



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DIRETORIA
SUPERINTENDÊNCIA DE CONCESSÃO DA INFRAESTRUTURA

NOTA TÉCNICA SEI Nº 4796/2024/SUCON/DIR/ANTT

Interessado: Ministério dos Transportes

Referência: Processo nº 50500.378002/2023-43

Assunto: Readaptação e Otimização do Contrato de Concessão da BR-163/MS (CCR MSVia)

1. INTRODUÇÃO

1.1. A presente nota técnica tem por objetivo relatar a proposta de modernização do contrato do Edital de Concessão de Serviço Público nº 005/2013, celebrado entre ANTT e Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A. – MSVia, em 12/03/2014, com vigência de trinta anos, para exploração da rodovia BR-163/MS, sendo este documento restrito aos aspectos técnicos da proposta.

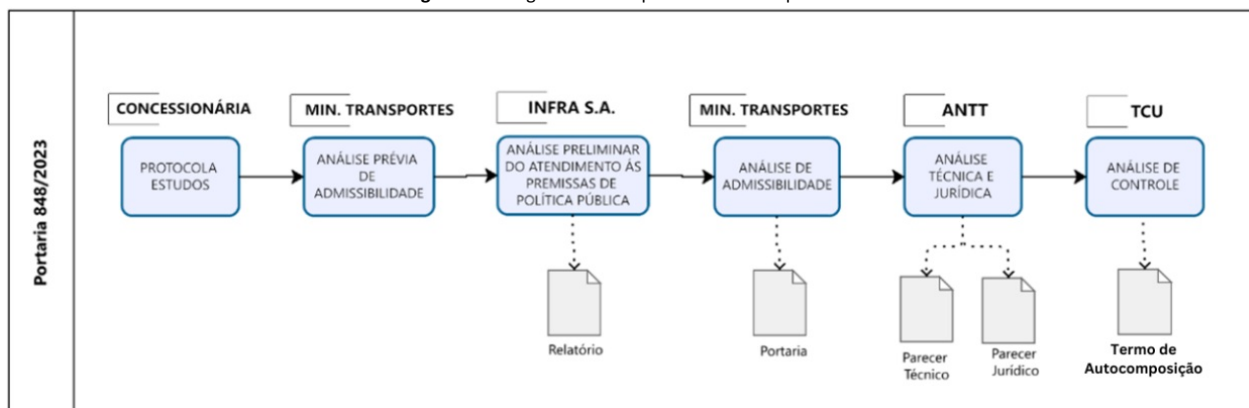
1.2. Por meio do Ofício nº 31157/2023/DG-ANTT (19049814), foi remetida ao Tribunal de Contas da União – TCU a proposta de repactuação do contrato apresentada pela concessionária à luz das diretrizes de políticas públicas exaradas no âmbito do Grupo de Trabalho criado pela Portaria nº 373, de 28 de abril de 2023, do Ministério dos Transportes - MT, bem como o Parecer nº 07/2023/SUCON/DIR (19010790), elaborado por esta Superintendência de Concessão da Infraestrutura no âmbito do Processo SEI nº 50500.292188/2023-44.

1.3. Insta salientar que o Grupo de Trabalho, para proposição de solução consensual para o contrato de concessão referente ao referido Edital de Concessão, foi constituído, conforme art. 4º da citada Portaria, pelo Secretário Executivo do Ministério dos Transportes, pela Secretária Nacional de Transporte Rodoviário, pelo Consultor Jurídico junto ao Ministério dos Transportes e pelo Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

1.4. Destaca-se, ainda, que, no âmbito do TCU, considerando a importância da busca por soluções consensuais de conflitos na Administração Pública, os autos foram enviados à Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos, tendo sido formada comissão que realizou diversas discussões sobre o assunto e que, posteriormente, elaborou o Termo de Autocomposição a ser assinado.

1.5. Sendo assim, as etapas de análise das propostas de otimização e readaptação dos contratos de concessão e os responsáveis por cada uma delas, de acordo com a Portaria MT nº 848/2023, podem ser visualizadas no fluxograma apresentado a seguir.

Figura 1: Fluxograma das etapas de análise do processo



Fonte: ANTT

1.6. Cumpre lembrar que durante a execução do Contrato nº 005/2013, diante dos descumprimentos e com base na Lei nº 13.448/2017, a Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A. (MSVia), em 20/12/2019, protocolou requerimento de relicitação de seu contrato. Uma das principais inadimplências contratuais observadas pela ANTT, foi que o contrato de concessão previu que a empresa teria a obrigação de duplicar cerca de 806,3 km de rodovias nos primeiros 5 anos do contrato de concessão, cujo prazo se encerraria em 11/04/2019, no entanto até o momento do pedido de relicitação a empresa havia duplicado apenas cerca de 150 km de rodovias no Estado, restando um saldo de obras remanescentes de duplicação de pouco mais que 655 km de extensão.

1.7. Além da duplicação, outras obras de melhorias, como interconexões em desnível, passarelas, vias marginais, OAEs, retornos em desnível e obras de recuperação do sistema viário, também não foram executadas no cronograma previsto.

1.8. Em razão disso, em 21/07/2020, por meio da Deliberação nº 337, a ANTT atestou a viabilidade técnica e jurídica do requerimento de relicitação e, em 21/10/2020, o Ministério dos Transportes (à época Ministério da Infraestrutura), por meio da Portaria nº 156, declarou a compatibilidade do referido requerimento com o escopo da política pública formulada para o setor rodoviário.

1.9. Em 03/12/2020 o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (CPPI/PR) recomendou a qualificação do empreendimento no Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (PPI), por meio da Resolução CPPI nº 148/2020; por fim, em 12/03/2021, o empreendimento foi qualificado por meio do Decreto nº 10.647, de 11/3/2021, e publicado no Diário Oficial da União - DOU.

1.10. Em 10/06/2021 foi assinado o 1º Termo Aditivo ao Contrato, com o objeto de “estabelecer as condições de prestação dos serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração, e da execução dos investimentos essenciais contemplados no Contrato de concessão originário e mantidos, assim como as responsabilidades durante o período de transição e na transferência da concessão, a serem observadas durante a vigência desse Termo Aditivo, a fim de garantir a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento”.

1.11. O termo final de vigência do Termo Aditivo foi de 24 meses, contados da publicação do Decreto nº 10.647/2021, concluído em 11/03/2023. Em 09/03/2023 foi assinado o 3º Termo Aditivo, que prorrogou a vigência do 1º Termo ao contrato de concessão originário, pelo prazo de 24 meses, a contar de 13/03/2023, tendo previsão de conclusão em 11/03/2025.

1.12. Em paralelo, foram iniciados os estudos, pela INFRA S.A., para a nova licitação, sendo que os trechos foram redivididos, à época, pelo então Ministério da Infraestrutura em:

- **Estudo A:** BR-163/MS - Ponte – Div. MT/MS e Entrada Sul Campo Grande (MS) – extensão de 379,60 km. O estudo foi denominado “Rota do Pantanal”.
- **Estudo B:** BR-163/MS – Entr. MS-386(A) (Div. PR/MS) (Fim da Ponte S/ Rio Paraná - Porto Cel Renato) – Entr. BR-262(A) (Campo Grande), com a inclusão do trecho da BR-267/MS: Div. SP/MS (Início Travessia Rio Paraná) – Entr. BR-163(A) (Nova Alvorada do Sul), com extensão total de 714,20 km. O estudo foi denominado “Rota do Tuiuiú”.

1.13. Para a Rota do Pantanal, foram realizadas audiências públicas em 21/03/2023 (presencial, em Campo Grande/MS) e em 24/03/2023 (híbrida, em Brasília/DF). O Relatório da Audiência Pública não foi aprovado pela Diretoria Colegiada da ANTT, tendo em vista o andamento do presente processo de repactuação.

1.14. Quanto à Rota do Tuiuiú, ainda não foi objeto de aprovação dos estudos pelo MT, fazendo com que esta SUCON não tenha iniciado o Processo de Participação e Controle Social do referido projeto de parceria.

1.15. Buscando construir solução consensual entre as partes, que permitisse a retomada das obras do contrato o mais rápido possível, o Ministério dos Transportes, por meio da Nota Informativa nº 40/2023/DOUT-SNTR/SNTR, propôs a formação de Grupo de Trabalho entre ANTT e MT para avaliar a proposta de repactuação enviada pela Concessionária. Tal grupo foi instituído pela Portaria MT nº 373, de 28/04/2023, como mencionado no item 1.2.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO

2.1. Em 30/04/2024 foi realizada a primeira reunião para apresentação da proposta de repactuação da concessionária MSVia. Nessa data, foi definido que o Programa de Exploração da Rodovia - PER e o Modelo Econômico-Financeiro – MEF seriam entregues até 10/05/2024.

2.2. Em 16/05/2024 ocorreu a segunda reunião entre ANTT e Concessionária. Na oportunidade, foram solicitadas as versões finais corrigidas de PER e MEF, sendo colocados como prazos 17/05/2024 (MEF) e 19/05/2024 (PER). A concessionária enviou versões preliminares do PER em 19/05/2024 e do MEF, em 20/05/2024. Essas versões suscitaram dúvidas, razão pela qual a equipe técnica da ANTT solicitou esclarecimentos ao longo dos dias 20, 21 e 22/05/2024. O último documento com as respostas da concessionária foi enviado à ANTT em 28/05/2024.

2.3. Apresenta-se, abaixo, o cronograma de discussões entre ANTT e Concessionária:

- 20/05/2024: 1ª Lista de Dúvidas (ANTT)
- 21/05/2024: Resposta à 1ª Lista de Dúvidas (concessionária)
- 21/05/2024: Réplica sobre a Resposta à 1ª Lista de Dúvidas (ANTT)
- 21/05/2024: 2ª Lista de Dúvidas (ANTT)
- 21/05/2024: 3ª Lista de Dúvidas (ANTT)
- 21/05/2024: Resposta à 2ª Lista de Dúvidas (concessionária)
- 22/05/2024: 4ª Lista de Dúvidas (ANTT)
- 28/05/2024: Resposta às Dúvidas (itens “c”, “e” e “g” acima) (concessionária)

2.4. Desde o início, as verificações realizadas por parte da equipe técnica da ANTT tiveram por objetivo identificar eventuais inconformidades de conceitos, premissas, duplicidades de valores e intervenções, bem como comparar os documentos (PER e MEF) com as soluções constantes das Rotas de Tuiuiú e Pantanal. O objetivo seria ter documentos auditados e conforme padrão adotado pela ANTT.

2.5. Em 24/05/2024 ocorreu a terceira reunião, para apresentação de ajustes (por parte da concessionária) na proposta de repactuação, conforme listagens de dúvidas enviadas até então (item 2.3 acima). Na reunião foi combinado que a versão ajustada do MEF seria entregue no mesmo dia. A entrega se deu em 31/05/2024.

2.6. As primeiras versões ajustadas/finais do PER (Vols. 1 e 2) foram entregues em 03/06/2024.

2.7. Em 05/06/2024 ocorreu, então, a quarta reunião entre ANTT e concessionária, agora para apresentação de simulações de MEF relativas às reclassificações e degraus tarifários, que foram modificados. Essa reunião durou cerca de 3 horas, pois também foram abordados itens do PER. Uma das consequências foi a necessidade de uma nova versão ajustada do MEF, bem como alterações no PER.

2.8. Nessa reunião, a equipe técnica da ANTT apresentou pontos sensíveis de maior impacto financeiro que poderiam resultar em redução de Capex. Tal redução decorreu da melhoria nas composições que estavam modificadas ao comparar com o arquivo da estruturadora e SICRO: obras de “acessos” (com composições de pavimentos mais robustos que o comum), “acostamentos” (com taxa de defensas metálicas acima do paramétrico), “contornos” (com uso de agregados “comerciais” ao invés de “produzidos”) e uso de barreiras rígidas protetoras de obras (solução não precificada nos projetos recentes de EVTEA), dentre outros.

2.9. Assim, em 06/06/2024, conforme já destacado, em consequência dos questionamentos feitos na reunião de 05/06/2024, a concessionária apresentou ajustes de Capex que resultaram em redução de R\$ 206.407.638,49. Quanto a isso, vale destacar que, mesmo tendo como referência os estudos das rotas de Tuiuiú e Pantanal, já avaliados pela ANTT e ajustados pela INFRA S.A (especificamente Rota do Pantanal), ainda assim foi possível reduzir em mais de R\$ 200 milhões o Capex da proposta de repactuação da MSVia.

2.10. Na mesma data, a concessionária disponibilizou versão ajustada do MEF, com redução de Capex, degrau tarifário em 3 anos (38%, 38% e 38%), reclassificação após o 4º ano, reclassificação de 5% no 10º ano pelo cumprimento de obras de melhorias etc. e inclusão de conectividade. Nessa versão também houve queda nos investimentos alocados para PRF, os quais apresentavam reflexo de 1,2% na tarifa (em desacordo com a política pública do MT). Após o ajuste, os investimentos para PRF foram fixados em 0,54% da tarifa, valor mais aderente ao estabelecido pelo MT.

