

AO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República em Mato Grosso do Sul
DENÚNCIA E REPRESENTAÇÃO
Com pedido de providências e medida cautelar de urgência

Considerando que a concessão da BR-163/MS foi firmada em 2014 com o objetivo de proporcionar a duplicação integral da rodovia em 806,3km, no prazo de 5 anos, visando segurança viária, eficiência logística e modicidade tarifária;

Considerando que os primeiros sinais de inadimplência contratual da concessionária começaram a ser evidenciados desde o primeiro ano de contrato, uma vez que somente cumpriu a duplicação necessária para implantação das praças de pedágio, ignorando o cronograma pré-estabelecido.

Considerando que desde 2018 a Assembleia Legislativa, por meio de audiências públicas, comissões e seus parlamentares, acompanham o descaso da Concessionária CCR MS Via, e sua inadimplência na execução das obras de duplicação da BR 163, que, portanto, este é um assunto presente e recorrente no parlamento estadual;

Considerando que, diante do evidente descumprimento do contrato e da ausência de medidas efetivas da ANTT, a Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso do Sul, por proposição do Deputado Junior Mochi instituiu, por meio do Ato nº 73/2024, a Comissão Temporária para acompanhamento do processo de relicitação BR-163/MS, presidida pelo proponente e integrada pela Deputada Mara Caseiro e pelos Deputados Pedro Kemp, Roberto Hashioka, Pedrossian Neto e Caravina;

Considerando que, em 2023, foi realizada na sede da Assembleia Legislativa uma audiência pública promovida pela ANTT para discutir a possível relicitação da Concessão, dividindo o trecho em duas concessões denominadas "Rota Tuiuiú" e "Rota do Pantanal", na qual a proposta apresentada gerou grande

insatisfação entre os parlamentares, usuários da rodovia e representantes da sociedade civil organizada;

Considerando que, após a aludida audiência que tratou da proposta de relicitação, foi formulada pela CCR MS Via e ANTT, e submetida ao TCU, sem a participação da sociedade sul-mato-grossense, especialmente dos municípios diretamente impactados pela rodovia, uma proposta de repactuação do contrato da BR-163/MS, por meio de Termo de Autocomposição, que reduz drasticamente as obrigações da concessionária, prevendo apenas mais 203 km de duplicação e 147 km de terceira faixa (menos de 50 % do originalmente previsto), estendendo o contrato por mais 30 anos e alterando o critério para aumento da tarifa, que contará com “degraus tarifários”, que acarretará em um aumento de mais 100 % em apenas quatro anos;

Considerando ainda que neste mesmo período (4 anos), a proposta de duplicação, conforme se extrai do termo de autocomposição, contemplará obras de duplicação de apenas 65 km, o que já está parcialmente pronto, conforme relatórios da Concessionária, cuja despesa para execução são, portanto, muito menores;

Considerando a aparente ausência de interesse da ANTT em ouvir os cidadãos, autoridades locais e representantes de segmentos sociais e produtivos do Estado, sobre a nova proposta, que é a repactuação do contrato original, conforme demonstrado na realização de audiência pública no dia 17 de dezembro de 2024, fora de espaços públicos como a Assembleia Legislativa, legítima Casa do Povo sul-mato-grossense, caixa de ressonância da sociedade, limitando-se a promover o evento em ambiente reservado, sem convite formal às autoridades constituídas como Senadores, Deputados Federais, Prefeitos e Câmaras dos municípios diretamente envolvidos, bem com a Própria Assembleia Legislativa, que, como era de conhecimento da ANTT, criou uma Comissão Específica para acompanhar esta matéria, limitando-se tão somente a divulgar em seu portal, resultando em uma audiência com a presença de

aproximadamente 30 pessoas, majoritariamente funcionários da ANTT e da CCR MSVia;

Considerando a indignação da população registrada nas audiências públicas em parceria com as Câmaras Municipais, realizadas pela Comissão da Assembleia Legislativa, que levantou informações, obtidas nos documentos oficiais do portal da ANTT e TCU, em que fica demonstrada a inadimplência contratual da CCR MSVia, a falta de clareza sobre a aplicação dos recursos liberados pelos bancos públicos e o aparente descompasso entre os valores recebidos e os efetivamente investidos na rodovia.

Considerando que nestas audiências realizadas temos ouvido diretamente a dor, a frustração e a revolta dos cidadãos, sentimentos esses que, reiteradamente, têm sido silenciados ou ignorados pelas instâncias federais envolvidas no processo de repactuação;

Considerando, adicionalmente, o aumento de 35% no custo operacional total (OPEX) previsto na repactuação, mesmo diante de uma drástica redução de mais de 75% na extensão de duplicação planejada originalmente, conforme apontado pela Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e Aviação Civil (AudRodoviaAviação), que foi contrária à proposta de repactuação, o que demonstra um aumento injustificado do OPEX em relação ao contrato vigente, contradizendo a lógica de que parâmetros operacionais mais relaxados e a potencial redução do tráfego deveriam resultar em custos operacionais menores;

Considerando, portanto, todo o contexto acima delineado, a urgência da matéria, a relevância social, econômica e institucional da BR-163/MS para o Estado de Mato Grosso do Sul e a inadimplência comprovada da concessionária;

Tem a presente, a finalidade de apresentar denúncia ou representação ao Ministério Público Federal, instituição cuja prerrogativa é zelar pelos direitos difusos e coletivos da sociedade, com o objetivo de pedir pela

imediate apuração dos fatos, a adoção de providências cautelares e o encaminhamento de medidas corretivas e reparatórias, nos termos a seguir expostos;

I. DOS FATOS

Atualmente, a concessão da BR-163/MS encontra-se formalmente vigente por força do 4º Termo Aditivo¹ ao Contrato de Concessão, assinado em 11 de março de 2025, o qual prorrogou a vigência do contrato sem fixar novo prazo certo e determinado, condicionando sua continuidade à conclusão de um novo leilão ou à implementação da chamada “solução consensual” no âmbito do TCU, conforme previsto no Acórdão nº 2434/2024/TCU-Plenário².

Nos termos do aditivo supramencionado, a concessionária CCR MSVia segue responsável pela prestação dos serviços essenciais de manutenção, conservação, operação e monitoramento da rodovia, porém sem obrigações adicionais de investimento, como duplicação ou implantação de obras estruturantes. Além disso, o aditivo ratifica todas as cláusulas anteriores, inclusive aquelas que suspenderam os compromissos de CAPEX³ previstos no contrato original.

