835.000,00	27	34.849.715,30
2. TAC-multas (em análise)(40% desconto)	19.701.000,00	27	20.909.829,18
TAC-multas (total)	392.901.957,60	352	417.009.939,49

Fonte: Dados da ANTT

298. A ANTT se compromete a suspender o TAC Multas e os PAS identificados no Anexo 5 do Termo de Autocomposição, durante o período de transição, como mecanismo de incentivo ao cumprimento das metas estabelecidas. As partes acordam que cumpridas as condições expressas no Termo Aditivo de modernização, o TAC Multas e os PAS suspensos serão definitivamente extintos. No caso de descumprimento das obrigações assumidas no período de transição que causem extinção antecipada contratual, os valores correspondentes ao TAC multas e PAS ativos serão deduzidos do valor da indenização pelos bens reversíveis não amortizados ou depreciados.

299. Ficam suspensos os prazos prescricionais durante o período de transição. Adicionalmente a SPE renuncia a qualquer eventual alegação de prescrição sobre o objeto dos PAS relacionados.

Das multas inscritas em Dívida Ativa da União e multas transitadas em julgado

300. Existem 29 multas com a União que totalizam o valor estimado de R\$ 54.209.276,76 (estimativa para jun/26). Todas essas multas estão transitadas em julgado no âmbito administrativo e, desse total, R\$ 37.569.134,28 se referem 20 multas já inscritas em dívida ativa, R\$ 16.640.142,49 se referem 9 multas não inscritas em dívida ativa. Os valores estão descritos na tabela a seguir.

Tabela Apêndice D 18: Dívida Ativa e Multas transitadas em julgado

3. Dívida ativa	25.204.311,27	15	30.035.345,31
4. Dívida ativa (SDJ)	6.322.016,95	5	7.533.788,97
5. Multas transitadas em julgado (mais de 120 dias)(SDJ)	10.847.122,86	8	12.926.244,14
6. Multas transitadas em julgado (mais 120 dias)	3.116.536,50	1	3.713.898,35
TOTAL - transitados em julgado	45.489.987,58	29	54.209.276,76
TOTAL	438.391.945,18	381	471.219.216,25

Fonte: Dados da ANTT

301. Este valor foi levantado durante os trabalhos da comissão e deverá ser atualizado junto à Advocacia-Geral da União.

302. Por se tratar de créditos da União, fica vedado às Partes dispor sobre multas inscritas em Dívida Ativa e Processos Administrativos Sancionadores com trânsito em julgado administrativo, e estes valores não foram e não poderão ser considerados em encontro de contas em sede de haveres e deveres junto à Agência, em razão do disposto no art. 5º do Decreto 9.194/17.

303. Independentemente da troca de controle acionário este valor permanece na SPE. O edital do processo competitivo deve deixar explícita a obrigação de pagamento integral dos valores inscritos em dívida ativa e multas transitadas em julgado anteriores ao Termo Aditivo do contrato.

304. A ARB ou um novo entrante se compromete a pagar ou a parcelar, nos termos previstos na Lei nº 10.522/02, ou ainda, a requerer parcelamento ou transação, nos termos previstos na Lei nº 13.988/20, junto à Procuradoria-Geral Federal no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da assinatura do Termo de Autocomposição.

Da dívida junto ao mercado

305. A manutenção do atual controlador ou a sua substituição por novo acionista que vença o processo competitivo não afasta ou compromete a sua responsabilidade pela dívida da SPE junto ao mercado, podendo repactuá-la ante as novas condições do contrato modernizado.

306. De acordo com o balancete de dezembro/24, o saldo devedor da dívida de debêntures junto ao mercado é de R\$ 1.789.594,00.

307. O valor estimado da dívida, de R\$ 1.716.458.617,15 Junho/26, abatido do saldo estimado das contas credoras de “Caixa e equivalentes de caixa”, “Aplicações financeiras” e “Aplicações financeiras vinculadas”, cuja soma está estimada em R\$ 181.477.063,17 Junho/26, foi considerado para fins do cálculo do valor de venda da Concessionária em caso de troca de controle.