2.11. As validações de PER (Vol. 1) tiveram início em 06/06/2024, quando a ANTT enviou o documento final à concessionária. A partir de então foram feitos os últimos ajustes, concluídos em 14/06/2024.

2.12. Da mesma forma, o PER (Vol. 2) também passou por processo final de validação, que foi encerrado em 14/06/2024, após algumas rodadas de discussão.

2.13. As últimas versões do MEF foram entregues em 13 e 14/06/2024 (duas versões), com inclusão do Fator D. Além disso, houve uma mudança de apresentação do degrau tarifário (pedido da SUCON, por questões de padronização com demais projetos de repactuação), o qual passou de soma a produto, mudando, portanto, de 38%, 38% e 38% para 33,70%, 25,21% e 20,13%. Outro ponto que cabe destacar é que foram adotadas, para o capital de giro, as mesmas premissas utilizadas no estudo do EVTEA da Rota do Tuiuiú.

2.14. Dessa forma, em resumo, as verificações do material disponibilizado se caracterizaram por intensa comunicação entre as equipes técnicas

de ANTT e concessionária, para complementações e correções de informações, dados e valores de MEF e PER, o que resultou em nove versões de MEF, sendo as principais descritas a seguir.

Tabela 1: Arquivos MEF recebidos pela ANTT

Seq.	Arquivos	Data do Recebimento	Detalhamento
1	<div> <div>1. Demanda</div> <div>2. Engenharia</div> <div>20221230_MEF_PANTANAL_R01_cValores_ref..xlsb</div> <div>BR-163_MS - MEF - 6 - v5.xlsm</div> <div>MEF_Tuiuiu R1_valores_ref_TIRdeout.23-sem267.xlsb</div> <div>Memória de Cálculo Tráfego_Governo_20230906_V3.xlsx</div> </div>	20/05/2024	Entrega preliminar (não finalizado).
2	<div> <div>1. Demanda</div> <div>2. Engenharia</div> <div>20221230_MEF_PANTANAL_R01_cValores_ref..xlsb</div> <div>BR-163_MS - MEF - versão atualizada.xlsm</div> <div>MEF_Tuiuiu R1_valores_ref_TIRdeout.23-sem267.xlsb</div> </div>	31/05/2024	Entrega da primeira versão final do arquivo, para análise completa.
3	<div> <div>1. Engenharia</div> <div>2. Demanda</div> <div>20221230_MEF_PANTANAL_R01_cValores_ref..xlsb</div> <div>BR-163_MS - MEF - 240606 v2.xlsm</div> <div>MEF_Tuiuiu R1_valores_ref_TIRdeout.23-sem267.xlsb</div> </div>	06/06/2024	Inclusão da reclassificação e degraus tarifários; retirada dos R\$ 206.407.638,49 apontados pela ANTT.
4	<div> <div>1. Engenharia</div> <div>2. Demanda</div> <div>20221230_MEF_PANTANAL_R01_cValores_ref..xlsb</div> <div>BR-163_MS - MEF Final - 240607.xlsm</div> <div>MEF_Tuiuiu R1_valores_ref_TIRdeout.23-sem267.xlsb</div> <div>MSVia_ Tarifa Vigente.xlsx</div> </div>	13/06/2024	Melhorias em relação à inclusão de conectividade, diminuição de investimentos para a PRF.
5	MSVia_CondAmbientais.xlsx	14/06/2024	Subsídio ao Fator D.
6	<div> <div>20221230_MEF_PANTANAL_R01_cValores_ref. 2.xlsb</div> <div>BR-163_MS - Escopo obras 6A rev4.xlsx</div> <div>BR-163_MS - MEF Final - 240607 - FatorD-E.xlsm</div> <div>MEF_Tuiuiu R1_valores_ref_TIRdeout.23-sem267 1.xlsb</div> </div>	14/06/2024	Inclusão do Fator D e precificação dos custos com “padrões de sustentabilidade”.

Fonte: ANTT

2.15. Cumpre destacar que a cada versão apresentada, MEF e PER eram modificados com a inserção de novos dados, o que demandava, em muitos casos, uma nova revisão por parte da equipe da ANTT. Cabe ressaltar, também, que os ajustes citados, provocados pela equipe técnica da ANTT, além de objetivarem o cenário mais vantajoso e seguro aos usuários, promoveram redução tarifária, conforme explicado no item 2.9.

2.16. Por fim, ainda sobre o processo de análise do MEF, é justo mencionar a dificuldade enfrentada pela equipe técnica da ANTT em conseguir abrir e utilizar (fazer simulações, testes etc.) os arquivos disponibilizados pela concessionária com o MEF. Foram quatro arquivos .XLS distintos, vinculados e de tamanhos significativos (38, 47, 3 e 1Mb – totalizando quase 90Mb), que precisavam estar abertos simultaneamente. Tal viés operacional mostrou-se crítico no processo de conferência do MEF.

3. CARACTERÍSTICAS DA CONCESSÃO

3.1. O sistema rodoviário explorado, objeto da referida concessão, compreende o trecho da BR-163/MS do km 0,00 do Entr. MS-386(A) (Div. PR/MS) (fim da Ponte S/ Rio Paraná - Porto Cel Renato) ao km 845,90 na Div. MS/MT (fim da ponte S/ Rio Correntes), conforme imagem a seguir.

Figura 2: Mapa do trecho concedido

CÓDIGO SNV	TRECHO		SNV (202304A)			PROJETO		
	Local de Início	Local de Fim	km Inicial	km Final	Ext. (km)	km Inicial	km Final	Ext. (km)
163BMS0212	ENTR BR-487(A)	ENTR MS-141(A) (P/NAVIRAI)	103,8	117,7	13,9	103,7	117,6	13,9
163BMS0213	ENTR MS-141(A) (P/NAVIRAI)	ENTR MS-290 (P/NAVIRAI)	117,7	124,3	6,6	117,6	124,3	6,7
163BMS0214	ENTR MS-290 (P/NAVIRAI)	ACESSO NAVIRAI (CONTORNO)	124,3	126,8	2,5	124,3	126,8	2,4
163BMS0222	ACESSO NAVIRAI (CONTORNO)	ACESSO MS-145	126,8	138,2	11,4	126,8	138,0	11,2
163BMS0230	ACESSO MS-145	ENTR BR-487(B)/MS-283/289 (JUTI)	138,2	171,6	33,4	138,0	171,5	33,5
163BMS0250	ENTR BR-487(B)/MS-283/289 (JUTI)	ENTR MS-378(B)	171,6	181,8	10,2	171,5	181,8	10,3
163BMS0252	ENTR MS-378(B)	ENTR MS-156/378 (CAARAPÓ)	181,8	208,1	26,3	181,8	207,2	25,4
163BMS0270	ENTR MS-156/378 (CAARAPÓ)	ENTR MS-278 (NOVA AMÉRICA)	208,1	225,3	17,2	207,2	225,0	17,7
163BMS0290	ENTR MS-278 (NOVA AMÉRICA)	INÍCIO DE PISTA DUPLA (EMBRAPA)	225,3	252,5	27,2	225,0	252,5	27,6
163BMS0300	INÍCIO DE PISTA DUPLA (EMBRAPA)	ENTR BR-463 (DOURADOS)	252,5	256,0	3,5	252,5	256,0	3,4
163BMS0310	ENTR BR-463 (DOURADOS)	ENTR MS-156	256,0	258,2	2,2	256,0	258,2	2,2
163BMS0320	ENTR MS-156	ENTR AV. MARCELINO PIRES (DOURADOS)	258,2	265,0	6,8	258,2	264,8	6,7
163BMS0321	ENTR AV. MARCELINO PIRES (DOURADOS)	ENTR BR-376	265,0	270,0	5,0	264,8	270,0	5,1
163BMS0322	ENTR BR-376	ENTR MS-276 (VILA SÃO PEDRO)	270,0	272,1	2,1	270,0	272,0	2,0
163BMS0325	ENTR MS-276 (VILA SÃO PEDRO)	FINAL PISTA DUPLA (VILA VARGAS)	272,1	281,3	9,2	272,0	281,0	9,0
163BMS0326	FINAL PISTA DUPLA (VILA VARGAS)	ENTR MS-470(A) (VILA CRUZALTINA)	281,3	288,3	7,0	281,0	287,2	6,1
163BMS0327	ENTR MS-470(A) (VILA CRUZALTINA)	ENTR MS-470(B) (P/DOURADINA)	288,3	290,5	2,2	287,2	290,6	3,4
163BMS0328	ENTR MS-470(B) (P/DOURADINA)	RIO LARANJA DOCE	290,5	294,7	4,2	290,6	294,3	3,7
163BMS0329	RIO LARANJA DOCE	ENTR MS-379 (P/BOCAJÁ)	294,7	303,9	9,2	294,3	304,0	9,7
163BMS0330	ENTR MS-379 (P/BOCAJÁ)	ENTR BR-267(A) (RIO BRILHANTE)	303,9	323,2	19,3	304,0	323,2	19,2
163BMS0334	ENTR BR-267(A) (RIO BRILHANTE)	PONTE S/RIO VACARIA (AROEIRA)	323,2	344,0	20,8	323,2	343,4	20,3
163BMS0360	PONTE S/RIO VACARIA (AROEIRA)	ENTR BR-267(B) (NOVA ALVORADA DO SUL)	344,0	364,1	20,1	343,4	364,0	20,6
163BMS0370	ENTR BR-267(B) (NOVA ALVORADA DO SUL)	ENTR MS-258	364,1	418,3	54,2	364,0	418,4	54,4
163BMS0380	ENTR MS-258	PONTE S/ RIO ANHANDUÍ	418,3	419,6	1,3	418,4	419,1	0,8
163BMS0390	PONTE S/ RIO ANHANDUÍ	ENTR BR-262(A) (CAMPO GRANDE)	419,6	466,3	46,7	419,1	466,3	47,2
163BMS0392	ENTR BR-262(A) (CAMPO GRANDE)	ENTR MS-040 (CAMPO GRANDE) (P/TRÊS BARRAS)	466,3	470,6	4,3	466,3	470,8	4,5
163BMS0396	ENTR MS-040 (CAMPO GRANDE) (P/TRÊS BARRAS)	ENTR BR-262(B) (CAMPO GRANDE) (P/TRÊS LAGOAS)	470,6	481,8	11,2	470,8	482,0	11,2
163BMS0398	ENTR BR-262(B) (CAMPO GRANDE) (P/TRÊS LAGOAS)	ENTR AV. CONSUL ASSAF TRAD	481,8	490,8	9,0	482,0	490,7	8,7
163BMS0404	ENTR AV. CONSUL ASSAF TRAD	ENTR BR-060(A)	490,8	495,6	4,8	490,7	495,6	4,9
163BMS0410	ENTR BR-060(A)	ENTR MS-445	495,6	511,6	16,0	495,6	511,6	16,0
163BMS0420	ENTR MS-445	ENTR MS-244(A) (JATOBÁ)	511,6	527,0	15,4	511,6	527,0	15,4
163BMS0425	ENTR MS-244(A) (JATOBÁ)	ENTR MS-244(B) (BONFIM)	527,0	529,6	2,6	527,0	529,2	2,2
163BMS0430	ENTR MS-244(B) (BONFIM)	ENTR MS-441 (BANDEIRANTES)	529,6	549,0	19,4	529,2	549,5	20,4
163BMS0440	ENTR MS-441 (BANDEIRANTES)	ENTR MS-340 (P/RIO NEGRO)	549,0	550,5	1,5	549,5	550,1	0,6
163BMS0450	ENTR MS-340 (P/RIO NEGRO)	ENTR BR-060(B) (CONGONHA)	550,5	575,8	25,3	550,1	575,4	25,3
163BMS0452	ENTR BR-060(B) (CONGONHA)	ENTR MS-435 (CAPIM BRANCO)	575,8	592,9	17,1	575,4	592,5	17,1
163BMS0470	ENTR MS-435 (CAPIM BRANCO)	ENTR AV. JUSCELINO KUBITSCHKE (SÃO GABRIEL D'OESTE)	592,9	615,9	23,0	592,5	615,5	23,0
163BMS0472	ENTR AV. JUSCELINO KUBITSCHKE (SÃO GABRIEL D'OESTE)	ENTR BR-419(A)/MS-080 (P/RIO NEGRO)	615,9	669,6	53,7	615,5	669,2	53,7
163BMS0490	ENTR BR-419(A)/MS-080 (P/RIO NEGRO)	ENTR BR-419(B)/MS-427 (RIO VERDE DE MATO GROSSO)	669,6	680,9	11,3	669,2	680,5	11,3
163BMS0492	ENTR BR-419(B)/MS-427 (RIO VERDE DE MATO GROSSO)	ENTR MS-423 (FAZ. ALEGRIA)	680,9	700,5	19,6	680,5	700,0	19,6
163BMS0510	ENTR MS-423 (FAZ. ALEGRIA)	ENTR BR-359/MS-217/223 (COXIM)	700,5	730,8	30,3	700,0	730,3	30,3
163BMS0512	ENTR BR-359/MS-217/223 (COXIM)	ENTR MS-418 (P/PEDRO GOMES)	730,8	752,9	22,1	730,3	752,4	22,1
163BMS0530	ENTR MS-418 (P/PEDRO GOMES)	ENTR MS-215 (P/PEDRO GOMES)	752,9	768,2	15,3	752,4	767,7	15,3
163BMS0532	ENTR MS-215 (P/PEDRO GOMES)	ENTR MS-214 (P/PANTANAL)	768,2	798,8	30,6	767,7	798,3	30,6
163BMS0550	ENTR MS-214 (P/PANTANAL)	ENTR MS-213 (P/ITIQUEIRA)	798,8	832,2	33,4	798,3	831,6	33,4
163BMS0555	ENTR MS-213 (P/ITIQUEIRA)	DIV MS/MT (FIM DA PONTE S/RIO CORRENTES)	832,2	845,9	13,7	831,6	845,5	13,7

Fonte: PER

4. ANÁLISE DO MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO (MEF)

4.1. O Modelo Econômico-Financeiro (MEF) apresentado pela concessionária no arquivo “BR-163_MS - MEF Final – 240607 – FatorD-E” propõe aproximadamente R\$ 9,107 bilhões (com incidência do REIDI) em investimentos em CAPEX e 7,156 bilhões em OPEX, durante 29 anos, prazo que resulta da soma dos 19 anos residuais do contrato original com a ampliação em mais 10 anos. Os investimentos serão concentrados entre 2027 e 2030. Cabe ressaltar que a data base do estudo é janeiro/2022.

