

**TERMO DE AUTOCOMPOSIÇÃO PARA  
MODERNIZAÇÃO DO CONTRATO DE  
CONCESSÃO DA CONCESSIONÁRIA DE  
RODOVIAS SUL-MATOGROSSENSE S.A.  
(MSVIA)**

**CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS SUL-MATOGROSSENSE S.A.**, (MSVIA ou Concessionária), sociedade por ações, inscrita no CNPJ sob o nº 19.642.306/0001-70 com sede na Avenida Zilá Corrêa Machado, 5.600, Bairro Moreninha, Campo Grande – MS, CEP: nº 79065-660, signatária do Contrato de Concessão de Serviço Público, de 12 de março de 2014, para exploração de 847,2 km da Rodovia BR 163/MS, do início da divisa com o estado do Mato Grosso e término na divisa com o Paraná, celebrado com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), representada neste ato na forma de seu estatuto social pelos seus Diretores Guilherme Motta Gomes e Angelo Luiz Lodi,

com as seguintes entidades da Administração Pública

**UNIÃO**, Pessoa Jurídica de Direito Público Interno, inscrita no CNPJ sob o nº 00.394.411/0001-09, por intermédio do Ministério dos Transportes (MT), representada neste ato pelo Ministério dos Transportes, por meio do Secretário Executivo Sr. George André Palermo Santoro;

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT)**, autarquia federal em regime especial criada pela Lei nº 10.233/2001 e inscrita no CNPJ sob o nº 04.898.488/0001-77, com sede no Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, trecho 03, lote 10, Projeto Orla Polo 8, Brasília - DF, Cep: 70.200-003, representada neste ato por seu Diretor-Geral, Rafael Vitale Rodrigues,

nos limites de suas respectivas competências constitucionais, legais e regulamentares, e, ainda, com a interveniência do

**TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU)**, órgão de controle externo da União, inscrito no CNPJ sob o nº 00.414.607/0001-18, com sede no Setor de Administração Federal Sul, SAFS — Quadra 4, Lote 1, Brasília — DF, CEP 70.042-900, representado neste ato pelo seu Presidente, o Ministro Bruno Dantas Nascimento,

e

**CCR S.A.**, inscrita no CNPJ/MF nº 02.846.056/0001-97, com sede na Avenida Chedid Jafet, 222 – Bloco B – 5º Andar, CEP 04551-065, Vila Olímpia, em São Paulo, Estado de São Paulo, neste ato representada em consonância com seu Estatuto Social, por seus Diretores Sr. EDUARDO SIQUEIRA MORAES CAMARGO e Sr. ROBERTO PENNA CHAVES NETO, como interveniente- anuente,

Considerando a instauração do Processo nº TC 033.777/2023-3, em trâmite no TCU e da Comissão de Solução Consensual constituída pela Portaria Segecex nº 6 de 1º de fevereiro de 2024, publicada no Diário Oficial da União em 06 de fevereiro de 2024, retificada em

15 de fevereiro de 2024, responsável pela elaboração da proposta de solução consensual para as controvérsias existentes no Contrato de Concessão de 12 de março de 2014, celebrado entre a ANTT e MSVIA.

Considerando que a MSVIA e a ANTT celebraram o Contrato de Concessão Edital nº 005/2013 - Parte VII, referente à concessão para exploração da Rodovia BR 163/MS;

Considerando que, em 20 de dezembro de 2019, a MSVIA requereu a relicitação do contrato, tendo sido qualificada por meio do Decreto nº 10.647, de 11 de março de 2021, e tendo sido celebrado o 1º Termo Aditivo ao Contrato, cujo objeto foi estabelecer as condições de prestação dos serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração, e execução dos investimentos essenciais, durante o período de transição e na transferência da concessão, a fim de garantir a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento;

Considerando que o termo final de vigência do 1º Termo Aditivo foi de 24 (vinte e quatro) meses contados da publicação do Decreto nº 10.647/2021, seu encerramento se deu em 11 de março de 2023. Em ato contínuo, foi celebrado o 3º Termo Aditivo, assinado em 09 de março de 2023, que prorrogou a vigência pelo prazo de mais 24 (vinte e quatro) meses, com previsão de termo em 11 de março de 2025;

Considerando, o disposto no Acórdão nº 2434/2024 do Plenário do Tribunal de Contas da União, que concluiu pela aprovação da proposta de solução consensual, com as seguintes condicionantes: (i) reformular a antecedência mínima associada ao processo competitivo para possível transferência do controle acionário da concessionária; (ii) realizar procedimento que permita, tal como uma consulta pública, a divulgação para a sociedade; e (iii) prever a necessidade de análise e comprovação, por ocasião da realização do processo competitivo, da regularidade fiscal e da capacidade econômico-financeira da atual controladora e da SPE da atual controladora para assumir as obrigações decorrentes do termo aditivo de modernização do contrato.

convencionam celebrar este Termo de Autocomposição para definição das alterações e/ou das condições para a alteração e modernização do referido Contrato de Concessão, com fundamentos na Lei nº 10.233/2001, Lei nº 8.987/1995, Portaria MT nº 372/2023, Portaria MT nº 848/2023, Portaria MT nº 995/2023, Decreto-Lei nº 4.657/1942, art. 26 da LINDB e na Instrução Normativa TCU nº 91/2022, observando as disposições a seguir.