308. O edital do processo competitivo deverá deixar explícito o valor dessa obrigação.

De outros passivos da União, trabalhistas e ambientais

309. A SPE permanece responsável por outros passivos em relação à União, cíveis, trabalhistas e ambientais, seja sob o encargo do atual grupo controlador ou de outro que venha a substituí-lo, devendo equacioná-los ao longo da execução contratual após assinatura do termo aditivo de modernização.

310. Foram identificados os processos cíveis, trabalhistas e de outras naturezas conforme descritos no Anexo 9 do termo de autocomposição, que contém as principais informações sobre cada um deles, tais como partes envolvidas, objeto, andamento processual atualizado, valor envolvido, entre outras.

311. Estes valores foram trazidos pela ARB e estarão abertos à verificação de eventuais interessados no processo competitivo por meio de *due diligence*.

Estimativa de cálculo referente ao valor de venda integral das ações do grupo controlador atual

312. Foi estimado de forma negocial, que o valor da venda integral das ações da Concessionária pertencentes ao atual grupo controlador da SPE, a ser pago por eventual novo controlador, será de R\$ 120.000.000,00 (estimado para junho/26).

313. Em vista da possibilidade de saída antecipada do atual controlador da Sociedade de Propósito Específico, identificamos semelhanças no que diz respeito ao cálculo de acerto de haveres e deveres da concessionária, comparativamente ao da indenização prevista nas normas aplicáveis à extinção antecipada do contrato.

314. De acordo com o art. 17, §1º, VII, da Lei nº 13.448/2017, nos processos de relíctação, a ANTT deve realizar o levantamento de indenizações eventualmente devidas ao contratado pelos investimentos em bens reversíveis vinculados ao contrato de concessão não amortizados ou depreciados. O Decreto nº 9.957/2019, que regulamenta a Lei nº 13.448/2017, prevê que o cálculo seja certificado por empresa de auditoria independente. Por fim, a indenização pelos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados ou depreciados consiste em apenas um dos itens da apuração de haveres e deveres e a Resolução ANTT nº 5.926/2021 estabelece outros itens incluindo saldo de multas e outros danos.

315. Para fins de cálculo do valor estimado de venda integral das ações pertencentes ao grupo controlador atual, os valores dos haveres e deveres foram estimados até a data-base prevista para a assinatura do Termo de Compra e Venda, da seguinte forma:

- f) Dívida ativa e multas transitadas em julgado: valores atualizados com base na Selic realizada até dezembro de 2024, e Selic projetada até o final de março de 2026. Conforme Boletim Focus de xx de xxx de 2025, a Selic projetada para junho/26 é de xx,xx%;
- g) TAC-multas e PAS ativos: valores atualizados com base no IPCA realizado até dezembro de 2024 e estimado até março de 2026 de acordo com o Relatório de Inflação de junho/26;
- h) Bens reversíveis não amortizados ou depreciados: a estimativa dos referidos bens, para junho de 2026, de R\$ 1.942.155.030,20, teve como base inicial o valor dos bens obtido a preços de dezembro de 2024, tendo sido amortizado e atualizado para IPCA até junho/26;
- i) Debêntures: os saldos devedores junto ao mercado e ao grupo Arteris, estimados para junho de 2026, foram fornecidos pela concessionária e deverão ser atualizados antes da data de assinatura do termo de compra e venda. Em caso de transferência do controle acionário da SPE, após a realização do Processo Competitivo, o atual acionista controlador Arteris S/A se compromete a capitalizar o valor total (principal e juros) das debêntures junto ao grupo Arteris, por meio da conversão do saldo de debêntures em capital social da SPE anteriormente a eventual troca do controle;
- j) Contas credoras: os saldos das contas credoras, estimados para junho de 26, foram fornecidos pela concessionária e deverão ser atualizados antes da data de assinatura do contrato de compra e venda, em caso de troca de controle acionário.

316. Assim, se estimou e foi consensual, pelos membros da Comissão de Solução Consensual, que o valor da venda integral das ações pertencentes ao atual acionista controlador e de emissão da Autopista Régis Bittencourt será de R\$ 120.000.000,00.

Apêndice E – Lista de figuras, gráficos e tabelas

Lista de Figuras