4.2. Havendo a celebração do Acordo, a concessionária prevê 203 km de obras de duplicações, a serem implantadas em até 9 anos, contados a partir da vigência do Termo Aditivo, sendo que nos dois primeiros anos serão iniciados e entregues 40,12 km de duplicação. A partir do 3º ano (2027) iniciam-se também as obras dos Contornos, com conclusão prevista para 2030. Ainda, as faixas adicionais serão realizadas entre o 1º e o 9º ano.

4.3. Cabe ressaltar que as análises de parâmetros, valores, projetos, entre outros itens, tiveram como base os EVTEAs das Rotas de Tuiuiú e de Pantanal, com a retirada do trecho referente à BR-267, não contemplada na repactuação.

ANÁLISE TARIFÁRIA

4.4. Nos processos de repactuação, e em relação à tarifa do Modelo Econômico-Financeiro (MEF), a diretriz de política pública estabeleceu previsão inicial de 3 degraus tarifários nos 3 primeiros anos da modernização do contrato, com patamares de 33,70%, 25,21% e 20,13% em relação à TKM inicial proposta.

4.5. Os prazos previstos para a aplicação desses degraus são, respectivamente, 12º, 24º e 36º mês, resultando em tarifas de: R\$ 10,06 para cada 100 km no primeiro degrau; R\$ 12,60 no segundo degrau; e R\$ 15,13 no terceiro. Desse modo, a tarifa de pedágio, observada na ampliação do prazo contratual e o degrau tarifário previsto, foi definida conforme tabela a seguir:

Tabela 4: Evolução Tarifária – Categoria 1		
	Tarifa quilométrica	Variação % (pós acordo)
Atual	7,52	-
Pós acordo	7,52	-
12 meses pós acordo	10,06	33,72
24 meses pós acordo	12,60	25,24
36 meses pós acordo	15,13	20,15
Tkm pós 10º ano	15,13	

Fonte: ANTT

4.6. Cumpre destacar, também, que a TKM vigente foi trazida para a data-base dos EVTEAs das Rotas de Tuiuiú e de Pantanal (janeiro de 2022), por questão de consistência das informações apresentadas.

4.7. Salienta-se que, além do degrau tarifário previsto na política pública, foi aplicado o mecanismo de reclassificação tarifária vinculada à execução de obras, de forma alinhada à política tarifária dos projetos de 5ª etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais - PROCROFE. Esse mecanismo, ao estimular a execução de obras, objetiva aumentar a segurança e a fluidez do tráfego, justificando a adoção do aumento do valor da tarifa. Portanto, a reclassificação prevista é de 30% para conclusão das obras de duplicação, 15% para terceira faixa, 10% para duas faixas adicionais e 5% para uma faixa adicional.

4.8. Abaixo apresenta-se a evolução da média da tarifa de praça, Capex e o Opex:

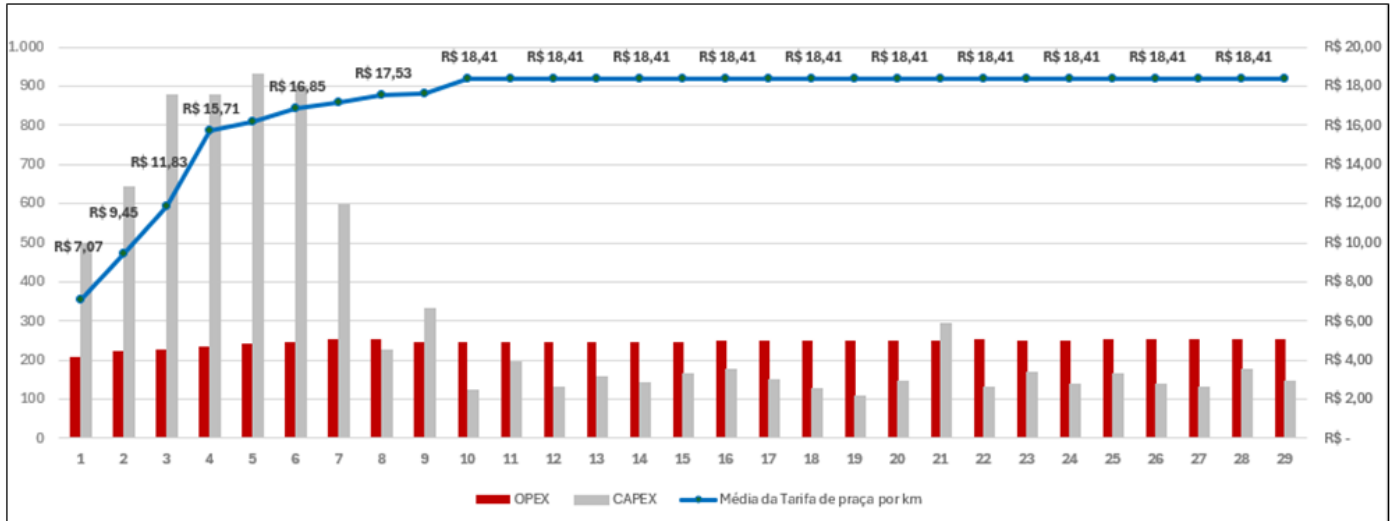


Gráfico 1: Média da Tarifa de Praça x Capex e Opex (em milhões)
Fonte: ANTT

4.9. Além disso, destaca-se que o MEF foi auditado pela equipe técnica e encontra-se conforme o MEF padrão adotado pela ANTT. A modelagem prevê o lançamento de 2% da receita bruta para a conta de Recursos Vinculados (dos quais 1% está reservado para infraestrutura resiliente, conforme indicado pela Política Pública do MT). Foi apresentado, a título de ressarcimento pela elaboração dos EVTEAs das Rotas de Tuiuiú e de Pantanal, mas também da contratação do verificador independente e da monitoração (ambos para o processo de relicitação), o valor de R\$ 19.131.451,16 para a INFRA S.A., referenciado à data-base de janeiro/2022.

4.10. Foi apresentado, a título de ressarcimento pela elaboração dos EVTEAs das Rotas de Tuiuiú e de Pantanal, mas também da contratação do verificador independente e da monitoração (ambos para o processo de relicitação), o valor de R\$ 19.131.451,16 para a INFRA S.A., referenciado à data-base de janeiro/2022.

4.11. Ressalta-se ainda que, o Percentual de Desconto Unitário - PDU a ser adotado em cada praça foi calculado pela Concessionária, com base na análise do tráfego pagante nas suas praças de pedágio, permitindo também a avaliação do impacto tarifário do Desconto para Usuário Frequente - DUF como um todo.

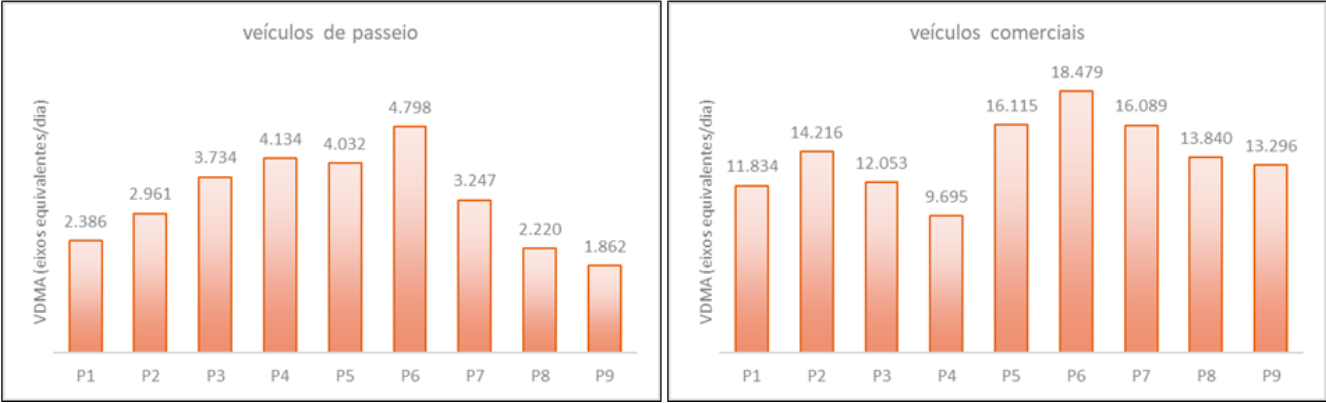
4.12. De forma geral, no que tange à adoção das diferentes verbas, a seguros e garantias e demais itens, pode-se dizer que o MEF está conforme o padrão da 5ª etapa.

TRÁFEGO

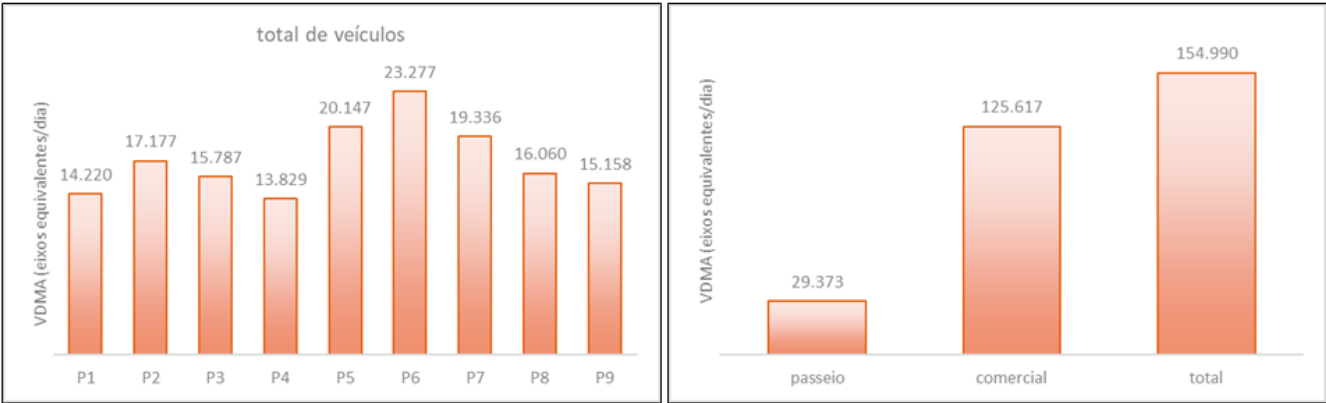
4.13. A análise da consistência das projeções de tráfego pedagiado nas praças da MSVia é baseada, inicialmente, na comparação do tráfego apresentado pela concessionária, em sua modelagem financeira, com o tráfego realizado em 2023 de acordo com a “Base de Dados Abertos” desta Agência.

4.14. De acordo com a “Base de Dados Abertos”, para 2023, o volume equivalente de veículos de passeio variou entre 1.862 eixos

equivalentes/dia na Praça P9 (Pedro Gomes) e 4.798 eixos equivalentes/dia na praça P6 (Jaraguari). Em relação ao volume equivalente de veículos comerciais nas mesmas praças e no mesmo ano, o tráfego pedagiado variou entre 9.695 eixos equivalentes/dia na praça P4 (Rio Brillhante) e 18.479 eixos equivalentes/dia na praça P6 (Jaraguari).