## **1. DO OBJETO**

1.1. O presente termo tem como objeto o Contrato de Concessão de Serviço Público celebrado em 12 de março de 2014, entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres e a Concessionária de Rodovias Sul-Matogrossense S.A., oriundo do Edital de Concessão nº 005/2013 - Parte VII, referente à concessão para exploração da Rodovia BR 163/MS, relativo à 3ª Etapa do Programa Federal de Concessões Rodoviárias (Procrofe). O objeto do Contrato de Concessão é a exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do Sistema Rodoviário constituído pela BR 163/MS, trecho do início na divisa com o estado do Mato Grosso e término na divisa com o Estado do Paraná correspondente a 847,2 km, conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia (PER), com tarifa básica de pedágio quilométrica no valor inicial de R\$ 0,04381, referenciada ao mês de maio de 2012, pelo prazo de 30 anos, contados a partir da data de assunção, ocorrida em 11 de abril de 2014. O início da cobrança de pedágio deu-se em 14 de setembro de 2015.

1.2. O objetivo da Comissão de Solução Consensual é estabelecer as diretrizes para a modernização e os procedimentos relativos à readaptação e otimização deste contrato de concessão, à luz da política pública definida pelo Ministério dos Transportes de exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal.

1.3. Os princípios, premissas, condições e fundamentos descritos neste documento integram a solução consensual, sendo também objeto de concordância entre as partes e elemento essencial do TERMO.

## **2. PREMISSAS E PRINCÍPIOS GERAIS**

2.1. As Partes, em consenso, reconhecem que a solução consensual proposta no presente TERMO foi pautada pelas seguintes premissas e princípios descritos a seguir.

2.2. A solução consensual descrita neste TERMO dá-se em caráter excepcional e se restringe ao caso concreto, marcado por suas circunstâncias particulares, não sendo replicável para outros casos de outras concessões rodoviárias.

2.3. A solução consensual pautou-se pela preservação dos princípios da transparência, eficiência, economicidade, razoabilidade, legalidade, moralidade, segurança jurídica e efetividade. Adicionalmente, a solução consensual baseou-se no princípio da mutabilidade dos contratos administrativos, em especial de contratos complexos, incompletos, relacionais e de longo prazo, à luz da vantajosidade demonstrada e descrita no Relatório da SSC, para atendimento ao interesse público.

2.4. O objetivo da solução é assegurar a imediata retomada das obras, a continuidade da prestação de serviço, bem como a eliminação de incerteza jurídica e situação contenciosa.

2.5. Buscou-se a realização do interesse público primário, seguindo as balizas definidas 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 nº 848, de 25 de agosto 2023, e na Política Nacional de Outorgas Rodoviárias, instituída pela Portaria MT nº 995, de 17 de outubro de 2023, que buscou promover a modernização dos contratos de concessão de rodovias federais e estabeleceu práticas e regras a serem observadas no setor.

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

- a. a atualização e modernização contratual conforme a política pública vigente (Portaria 848/2023, 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 relicitação (Portaria MT nº 372/2023, art. 2º, I e Portaria MT nº 848/2023, art. 1º, I);
- c. a renúncia da Concessionária 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 Portaria MT nº 372/23 art. 2º, III);
- 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 848/2023, art. 3º, VII e VIII e Portaria MT nº 327/2023, art. 2º, IV);
- f. garantia de execução de obras, por meio de acompanhamento e fiscalização diferenciados, em período de transição de 3 anos, avaliando o cronograma de execução e

obras e parâmetros de desempenho, com regras objetivas para eventual descumprimento (Portaria MT nº 848/2023, art. 3º, X, XI e XII);

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 848/2023, art. 1º, II e Portaria MT nº 372/2023, art. 2º, II);

h. redução de acidentes e melhoria da fluidez da rodovia (Portaria MT nº 372/2023, art. 2º, V); e

i. aderência da solução consensual aos termos do Acórdão TCU nº 1.593/2023-TCU-Plenário.

2.7. À luz das premissas e dos princípios acima indicados, que norteiam a celebração e interpretação deste TERMO, as Partes convencionam o que segue.

### **3. SOLUÇÃO PROPOSTA: MODERNIZAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO**

3.1. A solução aqui proposta mostrou-se o meio mais adequado e próprio à realização do interesse público no caso concreto e a medida mais vantajosa para a administração e para o usuário em contraponto às alternativas analisadas pela Comissão de Solução Consensual, de modo a promover a resolução de pleitos e pretensões entre as partes. Assim, as partes acordam pela modernização do contrato de concessão da MSVIA, conforme estabelecidas neste termo, considerando os seguintes elementos e compromissos:

a. adoção de novo modelo econômico-financeiro (MEF), composto de atualização com novos investimentos, despesas operacionais, taxa interna de retorno, tarifa, estimativa de tráfego e prazo contratual;

b. adoção de modernizações regulatórias nos mesmos moldes dos contratos de 5ª etapa de concessão da ANTT;

c. estabelecimento de período de transição para garantia de execução dos investimentos com procedimento de extinção antecipada consensual em caso de descumprimento pela concessionária;

d. avaliação de haveres e deveres segundo premissas acordadas;

e. realização de processo competitivo com a antecedência mínima de 100 (cem) dias da sessão pública de abertura das propostas para oferta das ações pertencentes ao atual grupo controlador da SPE ao mercado, para validação de valores e mitigação de riscos, entre eles, risco moral e sistêmico;

f. realização de procedimento de consulta pública para divulgação para a sociedade: dos parâmetros e disposições do termo aditivo de modernização do contrato, e dos procedimentos a serem adotados no processo competitivo, bem como o compromisso da atual concessionária de disponibilizar, por ocasião do processo competitivo, todos os estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou investimentos já efetuados, vinculados à concessão, nos termos do art. 21 da Lei 8.987/1995;

g. comprovação, por ocasião da realização do processo competitivo, da regularidade fiscal e da capacidade econômico-financeira da atual controladora e da SPE da atual

controladora para assumir as obrigações decorrentes do termo aditivo de modernização do contrato;