Essa indefinição contratual, combinada à ausência de investimentos significativos, à manutenção das tarifas e à tramitação acelerada de uma proposta de repactuação com notórias vantagens à concessionária, motivou a presente denúncia/representação, que é formulada pela Comissão de Acompanhamento da Concessão da BR-163/MS, já mencionada, e subscrita por parlamentares federais, estaduais, prefeitos, vereadores, entidades de classe e da sociedade civil organizada de Mato Grosso do Sul.

Desde março de 2025, a Assembleia Legislativa do Estado, por meio da Comissão, vem promovendo, em conjunto com as Câmaras Municipais, uma série de Audiências Públicas em alguns dos maiores municípios, dentre aqueles que são diretamente afetados pela rodovia BR-163/MS, com o tema: “BR-163: Concessão, inadimplência e seus impactos!”. Nestas audiências tem-se verificado a angústia de toda a sociedade sul-mato-grossense quanto ao futuro da rodovia

¹ <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/concessionarias/lista-de-concessoes/ms-via/documentos-de-gestao/contrato-e-aditivos/4ta-msvia.pdf/view>

² <https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/redireciona/acordao-completo/ACORDAO-COMPLETO-2678909>

³ CAPEX (*Capital Expenditure*): Investimentos.

e à condução do processo de repactuação contratual, cuja transparência e legalidade têm sido amplamente questionadas.

As audiências foram realizadas em Naviraí (20/03/2025), Dourados (21/03/2025), Coxim (27/03/2025), São Gabriel do Oeste (28/03/2025), Rio Verde de Mato Grosso (31/03/2025), Rio Brillhante (01/04/2025), Campo Grande (07/04/2025), e Mundo Novo 09/04/2025, e há um sentimento comum entre a população: a percepção de que a CCR MSVia descumpriu, reiteradamente, obrigações contratuais essenciais, sem que houvesse imposição de consequências proporcionais por parte da ANTT.

Durante essas audiências, foram apresentados dados técnicos e financeiros baseados em documentos oficiais (ANTT, Infra S.A., Tribunal de Contas da União, CCR MSVia), cujos cruzamentos além de demonstrar o inadimplemento contratual, suscita dúvidas sobre a aplicação correta dos financiamentos públicos, além da apresentação da proposta de repactuação que se mostra lesiva ao interesse público.

Em breve recapitulação, eis as informações gerais sobre a rodovia BR 163, e a Concessão em Mato Grosso do Sul:

<ul style="list-style-type: none">• Rodovia: BR-163/MS• Extensão: 845,40 km• Concessionária: CCR MSVia• Contrato celebrado em 12/03/2014• Prazo concessão: 30 anos• Trecho: <i>mundo novo – sonora</i>• Municípios: a rodovia passa por 21 municípios.• População afetada: 1,3 milhão de habitantes.• Meta Duplicação Total: 5 anos

O cronograma de duplicação previsto era o seguinte⁴:

Tempo	Trecho a ser duplicado	Percentual
Ano 1	129, km	16%
Ano 2	193,5, km	24%
Ano 3	274,1, km	34%
Ano 4	209,7, km	26%
Total	806,3 km	100%

⁴ Trecho extraído do Acordão do TCU 033.777/2023-3, pag. 67. Apontando informações sobre o Item 3.2.1.1, do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

Eis a duplicação executada:

Ano	Evento	Duplicado	%
2014	Assinatura do contrato (12/03/2014)	-	-
2015	Início da operação comercial (14/09/2015)	86,385 km	10,21%
2016	Continuação da duplicação	13,505 km	1,60%
2017	Continuação da duplicação	38,894 km	4,6%
2018	Continuação da duplicação	11,658 km	1,3%
Total	Duplicado até 2018 e dias atuais	150,442 km	18%

Em suma, desde que assumiu a concessão da BR-163/MS em 2014, a CCR MSVia demonstrou significativa inadimplência contratual. O acordo original estabelecia a duplicação da rodovia em um prazo de cinco anos, contudo, decorridos mais de dez anos de concessão, apenas 150,4 km foram duplicados, representando menos de 18% da extensão total prevista. Durante as audiências ficou flagrante inadimplência da concessionária e seus consideráveis impactos para a sociedade sul-mato-grossense.

Em relação à captação de recursos para a BR-163/MS, a CCR MSVia obteve um montante de quase R\$ 4 bilhões, conforme detalhado na tabela a seguir:⁵

Ano	Fonte de Recursos	Valor Captado	Data
2014	BNDES (empréstimo ponte)	646.636 milhões	18/09/2014
2015	BNDES (repasso adicional)	248.800 milhões	jun/15
2016	BNDES (empréstimo longo prazo)	2.109.915 bilhões	15/04/2016
2016	Caixa Econômica (FINISA)	527.288 milhões	2016
2016	Caixa Econômica (BNDES repasse)	210.000 milhões	2016
2016	Caixa Econômica (aporte BNDES)	147.050 milhões	07 e 17/10/2016
2017	BNDES/Caixa Econômica (aporte)	107.405 milhões	mar/17
Total	Valor Total Captado	3.996.094 bilhões	

Apesar da significativa captação de recursos, os investimentos realizados na rodovia até 2023, conforme demonstrativos, totalizaram R\$ 1.971.384 bilhão, um valor bem inferior ao captado, conforme tabela abaixo:⁶

Ano	Valor Investido	Fonte: Demonstrativos Financ.
2014	193.024 milhões	Págs. 4-5 (demonstrativo 2014)
2015	637.734 milhões	Págs. 9-10 (demonstrativo 2015)

⁵ O aporte de 2016 foi um repasse adicional do BNDES, não um novo financiamento. Desde 2019, a concessionária não obteve novos desembolsos e, em 2023, confirmou a ausência de novas captações. Fontes: Demonstrativos Financeiros: 2014 (Págs. 28-29); 2015 (Págs. 12, 28, 35-36); 2016 (Págs. 12, 35-37); 2017 (Págs. 42-44); 2021 (Pág. 6); 2022 (Pág. 6). Fonte: portal da ANTT: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/concessionarias/lista-de-concessoes/ms-via>

⁶ Fonte: portal da ANTT:

<https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/concessionarias/lista-de-concessoes/ms-via>

2016	553.260 milhões	Págs. 5, 17 (demonstrativo 2016)
2017	306.771 milhões	Pág. 5 (demonstrativo 2017)
2018	146.643 milhões	Pág.3 (demonstrativo 2018)
2019	26.438 milhões	Pág. 20 (demonstrativo 2019)
2020	39.901 milhões	Pág. 17 (demonstrativo 2020)
2021	20.148 milhões	Pág. 5 (demonstrativo 2021)
2022	38.232 milhões	Págs. 5, 17 (demonstrativo 2022)
2023	9.233 milhões	Pág. 17 (demonstrativo 2023)
Total	1.971.384 bilhões	