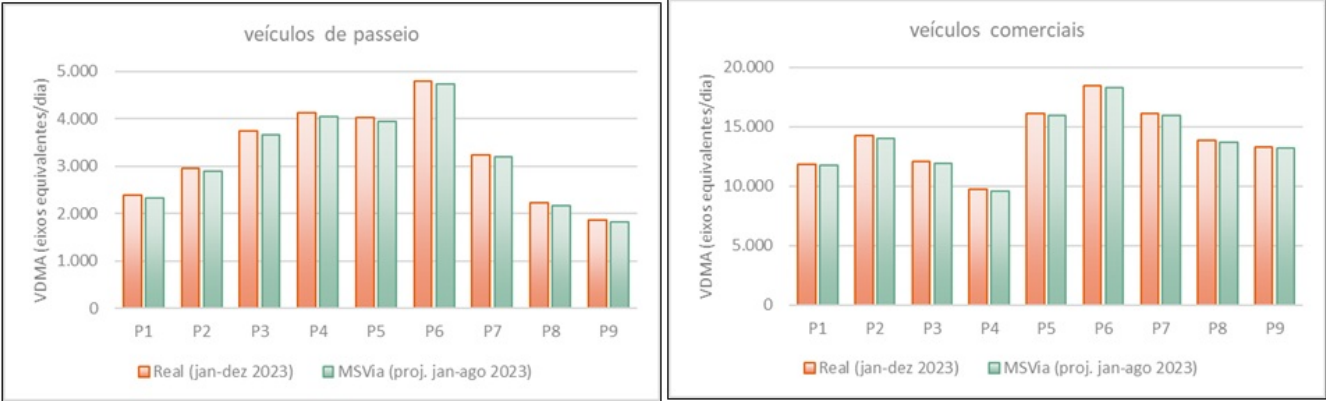
4.15. Se considerado o total de eixos equivalentes, os volumes pedagiados em 2023 nas nove praças da MSVia variaram entre 13.829 eixos equivalentes/dia na praça P4 (Rio Brillhante) e 23.277 eixos equivalentes/dia na praça P6 (Jaraguari). Se considerada a soma dos volumes das 9 praças, observa-se que o volume pedagiado na concessão em 2023 foi de 29.373 eixos equivalentes/dia, no caso de veículos de passeio, 125.617 eixos equivalentes/dia, no caso de veículos comerciais, e 154.990 eixos equivalentes/dia, no caso de todos os veículos (ou seja, de passeio e comerciais).

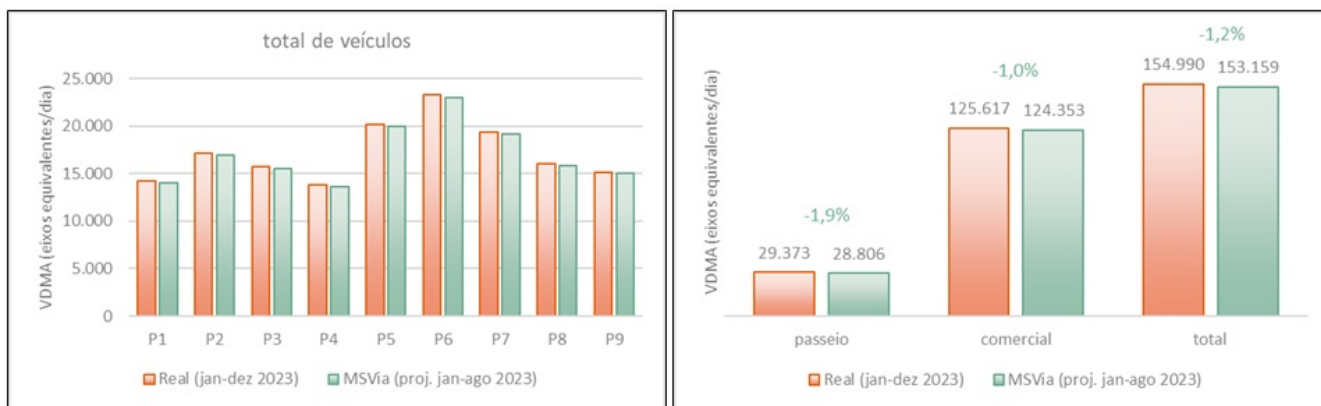


4.16. A análise de conformidade referente à proposta de modernização contratual da concessão MSVia foi realizada de forma a comparar as projeções de tráfego apresentadas pela concessionária com respectivos volumes realizados nas praças, segundo informações oficiais desta Agência.

- 4.17. As projeções apresentadas pela concessionária referem-se ao período compreendido entre 2023 e 2064, considerando:
- a) Volume de tráfego inicial estimado a partir do realizado entre janeiro e agosto de 2023 e da perspectiva de crescimento do tráfego no período setembro – dezembro; e
 - b) Efeitos de alterações na infraestrutura viária e nas tarifas de pedágio, conforme estudo de tráfego elaborado pela LOGIT (Estudo de Tráfego: Avaliação de Cenários e Impactos na Base Pedagiada, 2023).

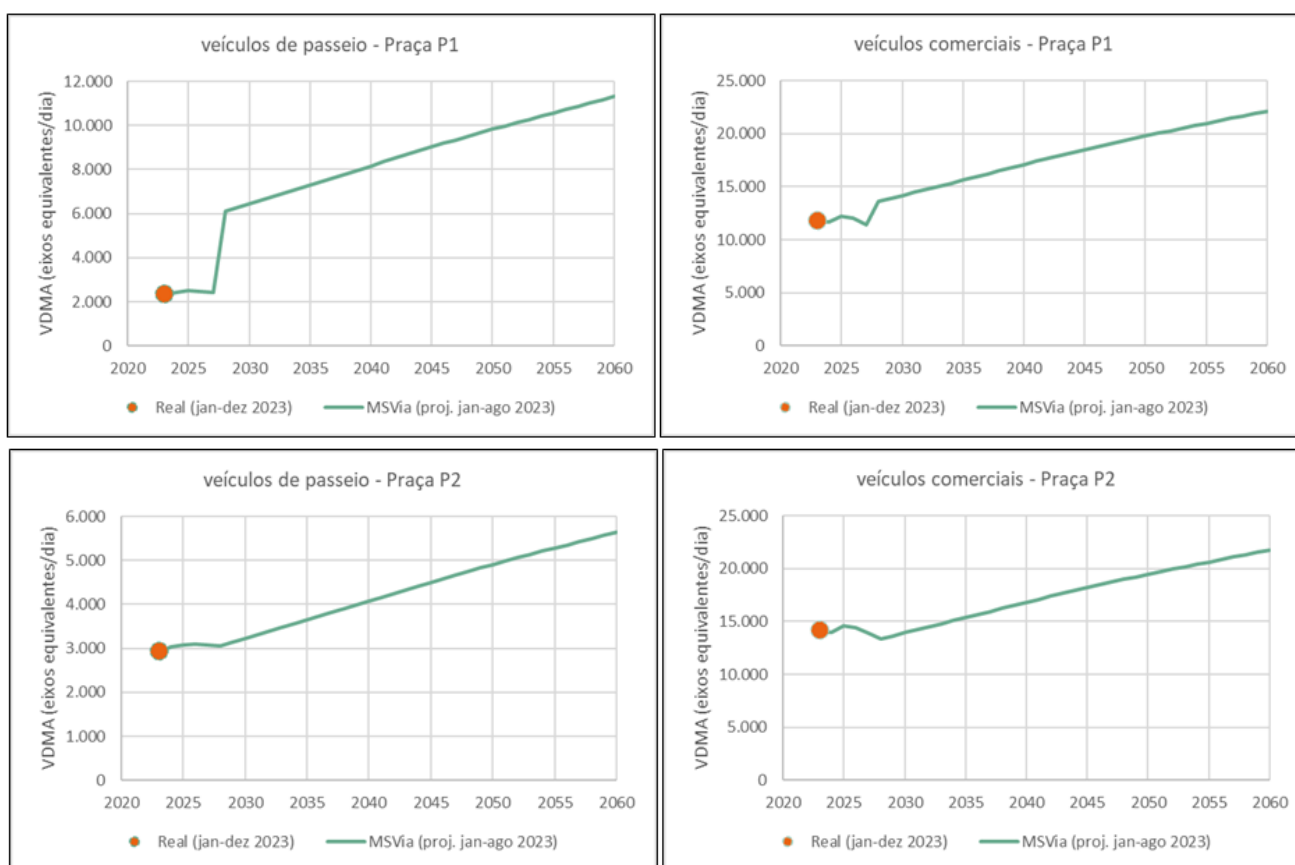
4.18. As próximas figuras indicam que há conformidade no tráfego projetado pela MSVia para 2023, com base no volume observado entre janeiro e agosto deste ano, em relação aos respectivos valores realizados em cada praça de pedágio e categoria veicular (veículos de passeio, veículos comerciais e total de veículos), conforme os dados disponibilizados pela ANTT. Se considerado o volume equivalente total da concessão, os valores projetados pela MSVia são -1,9% menores que realizados, no caso de veículos de passeio, e somente -1,0% menores, no caso de veículos comerciais. Se considerado o total de todos os veículos, a diferença entre a projeção da MSVia e o realizado é de somente -1,2%.