#### **4. DAS OBRIGAÇÕES ASSUMIDAS**

##### **Dos investimentos e das despesas operacionais**

4.1. A MSVIA se compromete a realizar os investimentos (CAPEX - Despesa de Capital ou Capital Expenditure) necessários para o cumprimento dos novos cronogramas de execução e parâmetros especificados no PER – Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2), com valor estimado de R\$ 9,31 bilhões (data-base de jan/2022).

4.2. A concessionária se compromete a duplicar um total de 203 km de rodovias, em até 9 anos contados da celebração do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão. Para priorizar a realização de obras nos primeiros anos e atendendo à exequibilidade, nos três primeiros anos, serão realizados 65 km de duplicações e concluída a construção do Contorno de Mundo Novo. Também será realizado ciclo de execução de sinalização e restauração de pavimento, de natureza estrutural, em duas fases (com a entrega nos 3º e 5º anos), nos trechos que apresentarem parâmetros inferiores ao estabelecido no PER.

4.3. O compromisso aqui acordado de realização de investimentos nos primeiros 3 anos de contrato representa vantagem para o interesse público pela antecipação de obras em relação ao prosseguimento da relicitação, que implicaria em aproximadamente 3 anos sem novos investimentos na rodovia em ampliação de capacidade.

4.4. O compromisso de realização de investimento prevê que além das duplicações, serão implementados 150 km de faixas adicionais, 23 km de marginais, 467,4 km de acostamento, 28,8 km de contorno, referente aos Contornos de Mundo Novo, Eldorado, Itaquiraí, Vila São Pedro e Vila Vargas, conforme obrigações descritas no PER (Anexo 2).

4.5. A MSVIA se compromete a executar os serviços decorrentes de despesas operacionais (Opex – Operational Expenditure) para o cumprimento de parâmetros de desempenho e tempos de atendimento estabelecidos no PER – Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2), com valor estimado de R\$ 7,15 bilhões (data-base de jan/2022).

4.6. A estrutura e serviços que compõem o Opex foram ajustados para estarem de acordo com o modelo de 5ª 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 e à introdução de padrões de desempenho socioambientais do International Finance Corporation (IFC).

4.7. Acordou-se que os valores para os investimentos de Capex e Opex fossem atualizados e tomou-se por base os estudos de viabilidade (EVTEA) elaborados e custos referenciais que foram analisados de forma paramétrica pela Infra S/A e ANTT para os projetos das novas concessões que compreendem as Rotas do Tuiuiú e Pantanal, tendo sido concluída pela aderência dos valores utilizados em relação às referências existentes nos estudos de viabilidade para novas concessões (Anexo 7 e Anexo 6).

### **Da atualização da Taxa Interna de Retorno – TIR**

4.8. No que se refere ao novo modelo econômico-financeiro, as partes acordam em adotar a TIR – taxa interna de retorno de 9,45% a.a. em termos reais. O valor foi calculado de acordo com a metodologia do WACC -weighted average cost of capital estabelecida pelas Resoluções ANTT nº 6.002/2022, nº 6.003/2022 e nº 6.004/2022, que indicaram o NRP - Nível de Risco do Projeto de 25,2 (Risco 1), ou seja, CR1 – Classificação de Risco 1.

4.9. A TIR, calculada pela ANTT, e acordada entre as partes, não será atualizada quando da assinatura do Termo Aditivo de Modernização a que se refere o presente termo de autocomposição.

### **Da atualização do Tráfego atual e projetado**

4.10. As partes acordam em atualizar o tráfego previsto nos estudos da Infra S.A., considerando o volume realizado nos últimos meses.

4.11. A projeção de crescimento de demanda de tráfego pactuada foi de 1,44% por ano em média, tendo tomado como base (Anexo 8):

- a. O crescimento do PIB elaborado pela FOCUS/BACEN (boletim de 01/05/2024) até 2026;
- b. Crescimento do PIB elaborado pela OCDE para o longo prazo (2027 a 2048);
- c. Elasticidade do crescimento de tráfego com base no fluxo de veículos da BR-163/MS;
- d. Crescimento médio sendo Taxa média ano =  $(PIB) * (Elasticidade) = 1,80\%$ .
- e. Efeito do aumento de tarifa de -8%.

4.12. Assim, o tráfego inicial do MEF proposto está atualizado para o patamar de 58,5 milhões de veículos equivalentes anuais no ano 1, evoluindo até o patamar de 87,4 milhões de veículos equivalentes anuais no final do contrato (Anexo 8).