A tabela abaixo apresenta a arrecadação líquida da concessionária ao longo dos anos de concessão, com dados atualizados até 2023. Importa ressaltar que o demonstrativo referente a 2024 ainda não foi publicado:

Ano	Receita Líquida	Páginas Demonstrações Financeiras
2014	149.518 milhões	Págs. 8, 30 (Demonstrativo 2014)
2015	580.209 milhões	Págs. 13-17 (Demonstrativo 2015)
2016	750.510 milhões	Págs. 13-14, 42 (Demonstrativo 2016)
2017	501.911 milhões	Págs. 15-16, 42 (Demonstrativo 2017)
2018	408.832 milhões	Págs. 2, 14-15 (Demonstrativo 2018)
2019	291.883 milhões	Págs. 19 (Demonstrativo 2019)
2020	311.823 milhões	Págs. 5, 16 (Demonstrativo 2020)
2021	231.964 milhões	Págs. 5, 24 (Demonstrativo 2021)
2022	205.812 milhões	Págs. 5, 24 (Demonstrativo 2022)
2023	224.392 milhões	Págs. 5, 16 (Demonstrativo 2023)
Total	3.661.543 bilhões	

Até aqui se verifica descompasso: entre as obrigações assumidas pela CCR MSVia, os investimentos efetivamente realizados na BR-163/MS, e os recursos financeiros captados e arrecadados pela concessionária ao longo dos anos, que precisam ser apurados.

Mas a situação é ainda mais preocupante diante da constatação de diversos trechos com obras realizadas/paralisadas, conforme a seguir⁷:

Local	Extensão	Trecho
Mundo Novo	4,34 km	Segmento no km 23.400 ao 27.740 (E-01)
Itaquiraí	20 km	Segmento no km 83.000 ao 95.520 (E-02)
Itaquiraí	8,48 km	Segmento no km 95.520 ao 104.000 (C-01-B)
Nova Alvorada	6 km	Segmento no km 374.000 ao 380.000 (E-03)
São Gabriel do Oeste	6,31 km	Segmento no km 607.690 ao 614.000 (C-06)

⁷ Observação: Onde se vê 23.400, lê-se: trecho quatrocentos do quilômetro 23. É quatrocentos metros a partir do quilômetro em questão.

São Gabriel do Oeste	2,25 km	Segmento no km 626.210 ao 628.460 (C-07)
São Gabriel do Oeste	3,05 km	Segmento no km 647.250 ao 650.300 (C-08)
Rio Verde de Mato Grosso	4,92 km	Segmento no km 683.252 ao 688.170 (E-06)
Rio Verde de Mato Grosso	5,13 km	Segmento no km 688.170 ao 693.300 (C-09)
Rio Verde de Mato Grosso	4,77 km	Segmento no km 840.567 ao 845.340 (E-09)
Total	65,05 quilômetros de extensão de obras paralisadas	

O curioso é que Termo de Autocomposição⁸, em seu item 4.2⁹, estabelece como compromisso prioritário da Concessionária, que nos três primeiros anos da repactuação, ela realize a duplicação de 65 km. Essa previsão, à primeira vista, pode sugerir um avanço inicial concreto. No entanto, ao cruzar este dado com os registros públicos de execução física da rodovia, constata-se que já existem trechos de obras de duplicação paralisadas/não inaugurados, na proposição prometida.

Os trechos da rodovia listados acima, conforme reconhecido em relatórios técnicos da própria ANTT e Infra S.A., já consumiram parte dos recursos originalmente captados pela concessionária, possuem frentes de obras abertas e, em muitos casos, encontram-se com infraestrutura parcial implantada. Ou seja, o que o novo contrato trata como "investimento antecipado" nada mais é que a entrega obras antigas não entregues, um evidente reaproveitamento de obrigações inadimplidas.

Dessa forma, a previsão de duplicar “65 km nos primeiros três anos” não constitui um novo esforço de investimento, tampouco representa vantajosidade real para o interesse público. Ao contrário: revela-se um artifício contratual para legitimar entregas atrasadas como se fossem novas contrapartidas, falseando o mérito da repactuação e encobrendo a inadimplência histórica da concessionária.

⁸ https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/reestruturacao-de-contratos-de-concessao/copy_of_BR-msvia/termo%20de%20autocomposicao/termo-de-autocomposicao-e-anexos/view

⁹ **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. (**Grifei**).

Trata-se, portanto, de um claro engodo técnico, com potencial para induzir em erro o poder concedente, os órgãos de controle e, principalmente, a sociedade, que é usuária da rodovia.

Indo além dos aspectos contratuais e financeiros, é fundamental destacar as consequências humanas e sociais da inadimplência da concessionária. O descumprimento sistemático das metas de duplicação e melhorias na infraestrutura da BR-163/MS resultou em uma rodovia que permanece perigosamente deficiente, mesmo após mais de uma década de concessão.

Esse descaso tem reflexos diretos e trágicos na segurança viária. Em 2024¹⁰, entre os meses de janeiro e outubro, foram registrados 865 acidentes ao longo da BR-163/MS, que resultaram em 74 mortes. Isso representa uma média alarmante de 72 acidentes por mês e aproximadamente 6,2 mortes mensais. Trata-se do pior índice de acidentalidade desde o ano de 2017, quando foram contabilizados 877 acidentes no total anual.

A falta de duplicação da maior parte da rodovia, a ausência de acostamentos em diversos trechos, a sinalização precária e a negligência na manutenção da via são fatores que contribuem decisivamente para esse cenário de insegurança. A infraestrutura deficitária da BR-163/MS expõe diariamente milhares de motoristas a riscos evitáveis, configurando grave violação do dever contratual de garantir a segurança dos usuários.

Portanto, mais do que números, esses dados revelam a realidade sofrida de famílias inteiras impactadas pela omissão da concessionária e pela leniência do poder concedente, que falharam em garantir a execução do contrato original e, pior ainda, agora propõem uma repactuação que ignora os prejuízos humanos acumulados ao longo dos últimos anos.