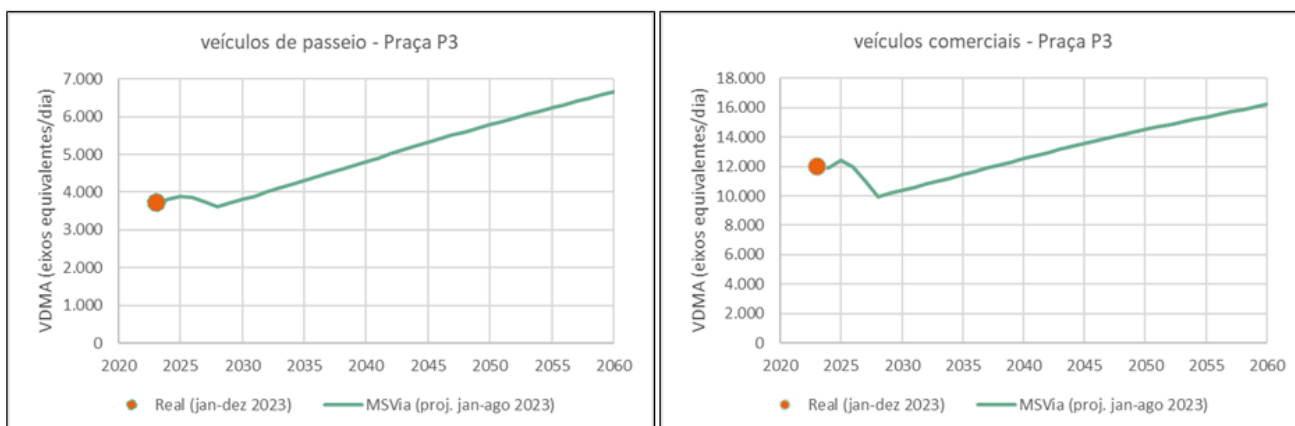


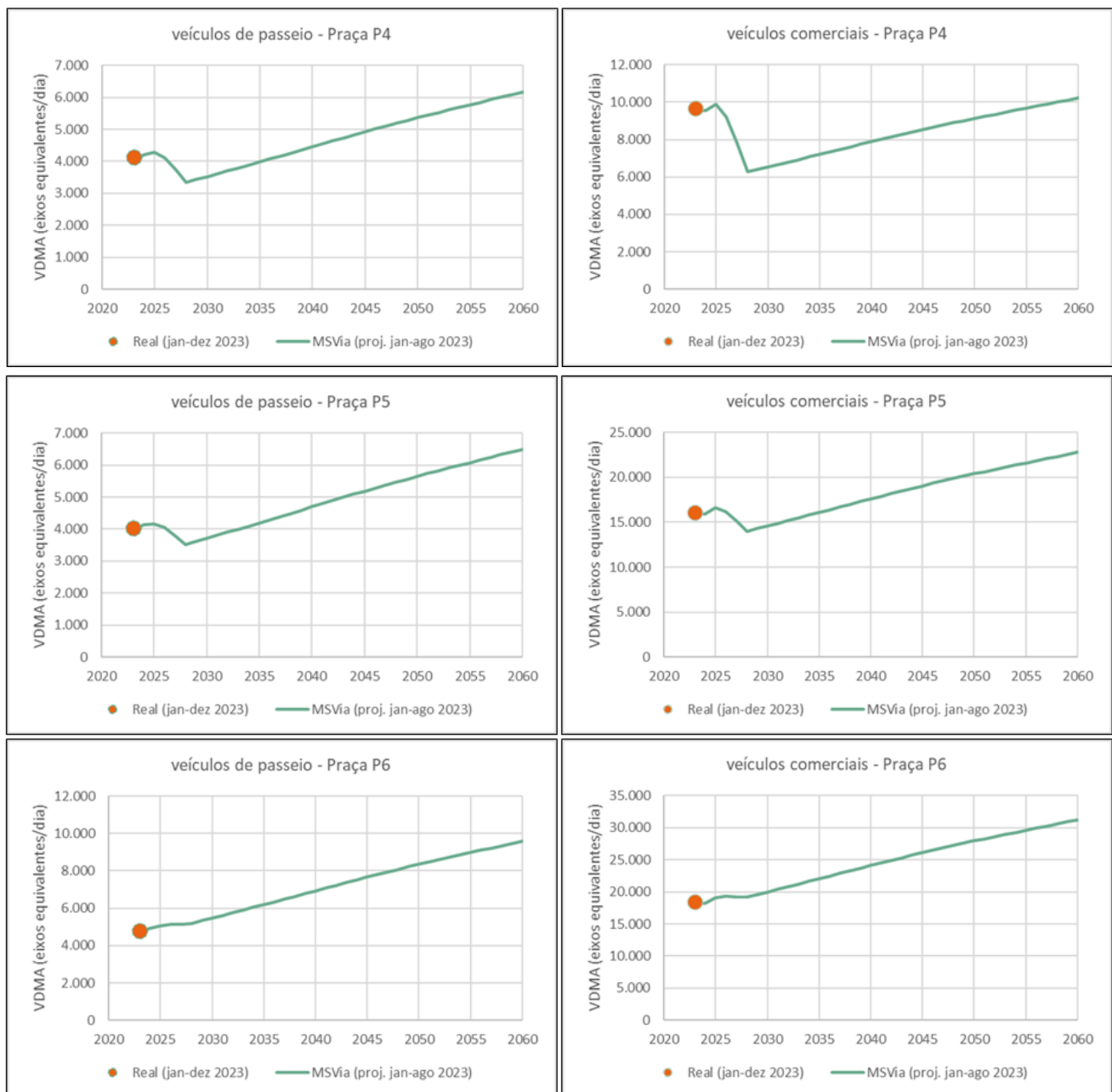
4.19. Portanto, é possível considerar que o tráfego do estudo apresentado pela concessionária para o ano inicial do horizonte de análise, ou seja, 2023, mostra-se aderente ao histórico dos dados de tráfego da ANTT.

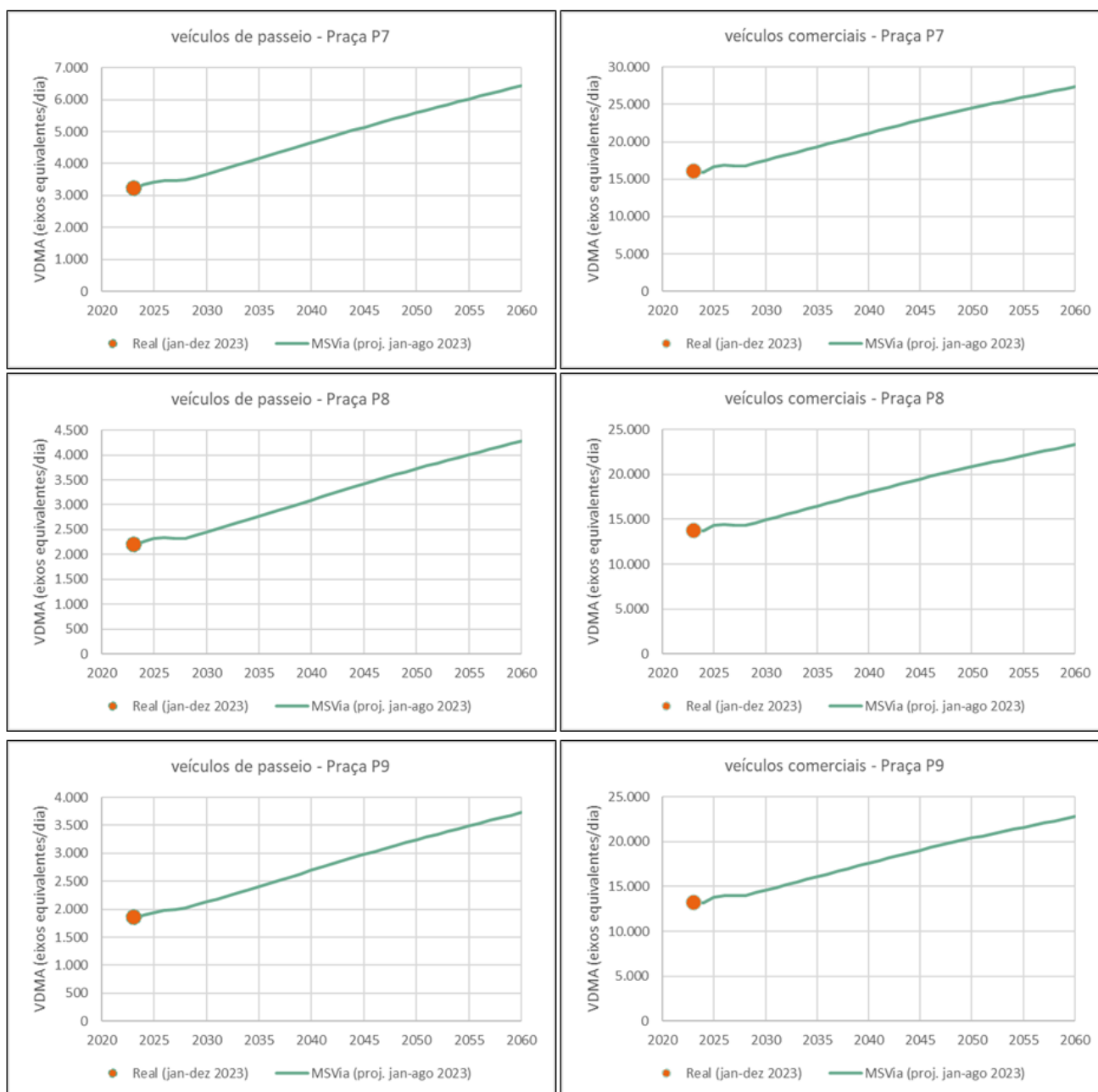
4.20. Para anos futuros, foram considerados os impactos de alterações na infraestrutura viária e nas tarifas das praças de pedágio da MSVia. Os próximos gráficos mostram as projeções de tráfego ao longo de todo o horizonte de 38 anos de análise, ou seja, entre 2023 e 2060, para cada uma das praças de pedágio, indicando consistência entre volumes projetados e realizados em 2023, conforme já mencionado. Apesar do volume de tráfego ter sido projetado até 2060, não condizendo com o tempo de concessão, foram utilizados os dados apresentados em estudo até o ano mencionado para a elaboração dos gráficos abaixo.



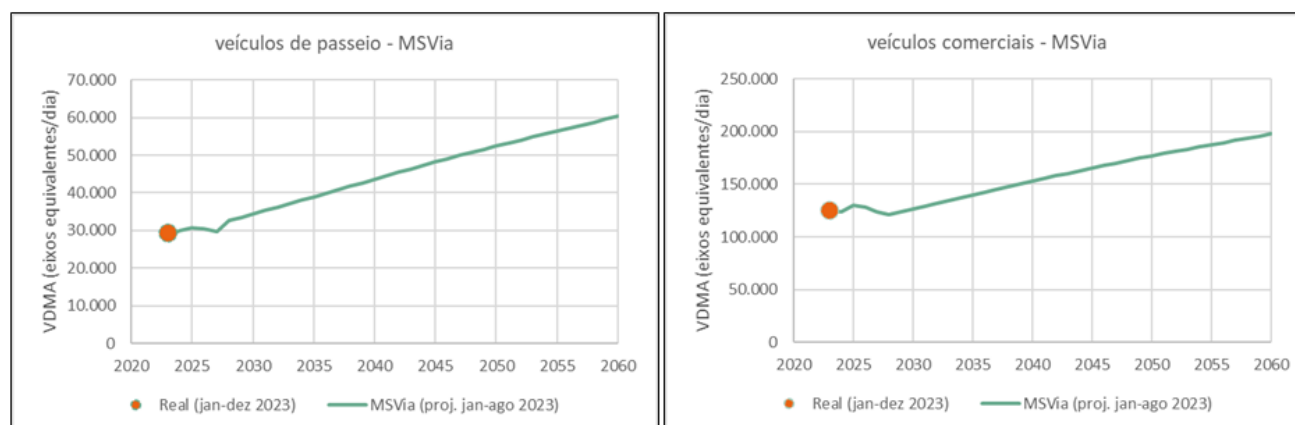
4.21. O padrão de variação do tráfego depende da praça considerada. No caso da praça P1 (Mundo Novo), há aumento do tráfego de veículos de passeio em virtude da alteração de posicionamento das praças. Nas outras praças, há uma queda no tráfego a partir de 2027, o que provavelmente é reflexo da alteração da tarifa em virtude da repactuação da concessão.







4.22. As próximas figuras apresentam a projeção do número de eixos equivalentes para toda a concessão no período entre 2023 e 2060. Se considerado o período entre 2027 e 2060, quando já não há mais o impacto de aumento tarifário devido à repactuação, observa-se uma taxa média de crescimento de 1,99% a.a. para veículos de passeio, 1,53% a.a. para veículos comerciais e 1,63% a.a. para a soma dos veículos. Todos os valores são compatíveis a valores tipicamente adotados em outras concessões.



OPEX

4.23. Os custos operacionais (OPEX), conforme a aba "OPEX" do MEF, constante da proposta apresentada, partem de um valor total de R\$ 207,14 milhões para o 1º ano da repactuação, sendo o 1º ano como o menor investimento ao longo da proposta de repactuação, e atinge seu ápice no 8º ano da proposta (R\$ 255,50 milhões) e mantém-se um quantitativo uniforme até o 29º ano. O gráfico a seguir apresenta a evolução dos investimentos

em Opex durante a vigência da repactuação pleiteada.



Gráfico 2: Evolução investimentos em OPEX
Fonte: ANTT

4.24. Cabe observar que o valor de Opex da aba “CP” do MEF proposto considera ainda itens tais como: Verba de Fiscalização, Seguros e Garantias, Desenvolvimento Tecnológico e Recursos Vinculados.

4.25. Os custos operacionais (Opex) apresentados no MEF iniciam com um valor total de R\$ 207,14 milhões para o 1º ano da modernização, valor 10,69% menor em relação ao realizado pela própria concessionária nos últimos 4 anos, que foi aproximadamente de R\$ 231,94 milhões, conforme dados disponíveis nas demonstrações financeiras publicadas até 2023 (data base janeiro/2022). E, para o prazo proposto de 29 anos, observa-se um CAGR de 0,87% a.a.

4.26. Sobre o assunto, devido à modernização do contrato, observa-se um aumento do Opex inicial, um ganho de eficiência no médio prazo e um aumento gradativo a longo prazo. Nesse sentido, para readaptação e otimização do contrato de concessão da MSVia foram estabelecidos premissas e parâmetros adotados no modelo de 5ª etapa.

4.27. Cumpre reforçar que os quantitativos vigentes do sistema operacional relacionados ao atendimento ao usuário foram mantidos para o atendimento pré-hospitalar. Os serviços de atendimento mecânico, atendimento aos demais incidentes e viaturas de inspeção de tráfego foram reduzidos conforme padrões de 5ª Etapa.

4.28. Para o circuito fechado de TV houve ampliação em decorrência do acréscimo nas edificações existentes e passarelas que serão implantadas.

4.29. Os quantitativos dos PERs das Rotas de Tuiuiú e de Pantanal (que representam o padrão da 5ª etapa), os propostos para o período pós-repactuação e do PER vigente, compõem o quadro comparativo a seguir.