4.13. Sobre a curva de tráfego ajustada (Anexo 8), incidirá o mecanismo de “bandas de demanda”, com risco de tráfego integralmente alocado à Concessionária dentro da banda de 5% da curva de tráfego ajustada. Fora desta banda – o risco será compartilhado na proporção de 20% para a Concessionária e 80% para o Poder Concedente; tanto acima como abaixo da banda dos 5%.

### **Da Tarifa**

4.14. As tarifas propostas nessa solução consensual foram calculadas a partir do modelo econômico-financeiro. A tarifa básica de pedágio – TBP é calculada com base na tarifa quilométrica (TKM), que corresponde a um valor fixo por quilômetro multiplicado pelo trecho de cobertura das praças de pedágio administradas pela concessionária, sendo o valor máximo calculado de R\$ 0,1513 por km de pista simples, na data base de jan/2022.

4.15. A Tarifa Básica de Pedágio (TBP) é fixada em patamares tarifários menores durante o período de transição (três primeiros anos do projeto) em 3 degraus tarifários. A TKM atual é de R\$ 0,0752/km (base jan/2022). A TKM do ano 1 será a mesma. Os patamares de aumento tarifário serão de 33,70%, 25,21% e 20,13% nos 3 primeiros anos, resultando assim em tarifas de R\$ 0,1006/km no 13º mês; R\$ 0,1259/km no 25º mês e R\$ 0,1513/km a partir do 37º mês (data base jan/2022).

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

4.17. A Partir do 4º ano da Concessão, passará a ocorrer a Reclassificação Tarifária, ou seja, serão acrescidos à TKM de pista simples, incrementos em função do aumento da capacidade ofertada, conforme os Editais da 5ª Etapa, de forma proporcional à ampliação de capacidade disponível em cada Trecho Homogêneo da seguinte forma: 30% para pista dupla, 15% para 3ª faixa, 5% para primeira faixa adicional em pista dupla e 10% para a segunda faixa adicional em pista dupla e o total de 5,6% decorrente da conclusão dos contornos previstos no PER. Além disso, a partir do 10º ano, será concedido acréscimo adicional de 5% na tarifa de pedágio de todas as praças, em caso de conclusão das obras de melhoria previstas, nos termos do modelo contratual da ANTT, conforme o Termo Aditivo. O procedimento de vistoria seguirá os moldes normativos em vigor da ANTT.

4.18. A Tarifa de Pedágio será revista e reajustada nos termos do contrato de concessão, sendo que, na data de vigência do aditivo, a tarifa será atualizada pelo IRT com base na variação do IPCA entre novembro de 2021 e abril/2024, de forma a manter a tarifa praticada conforme a última revisão tarifária aprovada pela ANTT para o Contrato original. Durante o período de transição, a tarifa será reajustada pelo IRT ao final de cada Ano Concessão, sendo que ao final do Ano 01, será aplicada a variação do IPCA entre novembro de 2021 e dois meses antes do final do Ano 01. Os reajustes dos Anos 02 e 03 serão realizadas no mesmo dia e mês em que foi realizado o primeiro reajuste.

4.19. A partir do Ano 04 da Concessão (após o período de transição), os reajustes ocorrerão no prazo de 6 (seis) meses após o final de cada Ano Concessão, onde será aplicada a variação do IPCA entre novembro de 2021 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio, sendo a primeira revisão ordinária pós período de transição realizada no mês 42.

4.20. Conforme estudos comparativos apresentados pelo Relatório da Infra S.A, Anexo 7, a tarifa de pedágio alcançada no consenso de R\$ 0,1683 (TKM homogênea, tarifa média sem degraus e reclassificações tarifárias), considerando o prazo adicional de 10 anos, ficou em patamar inferior aos EVTEAs de referência de Pantanal e Tuiuiú de R\$ 0,2043 e 0,1938, respectivamente (valores convertidos para a data-base jan/22).

#### **Da Alteração do Prazo Contratual**

4.21. Atendendo à modicidade tarifária, à necessidade de amortização de investimento e financiabilidade do projeto, para manutenção de novo equilíbrio do contrato, as partes consentem que o prazo remanescente do contrato de concessão será de 29 (vinte e nove) anos a partir da vigência do termo aditivo de modernização definitivo.

4.22. As partes acordam que não será admitido novo pedido de relicitação, nos termos do Aditivo ao Contrato de Concessão (Anexo 3).

### **Das Modernizações Regulatórias**

4.23. As partes pactuaram que a otimização do contrato observará os parâmetros de 5ª etapa de concessões da ANTT, com objetivo de modernização, otimização e padronização regulatória. As alterações são objeto de detalhamento na minuta do Termo Aditivo e seus anexos (Anexo 3), na minuta do PER (Anexo 2), e estão refletidas nos valores de tarifas calculados pelo MEF (Anexo 1), 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) Reformulação da regulação por fatores, com a exclusão dos Fatores Q e X, e aplicação dos 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 (1% da receita bruta); 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 Frequente (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;
- m) Regramentos 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.

#### **Do Período de Transição e do Processo de extinção antecipada consensual**

4.24. Dada a excepcionalidade da solução aqui proposta e considerando o histórico de inexecução contratual, as Partes acordam em estabelecer um Período de Transição de 3 (três) anos, durante o qual a fiscalização contratual será mais rigorosa, exigindo o cumprimento das metas de concentração de investimentos neste período, cujo descumprimento dará causa à extinção antecipada consensual, seguindo as diretrizes descritas a seguir.