Excedente Tarifário¹¹: O contrato de concessão previa a possibilidade de redução da tarifa de pedágio caso os investimentos planejados não fossem realizados, através do Desconto de Reequilíbrio, conforme as cláusulas contratuais. Em 2019, a ANTT determinou uma redução de 53,94% na

¹⁰ Fonte: PRF através matérias em jornais, como midiamax:

<https://midiamax.uol.com.br/cotidiano/2025/emergencia-no-anel-viario-moradores-cobram-aco-es-imediatas-da-ccr-ms-via/>

¹¹ Fonte: Contrato de Concessão (cláusula 22); Resolução nº 1.025/2019, publicada no D.O.U. nº 229, de 27 de novembro de 2019; e Deliberação nº 34/2020, publicada no D.O.U. no dia 23 de janeiro de 2020.

tarifa devido ao não cumprimento desses investimentos (Resolução 1.025/2019)¹². No entanto, a CCR MSVia recorreu à Justiça e ao Tribunal Arbitral, conseguindo suspender a aplicação dessa redução por meio da Deliberação nº 34/2020¹³. Dessa forma, a concessionária evitou a diminuição da tarifa através de decisões judiciais e arbitrais, mantendo o valor original e ainda aplicando reajustes, mesmo sem ter cumprido as obrigações de investimento previstas no contrato.

Multas: Em relação às multas aplicadas à CCR MSVia, a ANTT celebrou um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC Multas¹⁴) em 05/07/2022, através do qual perdoou o montante de R\$ 159,4 milhões em penalidades. O valor final do TAC ficou estabelecido em R\$ 237,713 milhões, com a previsão de ser compensado de eventual indenização a ser paga à concessionária ao término do contrato de concessão. Essa informação foi extraída do Portal da ANTT. Ademais, informações recentes indicam a aplicação de novas multas à concessionária, totalizando algumas dezenas de milhões de reais, cuja apuração e detalhamento se fazem necessários.

Ou seja, desde 2019, os usuários da BR-163/MS pagaram um excedente tarifário estimado em R\$ 947,6 milhões¹⁵ devido à não implementação da redução tarifária determinada pela ANTT e suspensa por decisões judiciais e arbitrais. Soma-se a isso o fato de que um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC Multas) definiu que R\$ 237.713¹⁶ milhões em multas devidas pela concessionária serão compensados na eventual indenização ao final da concessão, valor este que já considera um desconto de 40%¹⁷ concedido pela União, fora as multas aplicadas depois da assinatura do referido termo de ajustamento de conduta.

Diante desse cenário de descumprimento contratual, prejuízos aos usuários e questionamentos sobre a aplicação de recursos, o contrato de concessão da BR-163/MS está prestes a passar por um processo de repactuação.

¹² Resolução 1.025/2019:

<https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=27/11/2019&jornal=515&pagina=69&totalArquivos=236>

¹³ Deliberação nº 34/2020:

<https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=23/01/2020&jornal=515&pagina=66&totalArquivos=89>

¹⁴ TAC Multas firmado em 05/07/2022, extraído do Portal da ANTT.

¹⁵ <https://correiodoestado.com.br/cidades/desde-2019-usuarios-da-br-163-ja-pagaram-r-1-bilhao-a-mais-por/438726/>

¹⁶ Página 3 do TAC Multas firmado em 05/07/2022, extraído do Portal da ANTT.

¹⁷ <https://indicadoreconomico.com.br/destaque-principal/uniao-perdoa-r-1594-milhoes-de-multas-da-ccr->

Essa repactuação poderá culminar na permanência da atual concessionária, CCR MSVia, ou na assunção da rodovia por uma nova empresa, através de um leilão agendado para 22 de maio de 2025. O novo contrato, entretanto, amplia a vigência da concessão em 30 anos a partir de sua assinatura e projeta um aumento na tarifa de pedágio, **acompanhado de uma redução nas obrigações originalmente estabelecidas**. Caso não haja interesse de outras empresas no leilão, a CCR MSVia continuará administrando a rodovia até o ano de 2054.

As principais alterações propostas para o novo contrato de concessão representam uma mudança substancial em relação ao acordo original. A duplicação da rodovia será drasticamente reduzida para apenas 203,02 km (ou seja, menos de 25% do previsto inicialmente), contrastando com a meta inicial de duplicação integral dos 656,3 km restantes (descontado o que já foi realizado). Em decorrência dessa significativa alteração de escopo, que originalmente previa a duplicação total da via e, conseqüentemente, já contemplava as melhorias necessárias, o novo contrato agora inclui a incorpora elementos compensatórios, como a implantação de 147,77 km de terceiras faixas, melhorias em acessos e nos acostamentos, além da construção de contornos em pista simples e dupla, além de dispositivo de segurança e passarelas, mas não restaura a essencialidade da duplicação como instrumento de segurança viária e fluidez logística. O quadro abaixo sintetiza a comparação¹⁸:

Comparativo de Obras Previstas		
Obras Previstas	Contrato original	Repactuação
Duplicação	656,3 km ¹⁹	203,02 km
Terceiras faixas ²⁰	-	147,77 km
Vias marginais	35,3 km	22,99 km
Melhoria de acostamento ²¹	- [ref.] ²²	467,40 km ²³
Contornos em pista simples	-	22,64 km
Contornos em pista dupla	19,4 km	6,19 km
Acessos	3 un.	379 un.
Dispositivos	75 un.	180 un.

¹⁸ Quadro 1 – Comparativo entre os investimentos previstos em cada projeto – pág. 17, Acórdão TCU.

¹⁹ *Descontando as duplicações já executadas*

²⁰ *Necessidade surgida nos trechos que não serão duplicados*

²¹ *Necessidade surgida nos trechos que não serão duplicados*

²² Todos os projetos estão tratando a totalidade dos acostamentos. A diferença de quantitativos está relacionada principalmente às extensões de duplicações e terceiras faixas, que já incluem a correção de acostamentos Fonte: Acórdão TCU.

²³ Todos os projetos estão tratando a totalidade dos acostamentos. A diferença de quantitativos está relacionada principalmente às extensões de duplicações e terceiras faixas, que já incluem a correção de acostamentos Fonte: Acórdão TCU.

Uma análise comparativa financeira entre o contrato original e a proposta de repactuação, conforme dados extraídos do Acórdão 2434/2024²⁴ do Tribunal de Contas da União (TCU), revela um panorama intrigante. Vejamos:

No contrato original (2014), previa-se:

- **CAPEX:** R\$ 10,913²⁵ bilhões (em 5 anos) para a duplicação integral (845,4 km). Contudo, apenas R\$ 1,971 bilhão foi efetivamente investido (CAPEX), resultando em apenas 18% da duplicação contratada (150km).
- **OPEX:** R\$ 5,721 bilhões ao longo dos 30 anos (R\$ 15,9 milhões/mês). Como vimos, a receita líquida da rodovia gira em torno de R\$ 25 a 30 milhões/mês, o que indica margem suficiente para manter os investimentos.

Nova proposta de repactuação é previsto:

- **CAPEX:** R\$ 9,29 bilhões (nos primeiros 9 anos);
- **OPEX:** R\$ 7,7 bilhões (nos 30 anos seguintes).