Tabela 5: Comparativo de Quantitativos do Sistema Operacional

Sistemas de Controle e Monitoração de Tráfego e ITS	PER MSVia (Vigente)	Quantidade PER Tuiuiú + Pantanal (expurgados quantitativos BR-267) Padrão 5ª etapa	Quantidade prevista PER MSVia (Repactuação)
SAT - Sistema de Análise de Tráfego	79	68	59
CFTV - Circuito Fechado de TV - Rodovia	-	1 a cada 2km + 5% para pontos cegos	1 a cada 2km + 5% para pontos cegos
CFTV - Circuito Fechado de TV - Edificações	505	430	477
CFTV - Circuito Fechado de TV - Passarelas	-	-	51
PMVf - Pannel de Mensagem Variável - fixo	-	-	22
PMVm - Pannel de Mensagem Variável - móvel	18	22	18
SDA - Sistema de Detecção de Altura	17	17	17
SCV - Sistema de Controle de velocidade - fixo	6	6	6
SCV - Sistema de Controle de velocidade - móvel	13	30	51
SMM - Sistema de Monitoramento Meteorológico	-	-	-
Totem de Autoatendimento	0	4	3
	0	19	17
SAU – Serviço de Atendimento ao Usuário	PER MSVia (Vigente)	Parâmetro / Quantidade PER Tuiuiú + Pantanal (expurgados quantitativos BR-267) Padrão 5ª etapa	Parâmetro / Quantidade prevista PER MSVia (Repactuação)
VIT - Viatura de Inspeção de Tráfego	90 min	Pré-CFTV 90 min	Pré-CFTV 90 min
		Pós-CFTV 180 min	Pós-CFTV 180 min
	19	19 / 10 *	10 **
APH - Atendimento Pré-Hospitalar - Ambulância Tipo C	15 min em 100% das ocorrências	20 min em 90% / 30 min 10%	20 min em 90% / 30 min 10%
	12	11	12
APH - Atendimento Pré-Hospitalar - Ambulância Tipo D	60 min em 100% das ocorrências a partir do 6º ano	60 min em 90% / 120 min em 10%	60 min em 90% / 120 min em 10%
	5	5	5
Serv. de Atend. Mecânico - Guincho Leve	20 min em 90% das ocorrências / 30 min em 10%	60 min em 90% / 120 min em 10%	60 min em 90% / 120 min em 10%
	17	7	9
Serv. de Atend. Mecânico - Guincho Pesado	60 min em 90% das ocorrências / 72 min em 10%	90 min em 90% / 180 min em 10%	90 min em 90% / 180 min em 10%
	8	4	7

Serv. de Atend. a Demais Incidentes - CA Pipa	100 min em 100%	120 min em 90% / 240 min em 10%	120 min em 90% / 240 min em 10%
	5	4	4
Serv. de Atend. a Demais Incidentes - CA Apr. de Animais	100 min em 100%	120 min em 90% / 240 min em 10%	120 min em 90% / 240 min em 10%
	5	4	4
Edificações	PER MSVia (Vigente)	Quantidade PER Tuiuiú + Pantanal (expurgados quantitativos BR-267) Padrão 5ª etapa	Quantidade prevista PER MSVia (Repactuação)
CCO - Centro de Controle Operacional	1	2	1
BSO/SAU - Serviço de Atendimento ao Usuário	17	19	17
Praças de Pedágio	9	9	9
PPVf - Posto de Pesagem Veicular Fixo	6	3	3
PPD - Ponto de Parada e Descanso	0	3	3

* Pré-CFTV (antes do 3º ano) / Pós-CFTV (após 3º ano)
** Pós-CFTV

INVESTIMENTOS

4.30. Quanto aos investimentos a serem realizados após a celebração do Acordo, observa-se, no gráfico abaixo, elaborado a partir da proposta apresentada, que os dois principais grupos de investimentos são “TI, Restauração e Manutenção” (44,82%) e “Obras de Ampliação de Capacidade” (42,03%), sendo estes condensados nos nove primeiros anos.

4.31. Salienta-se que, após o 9º ano, o dispêndio com “TI, Restauração e Manutenção” passa a ser o item com maior investimento dentre as obras e serviços executados.

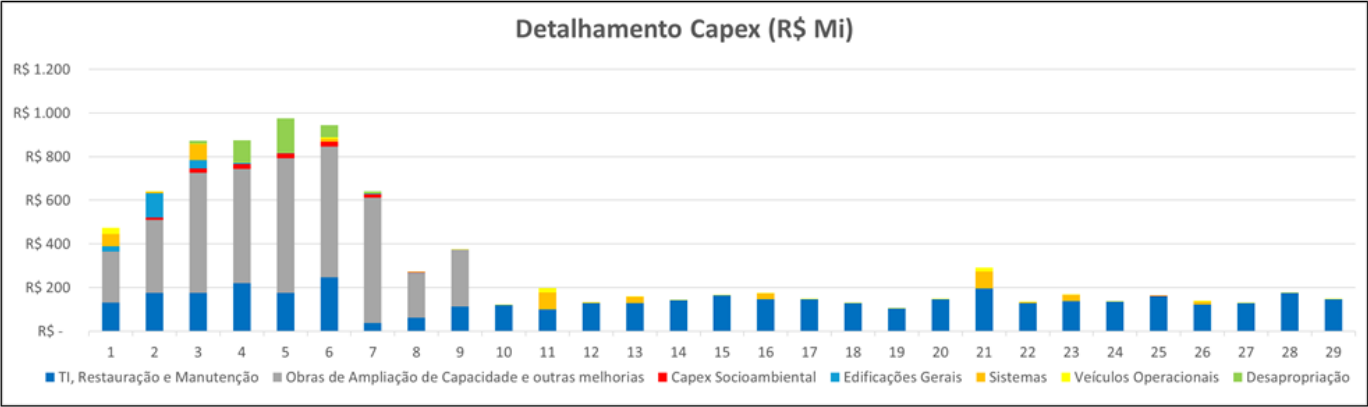


Gráfico 3: Distribuição do CAPEX (ANTT)
Fonte: ANTT

4.32. Considerando os nove primeiros anos da proposta, nota-se que aproximadamente 64,31% dos investimentos estão concentrados em “Obras de Ampliação de Capacidade”.

CUSTOS (ANÁLISE PARAMÉTRICA)

4.33. Durante as discussões no âmbito da SecexConsenso/TCU, a INFRA S.A foi incitada pela Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário – SNTR/MT a se manifestar em relação ao atendimento à Portaria nº 848/2023 acerca da proposta de modernização contratual apresentada pela MSVia. Em 01/03/2024 a INFRA S.A, por meio de sua Superintendência de Projetos Rodoviários – SUROD, exarou o Relatório de Análise Preliminar de Admissibilidade da proposta, o qual constará como anexo ao Termo de Autocomposição.

4.34. Baseado nesse Relatório da INFRA S.A, as discussões no âmbito da SecexConsenso/TCU focaram nos pontos de divergências relevantes citadas no relatório, que se constituíam nos investimentos relacionados aos contornos, os quais apresentam valor médio 1,46 vez maior, aos custos dos acessos, com valores médios de 2,33 vezes maiores, e aos custos de acostamentos, com valores médios 4,17 vezes maiores. Todos os custos são comparados aos projetos de referência estudados por esta Agência (Rotas de Tuiuiú e de Pantanal). Seguem os gráficos contendo os principais valores analisados para exemplificar.

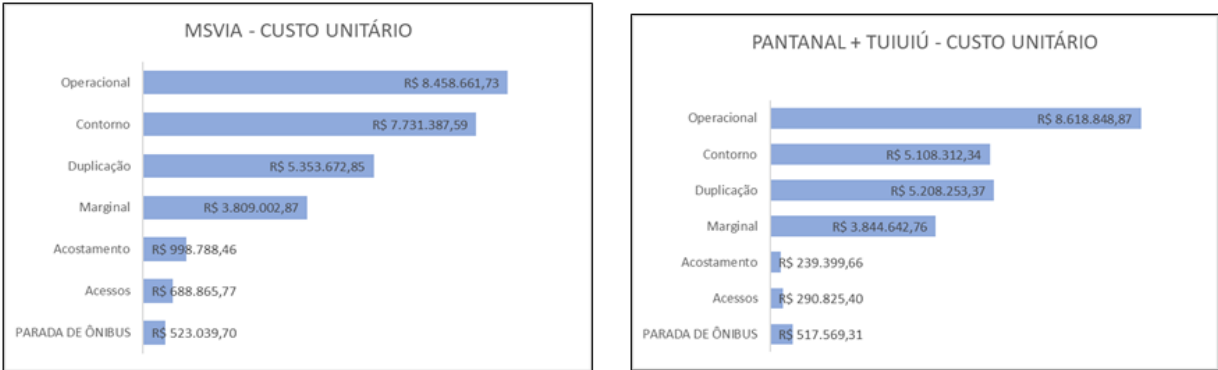


Gráfico 4: Principais Investimentos Analisados

4.35. Considerando o material apresentado pela concessionária, entregue em 14/06/2024, contemplando o conjunto de arquivos (MEF e Planilhas auxiliares), há uma série de justificativas para o aumento de valores, dentre elas: adoção de maior nível de segurança nas obras de execução de acostamento; pavimento diferenciado em parte dos acessos; utilização de BDI diferenciado para obras de acessos e acostamento (por terem sido consideradas obras de “pequeno porte”); foi utilizada também uma área de pavimento maior que a dos projetos de acesso dos estudos das Rotas Tuiuiú e de Pantanal e, devido à maior velocidade dos trechos, inclusive com trechos com velocidades diretrizes de 110 km/h; consideração de trechos com solo mole em contornos; utilização de defensas metálicas e absorvedores de impactos nos trechos de acostamento; e também em percentual paramétrico nos acessos, entre outros.

4.36. Foram analisados e comparados os quantitativos, custos totais e paramétricos dos estudos somados dos trechos das Rotas Tuiuiú e Pantanal em relação à proposta da MSVia, para fins de comparação da vantajosidade. Cabe ressaltar que a comparação se dá em cima das implantações das obras.

Tabela 6: Comparativo de Quantitativos e Valores Totais

Rodovia	Valor Total				
	Quantidade Total Pantanal + Tuiuiú	Pantanal + Tuiuiú R\$	Quantidade MSVia	MSVia R\$	Diferença R\$
Duplicação	105,50 Km	R\$ 555.966.808,57	203,02 Km	R\$ 1.087.866.322,96	R\$ 531.899.514,39
Faixa Adicional	195,89 Km	R\$ 539.909.862,00	144,77 Km	R\$ 403.905.801,29	-R\$ 136.004.060,71
Contornos	28,52 Km	R\$ 150.891.277,10	28,82 Km	R\$ 222.818.590,21	R\$ 71.927.313,11
Vias Marginal	20,20 Km	R\$ 84.638.580,82	22,99 Km	R\$ 87.568.976,02	R\$ 2.930.395,19
Correção de traçado	7,00 unid	R\$ 5.324.563,79	3,00 unid	R\$ 4.526.856,27	-R\$ 797.707,52
Iluminação de curvas	49,00 unid	R\$ 7.263.836,26	49,00 unid	R\$ 7.263.836,26	R\$ -
Trombeta	Implantação	R\$ 92.075.608,54	7,00 unid	R\$ 119.858.788,92	R\$ 27.783.180,38
Diamante	Implantação	R\$ 99.533.311,03	6,00 unid	R\$ 83.317.905,00	-R\$ 16.215.406,03
Trevo	Implantação	R\$ -	0,00 unid	R\$ -	R\$ -
Passagem Inferior	Implantação	R\$ 60.321.184,74	0,00 unid	R\$ -	-R\$ 60.321.184,74
Retorno em X	Implantação	R\$ 99.278.528,63	22,00 unid	R\$ 109.438.739,21	R\$ 10.160.210,58
Retorno em U	Implantação	R\$ 60.484.021,49	40,00 unid	R\$ 72.913.748,70	R\$ 12.429.727,21
Rotatória Alongada	Implantação	R\$ 295.450.842,00	55,00 unid	R\$ 239.938.254,12	-R\$ 55.512.587,88
Passarela	Implantação	R\$ 36.115.793,00	22,00 unid	R\$ 45.127.747,75	R\$ 9.011.954,75
Acesso	379,00 unid	R\$ 111.818.482,50	379,00 unid	R\$ 261.080.128,20	R\$ 149.261.645,70
Ponto de ônibus	226,00 unid	R\$ 118.887.650,08	144,00 unid	R\$ 75.317.716,63	-R\$ 43.569.933,45
Passagem de Fauna	11,00 unid	R\$ 2.357.175,00	56,00 unid	R\$ 16.052.017,34	R\$ 13.694.842,34
Acrescimo de					R\$ 516.677.903,32