4.25. Durante o período de transição, o acompanhamento do cumprimento das metas estabelecidas será feito trimestralmente pela ANTT com apoio de organismo de inspeção acreditada (OIA ou Verificador, conforme o Contrato de Concessão e Portaria Inmetro nº 367/2017, alterada pela Portaria Inmetro nº 39, de 06 de fevereiro de 2020). As verificações mínimas 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 nº 848/2023).

4.26. O Verificador durante o período de transição será contratado pela Infra S/A, conforme diretriz do MT, sendo ressarcido pela Concessionária, até o limite do valor previsto no MEF.

4.27. A ANTT deverá disponibilizar em sua página eletrônica os relatórios trimestrais de acompanhamento elaborados pelo Verificador e pela própria Agência.

4.28. 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, a Concessionária será notificada para ajustar seus níveis de adimplemento em um prazo adicional de três meses.

4.29. Persistindo o inadimplemento acima de 20% (vinte por cento) das metas acumuladas, será instaurado pela ANTT processo de extinção antecipada consensual da concessão, independentemente da avaliação de culpa, ressalvadas as hipóteses de caso fortuito, força maior, fato da administração ou fato de terceiros, com a imediata comunicação ao Ministério dos Transportes, com o objetivo de apurar as razões para o descumprimento das metas pactuadas, em rito sumário, com prazo máximo de 120 dias, conforme definido no termo aditivo de modernização.

4.30. Instaurado o processo administrativo para extinção antecipada consensual, observado o contraditório e ampla defesa da Concessionária, caberá à ANTT verificar as circunstâncias que ensejaram o descumprimento das metas estabelecidas e decidir se é caso de encerramento do contrato. Sendo o caso, a ANTT proporá a extinção do contrato ao Ministério dos Transportes que decidirá a respeito em 10 dias.

4.31. As partes renunciam ao direito de apresentar pleitos nas vias judicial ou arbitral que questionem o mérito da extinção antecipada consensual, com o objetivo de impedir o encerramento do contrato. As eventuais controvérsias ficarão limitadas aos aspectos patrimoniais, incluindo eventuais indenizações decorrentes de possíveis erros de interpretação da ANTT, após a extinção do contrato.

4.32. Durante o Período de Transição, a Concessionária não poderá distribuir dividendos, nem será autorizada a promover a transferência da concessão ou do controle societário.

4.33. A Concessionária poderá, excepcionalmente, solicitar 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.

4.34. Até o encerramento do Período de Transição, o Poder Concedente não interromperá os estudos já contratados para viabilizar um eventual novo leilão, cujos valores reais serão ressarcidos pela Concessionária concomitantemente à assinatura do Termo Aditivo conforme previsto no MEF.

4.35. Referente aos estudos das Rotas do Pantanal e Tuiuiú, as fases que dependam de publicação, tais como abertura ou fechamento de Audiência Pública, aprovação dos estudos ou aprovação dos Planos de Outorga, ou envio ao TCU, somente serão formalizadas após o encerramento do processo competitivo, com o objetivo de afastar eventual prejuízo à competitividade ocasionada com assimetria de informações.

4.36. Durante o Período de Transição, a Revisão Ordinária contemplará 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, para não ferir o efeito dos degraus, será usado o saldo de conta vinculada. Em caso de saldo insuficiente, de forma excepcional, serão usados os outros mecanismos disponíveis no Termo Aditivo de modernização, tais como fator C e alíquota de recursos vinculados, na revisão subsequente, após o encerramento do Período de Transição.

4.37. A apuração do Fator D e do Fator A só passará a ser feita após a conclusão do período de transição.

#### **Da apuração de haveres e deveres**

4.38. No que se refere à apuração de haveres e deveres, as partes pactuam que as regras ora acordadas serão aplicáveis à SPE, independentemente da manutenção ou não do atual grupo controlador.

4.39. As Partes aceitam, para fins de solução consensual, observada a metodologia descrita no Relatório da SSC, que não haverá pagamento pelo eventual novo controlador pela aquisição da integralidade das ações pertencentes ao atual grupo controlador da SPE.

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

4.41. A respeito dos ativos e das renúncias a processos administrativos, judiciais e arbitrais, apurados e detalhados conforme o Anexo V, acordou-se que:

a) A MSVIA renuncia ao pedido formulado na ação judicial (processo judicial nº 1009737-97.2018.4.01.3400) relativa à obtenção de declaração de rescisão judicial do Contrato de Concessão, nos termos previstos no art. 39 da Lei 8.987/95.

b) A MSVIA renuncia a eventuais valores decorrentes de procedimento arbitral e administrativo relativos a pedidos de reequilíbrio econômico- financeiro.

c) Os valores decorrentes da perda de receita ocasionado pela COVID-19 foram devidamente calculados com base na metodologia da Resolução ANTT nº 5.954, de 04 de novembro de 2021, tendo sido considerados no valor de venda acordado conforme item 4.39 deste termo de autocomposição.

4.42. Foram identificados os seguintes passivos: Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos na ANTT; processo administrativo sancionador transitado em julgado; TAC Multas, multas parceladas junto a ANTT, excedente tarifário, dívida junto aos financiadores (BNDES e Caixa Econômica Federal); processos cíveis, trabalhistas e ambientais, detalhados a seguir.