Apesar de valores próximos ao contrato original, o novo escopo prevê apenas 200 km de duplicação, uma redução de mais de 75% da proposta original, e ainda assim projeta um aumento significativo de 35% no custo operacional total (OPEX), sob a justificativa de que vai melhorar o atendimento, mas vejamos o que diz a Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e Aviação Civil (AudRodoviaAviação)²⁶, que se manifestou contra a proposta de repactuação, sobre este assunto do aumento do valor da OPEX:

“34. Os novos valores de OPEX, por sua vez, teriam partido dos valores dos novos estudos da relicitação, mas aumentados em função da adoção de parâmetros mais rígidos em relação ao dos estudos. Além disso, a MSVia alegou já praticar valores superiores aos dos novos estudos.

²⁴ Nota 1: Valores do contrato original corrigidos de mai/2012 para jan/2022. E Nota 2: Explicação: OPEX (*Operational Expenditure*): despesas operacionais

Fonte: Acórdão 2434/2024 - Plenário - Processo 033.777/2023-3 - TCU

²⁵ *descontados os trabalhos iniciais e as duplicações já executadas (tabela pág. 18 do acórdão do TCU)*

²⁶ Trecho extraído da página 18 do acórdão do TCU.

35. Entretanto, em relação ao contrato vigente as exigências de parâmetros operacionais são mais relaxadas, com tempos de atendimento maiores. Além disso, com a redução do tráfego, o esforço de manutenção e conservação também será menor.

36. Ou seja, as alterações contratuais promovidas deveriam resultar em redução do OPEX em relação ao contrato existente, mas a reprecificação seguiu o caminho oposto”.

Comparativo entre os valores		
Valores	Contrato original	Repactuação
Investimento previsto (CAPEX)	R\$ 10,913 bi	R\$ 9,29 bi
Custos operacionais previstos (OPEX) 30 anos	R\$ 5,721 bi	R\$ 7,7 bi
CAPEX + OPEX	R\$ 16,635 bi	R\$ 16,99 bi

De acordo com os estudos referenciados no mencionado acórdão, os valores totais previstos para a execução do contrato original e para a proposta de repactuação apresentam uma notável proximidade. A soma do Investimento Previsto (CAPEX) e dos Custos Operacionais Previstos (OPEX) ao longo dos 30 anos de concessão, com os valores do contrato original corrigidos de maio de 2012 para janeiro de 2022, totaliza R\$ 16,635 bilhões. Em contraste, a proposta de repactuação estima um montante de R\$ 16,99 bilhões, representando um acréscimo de apenas R\$ 355 milhões na previsão total de gastos.

Considerando essa pequena diferença nos valores globais previstos, e tendo em vista que a proposta de repactuação aponta para uma previsão de gastos ligeiramente superior, o argumento de ausência de capacidade de arrecadação como justificativa para a drástica redução no escopo de investimentos, notadamente na duplicação da rodovia, torna-se insustentável. Se a capacidade de arrecadação fosse de fato um fator limitante, seria lógico esperar que o valor total previsto na repactuação fosse inferior ao do contrato original, o que os dados do TCU claramente refutam.

Como veremos mais à frente, a nova tarifa de pedágio será calculada com base em uma nova Metodologia de Equilíbrio Financeiro (MEF), com a implementação de degraus tarifários nos primeiros anos. A tarifa inicial para pista simples será de R\$ 7,52 a cada 100 km, atingindo R\$ 15,13 no quarto ano, o que representa o dobro do valor atual.

Retomando o raciocínio, ao invés de reduzir drasticamente os investimentos essenciais, como a duplicação, seria plenamente viável, conforme

se extrai daqueles números, caso necessário, adotar a nova “MEF” para ajustar as condições contratuais sem comprometer o desenvolvimento da infraestrutura rodoviária, **mantendo de obrigações original.**

Uma alteração fundamental também se observa no modelo de aumento tarifário proposto na repactuação. No contrato original²⁷, o aumento da tarifa de pedágio estava condicionado à entrega das obras de duplicação ou de implantação de faixas adicionais, observando-se a conclusão total dos chamados trechos homogêneos. A reclassificação tarifária só podia ser autorizada após a vistoria da ANTT e o atesto da efetiva entrega dessas obras, como previsto no Plano de Exploração da Rodovia (PER) e nos mecanismos de equilíbrio econômico-financeiro do contrato, especialmente o Fator D (Desconto de Reequilíbrio). E em caso de descumprimento contratual, como já mencionamos, o contrato original previa a aplicação de descontos tarifários, salvaguardando o direito do usuário de não pagar por obras não executadas.

Em nítido contraste, a nova proposta de repactuação²⁸ abandona essa lógica de contraprestação e introduz um sistema de aumento tarifário ancorado em marcos temporais fixos. Conforme detalhado no Anexo 3 do Termo de Autocomposição, ocorrerão aumentos na tarifa de maneira automática nos 13º, 25º e 37º meses subsequentes à assinatura do novo contrato, com aumentos predefinidos de 33,70%, 25,21% e 20,13%, respectivamente²⁹. Esses aumentos programados são denominados "degraus tarifários". **A característica desses "degraus tarifários" é que sua implementação não está condicionada à conclusão das obras, mas ao transcurso de tempo. Dessa forma, a tarifa atual de R\$ 7,52 atingirá R\$ 15,13 em apenas quatro anos, o que não afasta ainda a aplicação da chamada reclassificação tarifária, que se dá quando da implantação de obras em trechos específicos da rodovia, e a ANTT realiza uma vistoria e atesta a efetiva entrega dessas obras, quando o valor sofre reajuste em razão da melhoria implantada.**

Essa desvinculação entre tarifa e obra fere o princípio da modicidade tarifária e representa um retrocesso em relação ao modelo original, onde o aumento do pedágio estava condicionado à efetiva contraprestação. O

²⁷ Contrato original da Concessão da BR-163/MS – Cláusulas sobre equilíbrio econômico-financeiro e desconto tarifário por inadimplemento: Fator D, conforme Anexo 5 (Fator D - Anexo 5.pdf), e Plano de Exploração da Rodovia (PER - Anexo 2.pdf).

²⁸ Termo de Autocomposição – Anexo 3 (TA CCR MS Via 250625.pdf), cláusula 19.2.3; e Anexo 6 (Nota Técnica ANTT SUCON.pdf), pág. 5, que estabelecem os percentuais e prazos dos degraus tarifários.

²⁹ Item 19.2, do Anexo 3 - TA CCR MS Via 250625, Termo de Autocomposição.

novo modelo favorece a concessionária com previsibilidade de receitas sem exigir, na mesma medida, a entrega de resultados concretos.