Fonte: ANTT

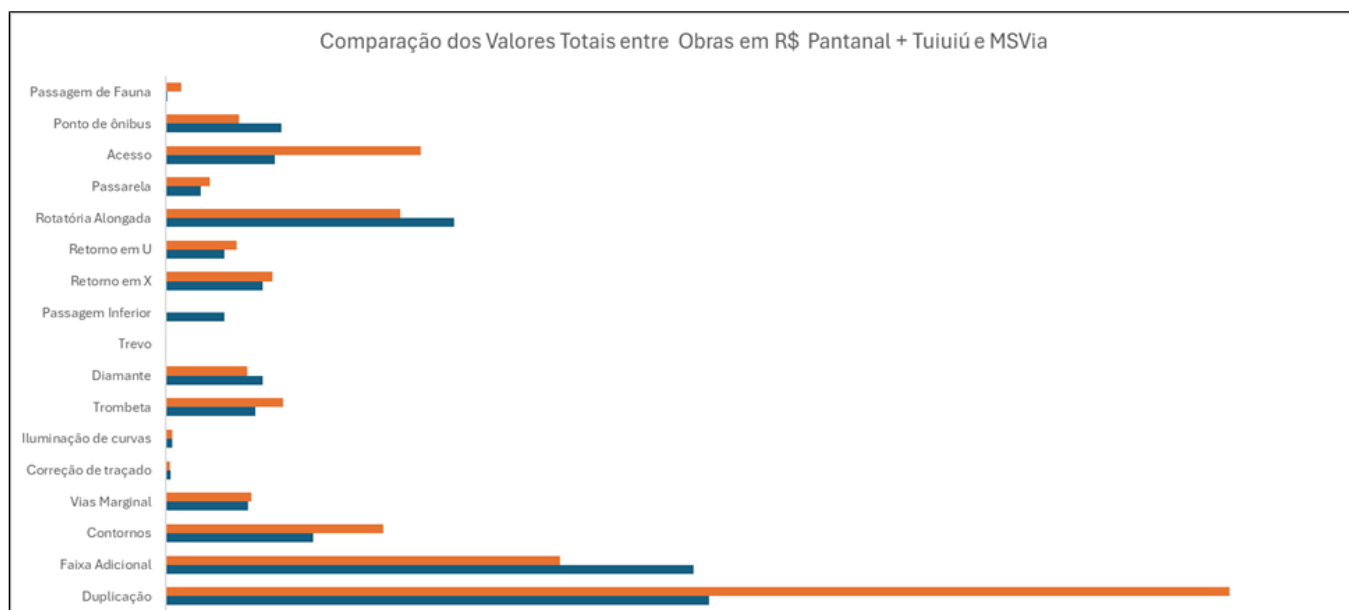


Gráfico 5: Comparação - Valores Totais - Obras “Tuiuiú + Pantanal” x “MSVia”

Fonte: ANTT

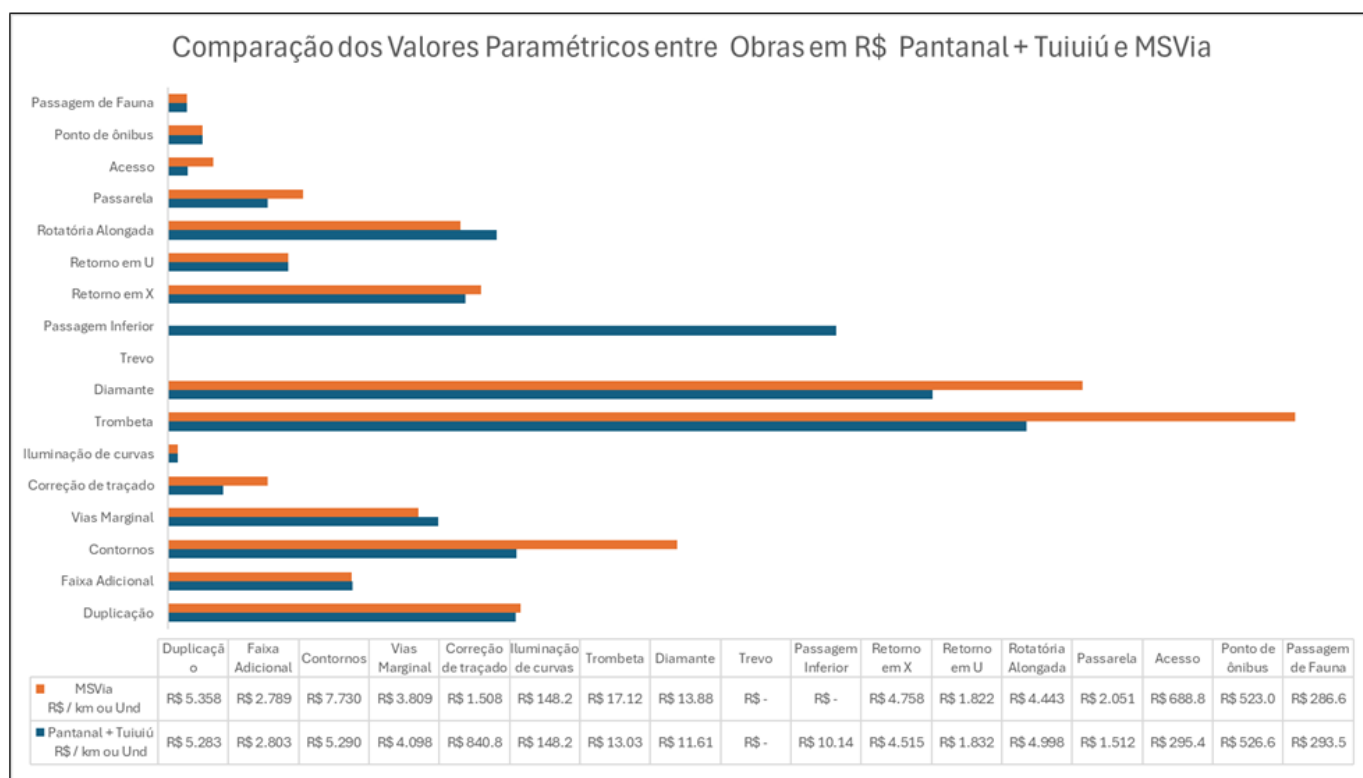


Gráfico 6: Comparação - Valores Paramétricos - Obras "Tuiuiú + Pantanal" x "MSVia"

Fonte: ANTT

4.37. Portanto, nessa comparação há uma aderência entre as principais composições apresentadas pela MSVia e os EVTEAs de Rota do Pantanal mais Rota do Tuiuiú. A discrepância de valores dos dispositivos (Diamante e Trombeta) são justificadas pelo fato de que nos EVTEAs das rotas os valores são apresentados sem a obra de arte que é contabilizada a parte e no caso da concessionária MSVia o valor das OAEs dos dispositivos já estão contabilizados junto com o dispositivo, ficando em evidência e com valores com diferenças acima da média os contornos e os acessos, que foram justificados pela MSVia.

4.38. Conforme destacado anteriormente, a concessionária justifica essa diferença a aumentos nos quantitativos de duplicação e de passagens de fauna, presença de solo mole em contornos, solução de pavimento dos acessos, implantação de sistema de segurança de obras e defensas metálicas nos acostamentos, dentre outros. Além disso, nas obras de acostamento e acesso houve utilização de BDI de obras de "pequeno porte" por conta do entendimento, por parte da concessionária, de que são obras isoladas e de pequenas extensões. Por fim, o aumento também pode ser justificado pela utilização de materiais do tipo "comerciais" ao invés de "produzidos", devido à escassez de jazidas em comparação aos volumes utilizados.

4.39. Por fim, reforça-se que, quando comparado o custo global (Capex + Opex) entre os principais itens dos estudos citados acima, identificou-se diferença de aproximadamente 12,36% acima do valor global da soma das Rotas de Tuiuiú e de Pantanal, com custo global de R\$ 9.349.054.622,62 (MSVia) e R\$ 8.320.736.985,28 (Rotas), respectivamente.

OBRAS DO PROJETO / SÍNTESE DAS INTERVENÇÕES PREVISTAS

4.40. Abaixo segue resumo do quantitativo das obras de ampliação de capacidade e melhorias da proposta da concessionária, de acordo com o cronograma da frente de serviço.

Tabela 7: Quantitativo de Obras por Ano

Obras de Ampliação de Capacidade e outras melhorias	Unidade	1º ano	2º ano	3º ano	4º ano	5º ano	6º ano	7º ano	8º ano	9º ano	Total
Duplicação	km	5,66	34,46	25,1	36,509	35,801	37,265	14,725	4	9,5	203,02
Faixas Adicional	km	6,12	14,311	12,505	21,527	0,71	23,666	44,47	13,85	10,61	147,77
Contornos	km	0	0	5,711	5,953	17,159	0	0	0	0	28,82
Vias Marginal	km	1,04	0	8,2	1,7	0,945	0,92	0	3,84	6,345	22,99
Correção de traçado	un	-	-	-	-	-	-	2	4	-	6
Trombeta *	un	-	-	2 / 0	2 / 0	2 / 0	-	1 / 0	-	-	7 / 0
Diamante *	un	-	-	-	1	5	-	-	-	-	5 / 1
Trevo*	un					0 / 1					0 / 1
Retorno em X *	un	2 / 0	2 / 0	4 / 0	2 / 0	2 / 0	1 / 0	4 / 0	1 / 0	4 / 0	22 / 0
Retorno em U*	un	2 / 0	1 / 0	1 / 0	7 / 0	5 / 0	9 / 0	8 / 0	3 / 0	4 / 0	40 / 0
Rotatória Alongada	un	4 / 0	4 / 1	7 / 4	5 / 0	5 / 3	7 / 2	12 / 0	5 / 1	6 / 1	55 / 12
Passarela	un	0	0	5	7	6	4	0	0	0	22
Acesso	un	20	50	53	20	44	54	62	49	27	379
Ponto de ônibus	un	0	23	16	7	22	17	27	15	17	144
Iluminação em curvas	un	0	11	4	6	0	15	2	4	7	49
Passagem de Fauna	un	1	9	4	4	5	10	10	5	8	56
OAE *	un	0 / 0	2 / 2	3 / 5	7 / 1	9 / 3	3 / 7	2 / 6	1 / 2	0 / 4	27 / 30

Fonte: ANTT (adaptado do PER)

*Implantação / Melhoria

- 4.41. Cabe ressaltar que além das obras de ampliação de capacidade e melhoria, serão recuperados/recompostos 467,41km de acostamentos.
- 4.42. Ao comparar essas quantidades do estudo atual da MSVia com os estudos das Rotas de Tuiuiú e de Pantanal, tem-se as seguintes diferenças:

Tabela 8: Diferenças entre quantitativos – “Tuiuiú + Pantanal” x “MSVia”

Projeto		Pantanal + Tuiuiú	MSVia	Diferença
Duplicação (km)		105,50	203,02	97,53
Faixa Adicional (km)		195,89	144,77	-51,12
Contornos (km)		28,52	28,82	0,30
Vias Marginal (km)		20,20	22,99	2,79
Correção de traçado (un)		7,00	6,00	-1,00
Iluminação de curvas (un)		49,00	49,00	0,00
Trombeta (un)	Implantação	7,00	7,00	0,00
Diamante (un)	Implantação	9,00	6,00	-3,00
	Melhoria	1,00	1,00	0,00
Trevo (un)	Melhoria	0,00	1,00	1,00
Passagem Inferior (un)	Implantação	6,00	0,00	-6,00
Retorno em X (un)	Implantação	21,00	22,00	1,00
Retorno em U (un)	Implantação	33,00	40,00	7,00
Rotatória Alongada (un)	Implantação	59,00	55,00	-4,00
	Melhoria	15,00	12,00	-3,00
Passarela (un)	Implantação	25,00	22,00	-3,00
Acesso (un)		379,00	379,00	0,00
Ponto de ônibus (un)		226,00	144,00	-82,00
Passagem de Fauna (un)		11,00	56,00	45,00

Fonte: ANTT (adaptado do PER)

- 4.43. A concessionária afirma ter realizado novo estudo de tráfego e reanálise do escopo, e por isso foram acrescentados seis segmentos de duplicação que atingem nível de serviço no período da concessão e possuem obras paralisadas. Os níveis de serviço encontrados também justificam a necessidade de substituição de quantitativos de faixas adicionais por duplicação.
- 4.44. Outras duas diferenças significativas se referem aos pontos de ônibus e passagens de fauna, devidas à realização de estudos técnicos da MSVia.
- 4.45. Adicionalmente, a partir de diretriz do MT, foram previstos três Pontos de Parada e Descanso (PPD), sendo uma implantação prevista no 1º ano e as outras duas, até o 2º ano de concessão. Destaca-se que os gastos com Polícia Rodoviária Federal (PRF) são de R\$ 83,2 milhões, em atendimento também à política pública formulada pelo MT.

PARÂMETROS FINANCEIROS DO PROJETO

- 4.46. Destaca-se que, considerando os aspectos financeiros trazidos pela concessionária, o valor de *equity* previsto é de R\$ 312,29 milhões.
- 4.47. É importante informar que, quando se iniciam os estudos para uma nova concessão é necessário estimar a rentabilidade futura do projeto. Assim, o WACC (Custo Médio Ponderado de Capital) corresponde a uma taxa mínima aceitável para o retorno de investimentos em um projeto de concessão, além de ser possível definir as tarifas a serem praticadas futuramente.
- 4.48. O WACC é responsável pelo equilíbrio econômico-financeiro de um contrato. No caso de uma futura licitação, esse valor indica o nível de riscos do projeto.
- 4.49. Em dezembro de 2022, foi aprovada pela ANTT a metodologia de cálculo do WACC para o setor de rodovias federais concedidas, bem como da própria atualização da taxa do WACC, conforme previsto na Resolução nº 4.075/2013. Assim, foram publicadas pela ANTT as seguintes resoluções:
- I - Regulamentação da metodologia de estimativa do Custo Médio Ponderado de Capital ([Resolução nº 6.003/2022](#));
 - II - [Regulamentação da Metodologia para Avaliação do Nível de Risco em Concessões Rodoviárias \(Resolução nº 6.002/2022\)](#); e
 - III - Aprovação dos valores do spread (WACC) para definição do Custo Médio Ponderado de Capital regulatório para o setor de rodovias ([Resolução nº 6.004/2022](#)).
- 4.50. Dentre os aprimoramentos, além de maior detalhamento da metodologia, permitindo replicabilidade e controle por toda sociedade, destaca-se que a partir de janeiro de 2023, o WACC regulatório, aplicado como taxas de descontos aos fluxos de caixa construídos para os estudos de projetos de concessão e na inclusão de novos investimentos em contratos vigentes, passará a depender do nível de risco associado ao projeto.
- 4.51. Além disso, o WACC passou a ser representado como um adicional de taxa (*spread*) acima da Taxa de Longo Prazo (TLP), a qual é atualizada mensalmente. Já a atualização do *spread* aplicado à TLP é fixada trienalmente.