4.43. Sobre o TAC Multas, celebrado em 05 de julho de 2022, no valor de referência de R\$ 396,2 milhões, sobre o qual incidiu o desconto de 40%, nos termos da Resolução ANTT nº 5.823/2018, resultando no valor de R\$ 237,7 milhões, as partes acordam para fins de cálculo do valor de venda da integralidade das ações pertencentes ao atual grupo controlador da SPE o valor de R\$ 259.782.865,31 (estimado dez/2024).

4.44. Sobre os Processos Administrativos Sancionadores – PAS ativos em trâmite na ANTT, as partes identificaram 8 processos ativos, no valor apurado de R\$ 7.557.678,45 (estimado dez/24). Pactuou-se aplicar um desconto de 40%, em analogia ao previsto na Resolução ANTT nº 5.823/2018, acordando-se o valor de R\$ 4.534.607,07, com o mesmo critério de atualização do TAC Multas.

4.45. A título de vantajosidade, os montantes de que tratam os itens 4.43 e 4.44 serão diretamente aplicados em investimentos não precificados no MEF na ordem de execução prevista no PER, entre os 4º e o 9º anos de investimentos, favorecendo a modicidade tarifária.

4.46. No caso de descumprimento das obrigações assumidas no período de transição que causem extinção antecipada contratual, serão deduzidos do valor de indenização pelos investimentos em bens reversíveis não amortizados ou não depreciados os valores resultantes do TAC Multas e dos PAS ativos.

4.47. Ficam suspensos os prazos prescricionais durante o período de transição, motivo pelo qual as partes renunciam a qualquer eventual alegação de prescrição sobre o objeto dos PAS relacionados.

#### Das multas transitadas em julgado

4.48. Existe uma multa transitada em julgado que totaliza o valor de R\$ 1.427.241,91 (estimado dez/2024).

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

4.50. Por se tratar de crédito da União, fica vedado às Partes dispor sobre Processos Administrativos Sancionadores com trânsito em julgado administrativo, e este valor não foi e não poderá ser considerado em encontro de contas em sede de haveres e deveres junto à Agência, em razão do disposto no art. 5º do Decreto 9.194/2017.

4.51. Em caso de troca de controle acionário, como resultado do processo competitivo, este valor permanece na SPE. O edital do processo competitivo deve deixar explícita a obrigação de pagamento integral dos valores inscritos em dívida ativa anteriores ao termo aditivo de modernização.

4.52. A Concessionária se compromete a pagar ou a parcelar, nos termos previstos na Lei nº 10.522/2002, ou ainda, a requerer parcelamento ou transação, nos termos previstos na Lei nº 13.988/2020, junto à Procuradoria-Geral Federal no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da assinatura do termo aditivo de modernização definitivo.

#### Das multas parceladas junto a ANTT

4.53. As partes acordam que existem multas parceladas junto à ANTT detalhadas no Anexo V. A manutenção do atual controlador ou a substituição por um novo controlador que vença o processo competitivo não afasta ou compromete a responsabilidade da SPE pelas multas parceladas existentes.

#### Da dívida junto ao BNDES e à CAIXA

4.54. A manutenção do atual controlador ou a substituição por um novo controlador que vença o processo competitivo não afasta ou compromete a responsabilidade da SPE pela dívida existente junto ao BNDES e à CAIXA, podendo repactuá-la ante as novas condições do contrato modernizado.

4.55. Em caso de transferência de controle da SPE, as garantias prestadas pelo atual controlador deverão ser obrigatoriamente substituídas pelo novo controlador.

4.56. O saldo devedor da dívida existente junto ao BNDES e à CAIXA é de R\$ 721,91 milhões em 31 de março de 2024. O valor estimado de R\$ 693,60 milhões para dezembro de 2024 foi considerado para fins de cálculo do valor de venda da integralidade das ações do acionista controlador da SPE.

#### Excedente tarifário

4.57. As Partes acordam que o valor estimado do excedente tarifário é de R\$ 887.068.455,00, na data-base de dez/24, sendo a partir desta data reajustado exclusivamente pela variação do IPCA. O montante será considerado exclusivamente para desconto do valor de indenização pelos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados ou depreciados, em caso de extinção antecipada do contrato durante os 3 (três) primeiros anos – correspondente ao período de transição.

4.58. Passado o Período de transição, este valor será reduzido de forma proporcional à execução do cronograma de investimentos de obras de melhoria, sendo dada plena quitação com a completa execução das obras, prevista para conclusão até o 9º ano.

#### De outros passivos da União, trabalhistas, cíveis e ambientais

4.58. A SPE permanece responsável por todos os passivos em relação à União, cíveis, trabalhistas e ambientais, devendo equacioná-los, a depender do resultado dos respectivos processos, cujos quantitativos e valores envolvidos, identificados pela MSVia, constam do Anexo V e estarão abertos à verificação de eventuais interessados no processo competitivo por meio de due diligence.

### **Do Processo Competitivo**

4.59. Para abordar os riscos morais e sistêmicos que foram identificados pela comissão da SSC, as partes concordaram em realizar um processo competitivo. Este foi definido como um instrumento de validação das condições acordadas, especialmente após as profundas atualizações na modelagem econômico-financeira desenvolvidas pela solução consensual.

4.60. Foi pactuado que será realizado processo competitivo para seleção de proponente interessada em assumir o controle da concessão, com oferta da Transferência Definitiva de Controle da MSVIA ao mercado. O processo competitivo permitirá que eventual transferência do integral controle da concessão ocorra de forma regulada, inserido em um regramento passível de fiscalização por esta Corte de Contas, como condição para a implementação das adequações contratuais propostas pela CSC.