A proximidade dos valores totais de CAPEX e OPEX entre o contrato original e a proposta de repactuação, com um ligeiro aumento previsto nesta última, evidencia a injustificabilidade da significativa redução das obrigações da concessionária, notadamente a drástica diminuição da extensão da duplicação da rodovia. Essa diminuição de obrigações, aliada à manutenção de um patamar financeiro global similar e à implementação de um novo modelo tarifário que desvincula o aumento do pedágio da efetiva entrega das obras, demonstra um evidente benefício para a concessionária em detrimento dos usuários da rodovia, e do interesse público.

Diante de todo o exposto, os fatos narrados convergem para uma conclusão inequívoca: a concessão da BR-163/MS, desde sua origem, tem sido marcada por um persistente e grave descumprimento das obrigações contratuais essenciais por parte da CCR MSVia. A análise dos dados financeiros revela um cenário igualmente preocupante. A proposta de repactuação, ao invés de remediar as mazelas do contrato original, premia a concessionária inadimplente. A drástica redução da meta de duplicação, a manutenção e até o aumento do OPEX, e a instituição de "degraus tarifários" automáticos, desvinculados da entrega de obras, sinalizam uma inversão da lógica contratual, onde o ônus do descumprimento recai sobre a sociedade.

A tentativa de apresentar como "investimento antecipado" obras de duplicação já iniciadas e paralisadas, utilizando recursos pretéritos, configura um engodo técnico que busca legitimar a inércia da concessionária. Além disso, a comparação financeira entre o contrato original e a repactuação demonstra que a alegação de falta de capacidade de arrecadação para justificar a redução do escopo não se sustenta.

Em síntese, os fatos aqui apresentados consubstanciam um quadro de grave inadimplência contratual, potenciais irregularidades, prejuízos aos usuários e um risco contínuo à segurança viária. A proposta de repactuação, nos moldes apresentados, não se mostra como uma solução que atenda ao interesse público, mas sim como uma medida que consolida as vantagens da concessionária em detrimento das necessidades e dos direitos da sociedade sul-mato-grossense.

II. DOS FUNDAMENTOS

Ainda no contrato de concessão original, é possível destacar dois dispositivos fundamentais que reforçam a gravidade do descumprimento contratual:

- **Cláusula 22.4.2 (i) e 22.6:** estabelecem expressamente que, em caso de não execução dos investimentos previstos no contrato, a ANTT deverá aplicar o *Desconto de Reequilíbrio* sobre as tarifas, de modo a evitar enriquecimento ilícito da concessionária e garantir o equilíbrio econômico-financeiro da concessão em favor do usuário. Tal dispositivo foi ignorado, mesmo após o reconhecimento do desequilíbrio pela própria ANTT na Resolução nº 1.025/2019, que determinou a redução tarifária de 53,94%.
- **Cláusulas 26 e 27:** disciplinam a aplicação de penalidades à concessionária em razão de descumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, incluindo a possibilidade de aplicação de multas administrativas e, em caso de reiterado inadimplemento, a instauração de processo de caducidade. Tais penalidades, todavia, foram substituídas por acordos negociados (como o TAC Multas), com perdão parcial dos valores e ausência de aplicação concreta de sanções proporcionais.

1. **Grave descumprimento do contrato original:** O Contrato de Concessão nº 05/2013, firmado entre a União (por intermédio da ANTT) e a CCR MSVia, estabelecia, como obrigação principal da concessionária, a duplicação integral dos 845,4 km da rodovia BR-163/MS no prazo máximo de 5 anos, contados do início da concessão. Tal meta, juridicamente exigível, deveria ter sido alcançada até 2019. No entanto, após 10 anos de vigência, a concessionária duplicou apenas 150,4 km – ou seja, menos de 18% do total. O restante da rodovia permanece em pista simples, gerando acidentes, mortes e prejuízos à economia regional.

2. **Inexecução e inadimplência reconhecidas por órgãos de controle:** O Tribunal de Contas da União, no processo nº 033.777/2023-3, por meio de voto do Ministro Aroldo Cedraz (pág. 67 e seguintes), reconheceu o grave

descumprimento do contrato, apontando que isso por si só, justificaria a caducidade da concessão. O Ministro foi categórico ao afirmar que a repactuação proposta afronta os princípios da licitação, da moralidade e da legalidade administrativa.

3. Acordo de TAC Multas em prejuízo do interesse público:

Em 06/07/2022, foi firmado entre a ANTT e a CCR MSVia o Termo de Ajustamento de Conduta na Modalidade Multas (TAC Multas), documento SEI/ANTT nº 12159594. Esse termo, embora tenha por objetivo regularizar débitos oriundos de multas aplicadas pela ANTT à concessionária, efetivou uma compensação que resultou na redução direta do valor da indenização a ser paga pela União à concessionária ao final do contrato. O montante de R\$ 237.713.685,14 (com desconto de 40% sobre o total das penalidades) foi aceito como base para abatimento, sem que houvesse contrapartida real ao usuário da rodovia ou aplicação efetiva em melhorias na infraestrutura.

4. Resolução da ANTT ignorada/sufragada:

A ANTT, por meio da Resolução nº 1.025/2019, reconheceu o desequilíbrio tarifário provocado pela inexecução contratual e determinou a redução de 53,94% nas tarifas de pedágio. Tal determinação, no entanto, jamais foi aplicada, em razão de judicializações promovidas pela própria concessionária. Trata-se de flagrante ineficácia da regulação e desrespeito ao interesse dos usuários.

5. A repactuação descaracteriza completamente o objeto da concessão:

O novo modelo de contrato, formalizado no Termo de Autocomposição (assinado em 17/12/2024), propõe a substituição da duplicação integral por apenas 203 km de duplicação adicional, além de alguns trechos com terceira faixa e melhorias pontuais. Além disso, estabelece que os reajustes tarifários ocorrerão com base em marcos temporais – e não mais pelo cumprimento de metas físicas de obras, o que significa, na prática, um aumento tarifário desvinculado da execução efetiva das obrigações assumidas. Em quatro anos, a tarifa de pedágio será dobrada, enquanto a empresa terá até 9 anos para concluir os novos investimentos.

6. Precedente institucional gravíssimo:

Conforme ressaltado no voto do Ministro Aroldo Cedraz (pág. 82 do acórdão do TCU), a proposta da ANTT de promover um "processo competitivo" para transferir o controle acionário da concessão à nova operadora, sem licitação formal, representa uma grave afronta ao princípio constitucional da obrigatoriedade da licitação (CF, art.

37, XXI), além de abrir um precedente altamente nocivo para o setor de infraestrutura.