Tabela 9: Nível de Risco de Projeto - WACC

Risco	Critério	NR	Pesos	NRP		CMPCr
Volume de Tráfego	Precisão na estimativa do volume pedagiado	0,00	30,70%	25,2	Risco O	CR1
Condicionalistas das licenças	Estágio de licenciamento ambiental	0,00	5,60%			
	Sensibilidade ambiental	2,00	5,60%			
Interferências	Extensão em área urbana	1,00	2,40%			
	Levantamento de interferências	1,00	2,40%			
Desapropriações e desocupações	Custos relativos das desapropriações e desocupações	0,40	3,80%			
	Sensibilidade socioambiental	1,00	3,80%			
	Levantamento das desapropriações e desocupações	3,00	3,80%			
Serviços do PER e obras	Relevo montanhoso	0,00	10,20%			
	Trechos <i>greenfield</i> e túneis	0,00	10,20%			

Risco	Critério	NR	Pesos	NRP	CMPCr
	Ampliação de capacidade	2,00	10,20%		
Cronograma	Concentração de investimentos	2,00	11,30%		

Fonte: ANTT (adaptado do MEF)

4.52. É importante esclarecer que, conforme art. 7º do Anexo da Resolução nº 6.003/2022, o WACC regulatório pode assumir quatro valores diferentes de acordo com o risco do projeto: CR0, CR1, CR2 e CR3. De acordo com as informações encaminhadas pela MSVia e a nova metodologia do WACC, o cálculo do Nível de Risco de Projeto - NRP indicou um valor de 25,2 (Risco 0), ou seja, CR1. Portanto, de acordo com a metodologia vigente, o WACC resultante é de 9,45% a.a. em termos reais.

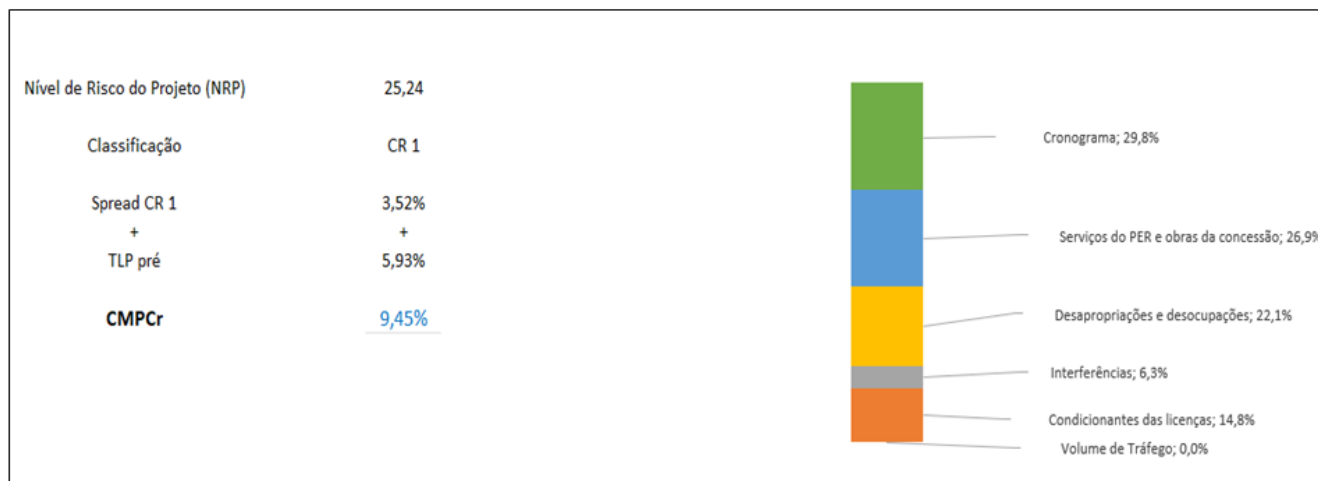


Gráfico 7: Composição do Nível de Risco – Proposta MSVia

Fonte: ANTT (adaptado do MEF)

SOCIOAMBIENTAL

4.53. Foi assegurado pela MSVia o atendimento a todas as premissas socioambientais contempladas no PER (anexo do contrato) e nos arquivos “MEF_TuiuiuR1_valores_ref_TIRdeout.23-sem267” e “20221230_MEF_PANTANAL_R01_cValores_ref”.

4.54. Os padrões de sustentabilidade, antes tratados como padrões do IFC, foram contemplados no arquivo “BR-163_MS - MEF Final - 240607 - FatorD-E”.

4.55. Os padrões de sustentabilidade, antes tratados como padrões do IFC, além do “Programa Carbono Zero”, foram contemplados no arquivo “BR-163_MS - MEF Final - 240607 - FatorD-E”.

5. PER – VOLUME I

5.1. Quanto ao PER Volume I, é de amplo conhecimento que esta Agência adota um modelo padrão, utilizado em todas as concessões, conforme projetos de 5ª etapa do PROCROFE. No caso da MSVia, no entanto, a realidade enfrentada pela concessionária não se coaduna totalmente com o que está disposto no texto padrão do PER. Assim, foram necessárias algumas adaptações ao longo do texto, para este caso específico da MSVia, as quais estão apresentadas na tabela a seguir.

Tabela 10: Adaptações – PER Volume I

Item PER	Texto PER - Padrão	Texto PER - MSVia	Motivação
Geral	"início da concessão"	"vigência do Termo Aditivo"	Compatibilizar com o termo utilizado no contrato
Trabalhos iniciais	2 primeiros anos	-	Premissa de repactuações
Recuperação	3º ao 5º ano	5 primeiros anos	Particularidade acordada com concessionária
Manutenção	6º a 30º ano	6º a 29º ano	Particularidade acordada com a CONSENSO
3.1.1 Pavimento	Texto padrão	Melhoria na forma de apresentação/formatação do capítulo, com a separação da Metodologia de aferição dos parâmetros, principalmente.	Aderência às melhorias propostas pela SUROD e melhoria de apresentação feita pela SUCON
3.1.3 Obras-de-Arte Especiais	14. Recuperação ou implantação de laje de transição	14. Recuperação ou implantação de laje de transição concomitante às obras de alargamento, reforço e construção de vias marginais, onde se aplicar.	Particularidade acordada com concessionária
3.1.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio	Locação da faixa de domínio com cercas e mourões, seguindo o padrão DNIT	Locação da faixa de domínio com cercas e mourões, seguindo o padrão DNIT (1)	Particularidade acordada com concessionária
Parâmetros Acessos		Nota: (1) No caso de cercas existentes com composições iguais ou superiores às do DNIT, poderá ser avaliada sua manutenção ou a substituição para o padrão DNIT	

Item PER	Texto PER - Padrão	Texto PER - MSVia	Motivação
3.1.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio Parâmetros Acessos	10. Regularização de Acessos Existentes prazo: até 5º ano	9. Regularização de Acessos Existentes em trechos onde há previsão de obras de ampliação de capacidade ou melhoria conforme PER Volume II Prazo: Concomitante à execução das obras nos respectivos trechos 10. Regularização de Acessos Existentes em trechos onde não há previsão de obras de ampliação de capacidade ou melhoria conforme PER Volume II. Prazo: 50% até o 5º ano e 100% até o 10º ano	Particularidade acordada com concessionária
3.1.7 Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais Parâmetro	3. Reforma dos postos de pesagem existentes Prazo: até o ano 1	3. Reforma dos postos de pesagem existentes <i>Sem exigência</i>	Particularidade acordada com concessionária. Já que as praças existentes estão obsoletas e em localização inviável. Menos oneroso implantar novas.
3.2 FRENTE DE OBRAS Notas de Procedimentos para Obras	Antes do início de qualquer obra ou serviço, um sistema de sinalização provisória aderente às normas e instruções do DNIT deverá ser implantado para propiciar segurança aos usuários, aos operários e à população lindeira, conforme manual do DNIT ou projetos-tipo aprovados pela ANTT.	Antes do início de qualquer obra ou serviço, um sistema de sinalização provisória aderente às normas e instruções do DNIT deverá ser implantado para propiciar segurança aos usuários, aos operários e à população lindeira, conforme manual do DNIT ou projetos-tipo aprovados pela ANTT. Em zonas de obras, de média e longa duração, devem ser empregados dispositivos de contenção, do tipo barreiras, em locais onde ocorra escavação que possa propiciar a queda de um veículo, de modo a oferecer proteção contínua, separando fisicamente a área de trabalho do fluxo veicular. A barreira deverá ser empregada em faixa de rolamento adjacente ao tráfego ou contígua à faixa de rolamento. As barreiras podem ser de concreto em peças pré-moldadas, barreiras metálicas portáteis, providas de solidarização entre peças, ou defensas, aplicadas juntamente a sinalizações indicadas para obras.	Particularidade acordada com concessionária, com intuito da exigência refletir precificação do MEF.
3.2.8 Parâmetros Técnicos 3.2.8.1 Características Geométricas da Rodovia a. Pistas Existentes	Medidas mínimas para pistas existentes Largura mínima (m)	Medidas para pistas existentes Largura (m)	Particularidade acordada com concessionária. Existência de muitos trechos de acostamento atendendo 2 metros, mas receio da concessionária de se exigir mais no futuro.
3.4.3.2 SIT – Serviço de Inspeção de Tráfego Parâmetros de Desempenho	2. Os serviços de Inspeção de tráfego deverão realizar ciclos com tempo médio de circulação de 90 minutos, em condições normais de operação, para os 3 (três) primeiros anos da concessão, período este de implantação do sistema de CFTV. Após este período o tempo de circulação passa para 180 minutos	2. Os serviços de Inspeção de tráfego deverão realizar ciclos com tempo médio de circulação de 90 minutos, em condições normais de operação, para os 3 (três) primeiros anos da concessão, período este de implantação do sistema de CFTV. Após a implantação do CFTV, ou caso esse sistema já exista em quantidade mínima exigida , o tempo de circulação passa para 180 minutos	Particularidade acordada com concessionária
3.4.6.1 PPVf - Posto de Pesagem Veicular – Fixo	3. Os Postos de pesagem existentes, regularmente aferidos e operados por autoridade rodoviária, devem ser assumidos e mantidos em operação pela Concessionária desde o início da concessão. Os equipamentos que não estiverem em condições de operação deverão ser restabelecidos no prazo de 180 dias.	-	Particularidade acordada com concessionária. Já que as praças existentes estão obsoletas e em localização inviável. Menos oneroso implantar novas.

Fonte: ANTT (adaptado do PER)

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

6.1. Tendo em vista o relatado, esta Nota, de caráter não exaustivo e não conclusivo, apresenta, de forma sucinta, os principais aspectos técnicos da proposta de modernização do Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 05/2013 firmado com a MSVia, referente à exploração da rodovia BR-163/MS.

6.2. A estrutura do presente documento adotou como referência a comparação com outros projetos de concessão em estudo nesta Agência e as premissas de política pública exaradas pelo Ministério dos Transportes, em especial a Portaria MT nº 848/2023. Também foi verificado o alinhamento da proposta com os parâmetros dos projetos de 5ª etapa do PROCROFE, visando à atualização e modernização contratual.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)

EUGENIO JOSÉ SARAIVA CÂMARA COSTA

Coordenador de Modelagem de Projetos 1

De acordo,

(assinado eletronicamente)

STÉPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD
Gerente de Modelagem Econômico-Financeira

De acordo,

(assinado eletronicamente)

MARCELO CARDOSO FONSECA
Superintendente de Concessão da Infraestrutura

Brasília-DF, na data da assinatura.



Documento assinado eletronicamente por **STÉPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD**, Gerente, em 19/06/2024, às 21:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **EUGÊNIO JOSÉ SARAIVA CÂMARA COSTA**, Coordenador(a), em 20/06/2024, às 09:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO CARDOSO FONSECA**, Superintendente, em 20/06/2024, às 16:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **24083080** e o código CRC **1601F40D**.

Referência: Processo nº 50500.378002/2023-43

SEI nº 24083080

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

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