4.61. As diretrizes acordadas pelas partes para este procedimento competitivo são as seguintes:

- a. A ANTT promoverá procedimento à semelhança de um leilão público (com base no art. 27 da Lei 8.987/1995), com fase de esclarecimentos e possibilidade de impugnações e recursos, com sessão na B3, utilização do critério de menor tarifa com base em um percentual de deságio sobre a tarifa- teto, e estabelecidos requisitos de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal dos interessados;
- b. Os interessados deverão entregar envelopes fechados contendo a garantia de proposta, demonstração da capacidade financeira de assunção da dívida existente e proposta de preço antes da realização da sessão pública de leilão na B3.

4.62. 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 (Merges and Acquisitions ou Fusões e Aquisições), informações sobre a saúde econômico- financeira do ativo, compromissos assumidos e credores existentes, além de permitir a realização de due diligence pelos interessados.

4.63. A MSVIA 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, relicitação e os trabalhos de Comissão de Solução Consensual, que serão detalhados no Edital de Processo Competitivo.

4.64. A ANTT é a responsável por disponibilizar, garantir e supervisionar a provisão de informações.

4.65. Após homologação do Plenário do TCU da solução, a ANTT irá conferir a transparência e disponibilizará à sociedade os dados gerais do projeto. Os dados gerais do projeto (projetos de engenharia, MEFs, minuta de Termo Aditivo e anexos, licenças, dentre outros) ficarão à disposição do mercado em sítio eletrônico específico da ANTT.

- 4.66. 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.
- 4.67. Considerando ser o segundo processo de repactuação no setor de rodovias, fica estabelecido o prazo mínimo de 70 dias entre a disponibilização da documentação e publicação de edital do procedimento competitivo e a realização da sessão pública de leilão.
- 4.68. Será admitida a participação do grupo controlador atual da concessionária no certame, podendo também participar de viva-voz aberto em caso de ofertas de interessados pelo ativo. Visto a novidade da solução desenvolvida, as partes acordaram que para não restringir a competitividade não haverá condição de distanciamento (range) entre as propostas ofertadas, sendo permitido o repique sem limitação.
- 4.69. Dada a complexidade do assunto e o alto grau de inovação, a Comissão decidiu que o processo competitivo será estruturado em um ambiente regulatório experimental, utilizando o conceito de sandbox regulatório da ANTT, conforme definido na Resolução ANTT 5.999/2022.
- 4.70. A solução regulatória a ser testada se refere exclusivamente ao processo competitivo, enquanto os ajustes contratuais estão vinculados às definições da CSC. Assim, as definições especificamente acerca dos trâmites do procedimento competitivo podem vir a ser alteradas pelos subsídios recebidos no sandbox, e podem ser ajustados antes da publicação do edital.
- 4.71. A ANTT e a MSVIA consentem em condicionar a assinatura do Termo Aditivo ao encerramento do Processo Competitivo.
- 4.72. Não haverá troca de controle societário da concessionária caso o atual controlador seja vencedor do processo competitivo ou se não houver interessados no certame. E neste caso a MSVIA fica obrigada a assinar o termo aditivo de modernização nos termos pactuados por esta CSC.
- 4.73. O grupo controlador da concessionária MSVIA se obriga a vender a integralidade de suas ações ao vencedor do processo competitivo, adotando as medidas legais, estatutárias e cartorárias cabíveis.
- 4.74. O Processo Competitivo será encerrado com o cumprimento de todas as condições precedentes à transferência do controle da Concessionária, ou, caso não haja a seleção de um novo acionista, aos pagamentos e renúncias dos valores devidos pela MSVIA estipulados neste Termo, no TA e nos documentos do Processo Competitivo.
- 4.75. As obrigações aqui identificadas e que permanecerão como responsabilidade da SPE são: a multa transitada em julgado administrativamente, as multas parceladas junto à ANTT, a dívida financeira junto ao BNDES e à CAIXA e passivos cíveis, trabalhistas e ambientais, detalhados no Anexo 5. O excedente tarifário, o TAC Multas, os PAS Ativos ficam como responsabilidade contingente da SPE a serem exigidas somente em caso de extinção antecipada contratual, consoante discriminado nos itens 4.43. 4.44 e 4.57.
- 4.76. A documentação técnica da MSVIA: licenças ambientais, projetos funcionais e executivos, relatórios de monitoração existentes, composições de custos entre outros são de propriedade da SPE e permanecerão como tal.

## **5. DA PUBLICIDADE**

5.1. O presente TERMO envolve a administração pública e, em observância ao art. 37 da Constituição da República Federativa do Brasil, deve atender ao princípio da publicidade.

5.2. Para os Anexos as Partes acordam a divulgação de versões públicas, que omitam informações econômico-financeiras, inclusive planos de negócios, que se encontram protegidos pelo segredo comercial, devendo ter sua divulgação restrita.

5.3. As Partes concordam em manter a confidencialidade das informações sigilosas constantes dos anexos a este TERMO e a não revelar tais informações a terceiros, exceto com o consentimento prévio por escrito de todas as demais Partes.

5.4. Durante o período de transição, a MSVIA deverá conferir publicidade ao acordo e disponibilizar em sítio eletrônico específico informações sobre a execução contratual em linguagem simples e acessível ao usuário.