7. Estudos técnicos indicam viabilidade do contrato original:

Segundo dados constantes do PER (Plano de Exploração da Rodovia), Anexo 2 – Volume I, item 3.2.1.1 (pág. 67), a manutenção do contrato original, com seus encargos e obrigações, possui viabilidade técnica e financeira. O valor global estimado para a execução do modelo original gira em torno de R\$ 16 bilhões, montante semelhante ao previsto na repactuação – o que revela que o contrato original e o novo contrato não estão distantes em termos de viabilidade econômica, o que nos leva a concluir que há trafegabilidade suficiente para suportar o contrato. A proposta alternativa, entretanto, é mais vantajosa apenas para a concessionária.

III. DO DIREITO

A presente denúncia encontra amparo em um conjunto normativo e principiológico robusto, que legitima a atuação do Ministério Público Federal no sentido de apurar e coibir práticas lesivas ao interesse público e à ordem jurídica, notadamente no tocante à execução do contrato de concessão da BR-163/MS, à atuação da concessionária CCR MSVia e à omissão da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

3.1. Da competência institucional do Ministério Público Federal

Nos termos do art. 127³⁰ da Constituição Federal, o Ministério Público é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis.

Especificamente, o art. 129, inciso III³¹, da Carta Magna atribui ao Ministério Público a função de promover o inquérito civil e a ação civil pública para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos.

³⁰ Art. 127. O Ministério Público é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis.

³¹ Art. 129. São funções institucionais do Ministério Público: (...) III - promover o inquérito civil e a ação civil pública, para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos;

Ainda, o art. 1º³² da Lei nº 7.347/1985³³ (Lei da Ação Civil Pública) autoriza a propositura de ação civil pública para a defesa de bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico, bem como do meio ambiente e do patrimônio público e social. Tais normas conferem legitimidade ao MPF para agir diante das evidências de descumprimento contratual, lesão ao erário e afronta ao princípio da modicidade tarifária no âmbito da concessão federal da BR-163/MS.

No EDcl no REsp 1.716.095/RJ³⁴, o Superior Tribunal de Justiça firmou entendimento de que, em ações civis públicas voltadas à fiscalização de concessão de rodovia federal, regulada pela ANTT, compete exclusivamente à Justiça Federal processar e julgar (art. 109, CF/88) e legitima-se ad causam apenas o Ministério Público Federal, admitindo-se, litisconsórcio facultativo do Ministério Público Estadual (Lei 7.347/85, art. 5º, § 5º).

A decisão do STJ (REsp 1.716.095/RJ) estabeleceu a competência da Justiça Federal e a legitimidade ativa exclusiva do Ministério Público Federal (MPF) em Ação Civil Pública (ACP) que questiona contrato de concessão de rodovia federal (BR-101) e a cobrança de pedágio pela concessionária (Autopista Fluminense), na qual a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ingressou na lide. O STJ entendeu que, tratando-se de rodovia federal e serviço concedido pela União, o interesse é federal, atraindo a competência da Justiça Federal e a atuação exclusiva do MPF para a defesa dos interesses coletivos dos usuários.

No presente caso, ao versar sobre a concessão da BR-163/MS, igualmente rodovia federal concedida pela União, cabe ao MPF receber e conduzir a presente representação, podendo o MPE fornecer elementos de prova e atuar em cooperação administrativa, mas sem substituir a atribuição do Ministério Público Federal.

³² Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados: (...) II – ao consumidor; (...) VIII – ao patrimônio público e social.

³³

[https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7347orig.htm#:~:text=LEI%20No%207.347%2C%20DE%2024%20DE%20JULHO%20DE%201985.&text=Disciplina%20a%20a%C3%A7%C3%A3o%20civil%20p%C3%BAblica,VETADO\)%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%A2ncias.](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7347orig.htm#:~:text=LEI%20No%207.347%2C%20DE%2024%20DE%20JULHO%20DE%201985.&text=Disciplina%20a%20a%C3%A7%C3%A3o%20civil%20p%C3%BAblica,VETADO)%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%A2ncias.)

³⁴

<https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?b=ACOR&O=RR&preConsultaPP=000006685/0&thesaurus=JURIDICO&p=true&tp=T>

3.2. Do regime jurídico das concessões públicas

A concessão da BR-163/MS está submetida ao regime jurídico da Lei nº 8.987/1995³⁵, que estabelece as normas gerais para concessão e permissão da prestação de serviços públicos. O art. 6º caput e § 1º³⁶, da referida norma, impõe que todo serviço concedido seja prestado adequadamente, “atendendo aos princípios da regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas”.

Ademais, nos termos do art. 38³⁷ da mesma lei, o contrato poderá ser extinto por inadimplemento das obrigações contratuais por parte da concessionária, mediante processo administrativo regular.

O art. 32³⁸, por sua vez, também prevê a possibilidade de intervenção do poder concedente para assegurar a adequada prestação do serviço, corrigir falhas ou infrações e restabelecer a normalidade do contrato, hipótese evidentemente aplicável ao caso em tela, diante da flagrante inexecução contratual e da ausência de medidas efetivas da ANTT.

3.3. Da responsabilidade da ANTT como poder concedente

A Agência Nacional de Transportes Terrestres, instituída pela Lei nº 10.233/2001³⁹, possui a função de regular, supervisionar e fiscalizar a exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida à iniciativa privada, conforme dispõe o art. 25, inciso VIII⁴⁰.

³⁵ https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm

³⁶ Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato. §1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

³⁷ Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes.

³⁸ Art. 32. O poder concedente poderá intervir na concessão, com o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes. Parágrafo único. A intervenção far-se-á por decreto do poder concedente, que conterà a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida.

³⁹ https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.htm

⁴⁰ Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário: (...) VIII - regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na ferrovia explorada em regime público, de modo a orientar e disciplinar o tráfego mútuo e o direito de passagem;

A omissão da ANTT frente ao descumprimento contratual reiterado por parte da CCR MSVia representa falha grave no dever de fiscalização e configuração de desvio de finalidade administrativa, afrontando os princípios da legalidade, eficiência e moralidade administrativa (art. 37⁴¹, CF).

Além disso, a proposta de repactuação sem a participação efetiva da sociedade e de autoridades legitimadas caracteriza afronta aos princípios da transparência, da participação democrática e do contraditório no processo decisório da administração pública, em prejuízo dos direitos dos usuários.

3.4. Da violação aos princípios constitucionais e contratuais

O modelo de repactuação apresentado, com redução das obrigações da concessionária, ampliação do prazo contratual e adoção de reajustes tarifários desvinculados da entrega de obras, viola o **princípio da modicidade tarifária**, previsto no art. 6º, §1º, da Lei nº 8.987/1995, e consagrado na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal como corolário do devido processo legal e do direito do consumidor .