5.5. A ANTT deverá disponibilizar em sua página eletrônica os relatórios trimestrais de acompanhamento e os relatórios semestrais de apuração de adimplemento do período de transição, elaborados pela agência e pelo organismo de inspeção acreditada - OIA ou Verificador.

5.6. A Concessionária se compromete a apresentar, para conhecimento, a proposta para a comissão tripartite, regulamentada pela Resolução nº 5.938, de 04 de maio de 2021, composta por representantes da ANTT, dos usuários e da empresa delegatária, com a participação da sociedade civil, após aprovação do Plenário.

5.7. Dúvidas e casos omissos deverão ser sanadas a partir da leitura do relatório da Comissão de Solução Consensual relacionado a este TERMO.

## **6. DA RENÚNCIA A PROCESSOS JUDICIAIS E ADMINISTRATIVOS**

6.1. A MSVIA renuncia expressamente, de forma integral, definitiva e irretratável, a quaisquer demandas administrativas ou jurisdicionais, solicitações, litígios, arbitragem ou ações judiciais referentes ao período anterior ou ao objeto do presente TERMO, bem como a todos os processos administrativos e judiciais existentes, em especial os listados no Anexo V.

## **7. DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

7.1. Este TERMO terá validade após a assinatura de todas as Partes e da Interveniente.

7.2. Uma vez verificadas todas as Condições de Eficácia, este TERMO passará a produzir efeitos, independentemente de notificação de uma parte à outra, e passarão a ser exigíveis as obrigações previstas neste TERMO e seus Anexos, bem como passarão a fluir os prazos neles previstos, salvo disposição específica e em contrário prevista neste TERMO ou em seus Anexos.

7.3. Considera-se como escopo de discussão da Comissão de Solução Consensual as disciplinas em que houve o consenso, descritas neste termo.

7.4. Os processos de controle externo em tramitação no TCU cujo objeto em apuração tenha sido tratado neste TERMO e objetivamente consensuado entre as Partes será proposta suspensão durante a execução do presente TERMO e, após o seu integral cumprimento, será proposto

arquivamento ao relator, por perda de objeto, nos termos do art. 168, III, do Regimento Interno do TCU, salvo em casos de fraude ou dolo.

7.5. Os valores e termos finais aqui pactuados poderão ser revistos e sofrer correções e ajustes caso se identifiquem erros materiais, uma vez que sua checagem foi expedita. Este TERMO é celebrado em caráter irrevogável e irretratável e obriga as Partes e seus sucessores, a qualquer título, e somente poderá ser alterado por meio de aditivo por escrito, devidamente assinado por todas as Partes.

7.6. Cada uma das Partes será responsável, individual e independentemente, pelas respectivas obrigações assumidas neste TERMO. Nada disposto neste TERMO implicará ou poderá ser interpretado de forma a estabelecer qualquer responsabilidade solidária ou sucessão entre as Partes. O inadimplemento por uma das Partes de qualquer de suas obrigações não resultará na rescisão dos termos e condições avençados neste TERMO, nem em qualquer prejuízo a qualquer outra Parte.

7.7. Os agentes envolvidos no processo negocial deste TERMO, tanto na CSC, como na estrutura decisória de governança das Partes, não estarão sujeitos à responsabilização em processos de controle externo perante o TCU pelas decisões tomadas nos procedimentos negociais, salvo em casos de fraude ou dolo.

7.8. As Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas a este TERMO e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionado.

7.9. O Ministério dos Transportes enviará a presente proposta de acordo à Advocacia- Geral da União, para os fins da autorização prevista pela Lei n. 9.469, de 10 de julho de 1997.

## **8. RELAÇÃO DE ANEXOS**

8.1 Integram este TERMO os seguintes anexos:

Anexo 1 – Modelagem Econômico-Financeira (MEF) Anexo 2 – PER proposto

Anexo 3 – Minuta do Termo Aditivo, contemplando o modelo de 5ª etapa e o Período de Transição

Anexo 4 – Diretrizes sobre o Processo Competitivo Anexo 5 – Apuração de haveres e deveres

Anexo 6 – Nota Técnica ANTT 3672/2024/ Sucon: modernização do Contrato de Concessão Anexo 7 – Relatório da Infra S/A

Anexo 8 – Projeção de Crescimento de demanda de tráfego

E, por estarem justas e acordadas, as Partes assinam digitalmente este TERMO, na presença de 2 (duas) testemunhas. Brasília – DF, 13 de dezembro de 2024.

[restante da página deixado intencionalmente em branco página de assinaturas a seguir]



*[página de assinaturas do Termo Autocomposição celebrado em 12 de dezembro de 2024 entre CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS SUL-MATOGROSSENSE S.A., UNIÃO - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT) e TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU) tendo a CCR S.A. como interveniente-anuente]*

CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS SUL-MATOGROSSENSE S.A.  
Guilherme Motta Gomes      Angelo Luiz Lodi

UNIÃO - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
George André Palermo Santoro

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT)  
Rafael Vitale Rodrigues

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU)  
Bruno Dantas Nascimento

CCR S.A.  
Eduardo Siqueira Moraes Camargo      Roberto Penna Chaves Neto

Testemunhas:

Marcelo Cardoso Fonseca

Renata Regiane Lacerda Simas