Além disso, a ausência de contrapartida proporcional ao reajuste tarifário implica desvio do equilíbrio econômico-financeiro originário do contrato, em prejuízo ao interesse público, afrontando também os princípios da legalidade, da eficiência e da supremacia do interesse público.

O contrato de concessão, enquanto instrumento regido pelo direito público, deve respeitar o **princípio do equilíbrio econômico-financeiro**, que impõe que eventuais reequilíbrios sejam feitos com base na equidade e na proporcionalidade. A jurisprudência do TCU e dos tribunais superiores é firme ao estabelecer que o reequilíbrio deve considerar o risco assumido, as obrigações inadimplidas e a justa contrapartida do concessionário.

3.5. Da proteção ao usuário e à segurança viária

A negligência da concessionária quanto à duplicação contratada e à manutenção adequada da via compromete a segurança dos usuários, em afronta direta ao art. 6º, inciso I, VI e VII, do Código de Defesa do Consumidor⁴²

⁴¹ Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

⁴² Art. 6º São direitos básicos do consumidor: I - a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos; (...)

(Lei nº 8.078/1990⁴³), que estabelece como direito básico do consumidor “a proteção à vida, à saúde e à segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de serviços, bem como a reparação de danos coletivos e difusos, e o acesso aos órgãos judiciários e administrativos com vistas à prevenção ou reparação de danos sofridos.

A omissão contratual que contribui para a insegurança viária, gerando acidentes e mortes, ultrapassa o mero descumprimento técnico e se insere na seara da responsabilidade civil e administrativa, podendo ensejar inclusive, se for o caso, a responsabilização por improbidade, nos termos da Lei nº 8.429/1992⁴⁴, especialmente no que diz respeito à lesão à violação de princípios da administração pública.

IV. DOS PEDIDOS

Diante de todo o exposto, com base nos elementos de fato e de direito aqui apresentados, requer-se ao Ministério Público Federal:

1. **A suspensão imediata** do leilão de repactuação da Concessão da BR-163/MS, previsto para ocorrer na B3 em 22/05/2025, até que sejam esclarecidas todas as irregularidades aqui apontadas;

2. **A instauração de procedimento investigatório com realização de perícia técnica e contábil**, destinada a:

- a) Verificar a inadimplência da concessionária em relação ao contrato de concessão original;
- b) Levantar os valores efetivamente investidos pela CCR MSVia, separando CAPEX (investimento em infraestrutura) e OPEX (custos operacionais);
- c) Apurar os recursos obtidos por meio de financiamento público (BNDES, Caixa, etc.) e sua destinação;
- d) Atualizar o valor do excesso tarifário não aplicado e das multas perdoadas ou compensadas via TAC Multas;

VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos; (...)

VII - o acesso aos órgãos judiciários e administrativos com vistas à prevenção ou reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos ou difusos, assegurada a proteção Jurídica, administrativa e técnica aos necessitados;

⁴³ https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm

⁴⁴ https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8429.htm

- e) Recomendar que eventuais valores recuperados sejam destinados à realização de obras de travessia urbana nos municípios mais afetados por acidentes e mortes na rodovia;

3. A determinação de cumprimento integral do Contrato de Concessão nº 05/2013, com a retomada das obras previstas no escopo original, especialmente a duplicação dos 656,3 km restantes, tendo em vista a demonstração de viabilidade técnica e financeira nos estudos anexos ao processo do TCU;

4. A apuração de eventual responsabilidade civil, administrativa e penal, se for o caso;

5. A suspensão temporária do pedágio, senão, ao menos a redução no patamar inicialmente determinado pela própria ANTT em razão do descumprimento do cronograma de obras, até que se tenha o devido esclarecimento sobre os pontos apontados na presente denúncia/representação.

Por fim, requer-se que esta representação seja instruída com os documentos em anexo, que incluem o contrato de concessão original, os 4 termos aditivos, o TAC Multas, o Termo de Autocomposição e seus anexos, o voto do Ministro do TCU Aroldo Cedraz, demais documentos anexados, bem como demais elementos comprobatórios que sustentam a presente denúncia.

IV - DOS DOCUMENTOS ANEXOS

A presente denúncia é instruída com os seguintes documentos, que comprovam os fatos narrados e fundamentam os pedidos formulados:

1. **Contrato de Concessão nº 05/2013** – Documento integral, com 129 páginas, contendo as cláusulas originais da concessão da BR-163/MS, inclusive as obrigações de duplicação da rodovia (CAPEX) e prestação de serviço adequado, acompanhado dos **4 Termos Aditivos**;
2. **Demonstrações Financeiras Anuais da CCR MSVia** - Exercícios de 2014 a 2023, contendo dados sobre captação de recursos, receitas, investimentos e resultados.

3. **TAC Multas – Termo de Ajustamento de Conduta (SEI/ANTT nº 12159594)** – Firmado em 06/07/2022, com valor total de R\$ 237.713.685,14, demonstrando a compensação de multas com abatimento na indenização final, sem contrapartida à coletividade;

4. **Termo de Autocomposição de 17/12/2024** – Instrumento firmado entre ANTT, CCR MSVia, Infra S.A. e Ministério dos Transportes, com nova modelagem contratual e redução de escopo de obras;

5. **Anexos do Termo de Autocomposição (1 a 8):**

- Anexo 1 – Modelo Econômico-Financeiro (planilha de referência);
- Anexo 2 – PER – Plano de Exploração da Rodovia (Volumes I e II);
- Anexo 3 – Documentos técnicos e minutas de termo aditivo;
- Anexo 4 – Diretrizes do Processo Competitivo para transferência do controle;
- Anexo 5 – Haveres e deveres da concessão (indicadores de fluxo financeiro);
- Anexo 6 – Nota Técnica da SUCON/ANTT;
- Anexo 7 – Relatório da Infra S.A. sobre a repactuação;
- Anexo 8 – Projeção de tráfego na BR-163/MS;

6. **Voto do Ministro Aroldo Cedraz – TCU – Processo 033.777/2023-3** – Voto vencido que aponta graves ilegalidades e defende a relicitação, com referência expressa à viabilidade do modelo original e à ausência de amparo legal na solução proposta;

7. **Atos da Assembleia Legislativa de Mato Grosso do Sul (Ato nº 73/2024)** – Que institui a Comissão de Acompanhamento da Concessão da BR-163/MS;

8. **Lista de presença e manifestações das audiências públicas** – Realizadas nos municípios margeados pela BR-163/MS,

registrando a indignação popular e os impactos sociais e econômicos do abandono da rodovia.

Campo Grande, 7 de abril de 2025.

Termos em que,
Pede e espera deferimento.