

**AO MM. JUÍZO FEDERAL DA 4ª VARA CÍVEL DA SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE
CAMPO GRANDE - TRF3**

Autos n. **5006172-79.2026.4.03.6000**

URGENTE - FATO SUPERVENIENTE - TUTELA DE URGÊNCIA

OSWALDO MEZA BAPTISTA, já qualificado nos autos da presente **AÇÃO POPULAR** que move em face da **UNIÃO**, da **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT**, da **CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA SUL-MATOGROSSENSE S.A.** (nome de operação **MOTIVA PANTANAL**, anteriormente CCR MSVia) e outros, todos já qualificados, vem, respeitosamente, perante Vossa Excelência, com fundamento nos arts. 329, inciso I, e 493 do Código de Processo Civil, apresentar:

**EMENDA À PETIÇÃO INICIAL C/C PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO
DA TUTELA DE URGÊNCIA**

em razão de **fatos supervenientes e de novos elementos documentais**, extraídos do confronto entre o Acórdão TCU nº 2.434/2024, os documentos da Consulta Pública ANTT nº 003/2024, os documentos do Processo Competitivo nº 1/2025 e o Termo Aditivo nº 006/2025 efetivamente assinado, nos termos que passa a expor.

I - DO CABIMENTO DA EMENDA E DO ADITAMENTO:

O art. 329, I, do CPC autoriza o autor, até a citação, a aditar ou alterar o pedido e a causa de pedir, independentemente do consentimento dos réus. Ainda que superada essa fase, o art. 493 do CPC impõe ao juízo considerar, de ofício ou a requerimento, o **fato constitutivo superveniente** capaz de influir no julgamento.

Os fatos aqui trazidos são posteriores ao protocolo da inicial, ocorrido em 20 de julho de 2026, ou decorrem de análise documental comparativa consolidada apenas em agosto de 2026. Não há alteração do objeto da ação - a nulidade do Termo Aditivo nº 006/2025 -, mas **reforço da mesma causa de pedir** e demonstração da consumação do perigo que a inicial antecipava.

II - DO FATO SUPERVENIENTE PRINCIPAL: A ENTRADA EM VIGOR DO AUMENTO DE APROXIMADAMENTE 40,5% NO PEDÁGIO EM 05 DE AGOSTO DE 2026:

A inicial advertiu, no item 7.2, que o primeiro degrau tarifário de **33,64%** incidiria no 13º mês de vigência do aditivo, potencialmente com efeitos na data-base de 14 de setembro de 2026, e que o risco era duplo: ou o ato autorizativo sobreviria no curso do processo, consumando o aumento antes do contraditório, ou já teria sido produzido sem publicidade adequada.

O risco se consumou - e de forma ainda mais grave que a antecipada. A partir da 0h de **05 de agosto de 2026**, entraram em vigor novas tarifas nas **nove praças de pedágio da BR-163/MS** - Mundo Novo (P1), Itaquiraí (P2), Caarapó (P3), Rio Brilhante (P4), Campo Grande (P5), Jaraguari (P6), São Gabriel do Oeste (P7), Rio Verde de Mato Grosso (P8) e Pedro Gomes (P9) -, autorizadas pela ANTT e publicadas no Diário Oficial da União, no âmbito da 1ª Revisão Ordinária do contrato impugnado.

O reajuste total é de aproximadamente **40,5% (quarenta vírgula cinco por cento)**, resultado da aplicação acumulada do **primeiro degrau tarifário de 33,64%** - exatamente aquele impugnado na inicial - com a correção inflacionária de 5,16% relativa ao período de abril de 2025 a junho de 2026.

Para veículos de passeio, as tarifas passaram a variar de **R\$ 9,20 (nove reais e vinte centavos) a R\$ 14,10 (quatorze reais e dez centavos)**, com a maior cobrança na praça de Campo Grande. O percurso completo pelas nove praças, que custava R\$ 76,10 (setenta e seis reais e dez centavos) até 04 de agosto de 2026, passou a custar aproximadamente **R\$ 107,00 (cento e sete reais)**.

A tarifa por quilômetro saltou de aproximadamente R\$ 0,09 (nove centavos) para mais de R\$ 0,12 (doze centavos). E o próprio contrato prevê novos degraus nos próximos anos, de modo que a alta acumulada poderá alcançar **cerca de 101% (cento e um por cento)** em relação às tarifas praticadas até 04 de agosto de 2026.

II.1 - Da antecipação do degrau em relação à data-base e da certificação agregada de metas:

A implementação ocorreu **antes mesmo da data-base de 14 de setembro de 2026**, sob a justificativa, divulgada pela concessionária, de superação antecipada das metas de investimento, auditada por Verificador Independente e validada pela ANTT.

Essa justificativa confirma o vício apontado no item 4.7.1 da inicial: o aumento foi autorizado com base em **percentual agregado de metas**, e não na certificação individualizada de cada obra, seu peso, sua funcionalidade, sua medição e seu efetivo recebimento - único método que permite ao usuário e ao controle judicial verificar se o degrau corresponde a duplicações efetivas ou a itens de menor impacto na capacidade da rodovia.

O ato autorizativo da ANTT, o relatório do Verificador Independente e a memória de aferição das metas **não foram tornados públicos com o detalhamento exigido** pela Resolução ANTT nº 6.032/2023 e pela Instrução Normativa ANTT nº 38/2025, devendo ser trazidos aos autos pelos réus, como já postulado na inicial.

II.2 - Da consumação diária e irreversível do dano:

A cada dia de vigência do aumento, milhões de usuários da BR-163/MS pagam tarifa 40,5% superior com fundamento exclusivo no ato cuja nulidade é o objeto desta ação - a cláusula 2.3 do Termo Aditivo nº 006/2025 substituiu integralmente o contrato original, de modo que **não existe tarifa contratual autônoma ao ato impugnado**.

A restituição individual das tarifas pagas é, na prática, impossível. O dano é **massificado, diário e irreversível**, e se multiplica sobre uma população que, como demonstrado na inicial, já pagou pedágio integral por uma década em troca de apenas 18,5% da duplicação prometida e de nenhum contorno rodoviário.

III - DA ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE O QUE FOI APROVADO PELO TCU, APRESENTADO À SOCIEDADE, SUBMETIDO AO PROCESSO COMPETITIVO E EFETIVAMENTE ASSINADO:

O Autor promoveu o confronto documental, vertical e horizontal, entre quatro momentos da repactuação: a aprovação pelo TCU (Acórdão nº 2.434/2024, Processo TC 033.777/2023-3); a Consulta Pública ANTT nº 003/2024, inclusive a minuta do Termo Aditivo submetida à sociedade (Anexo 11.1) e o PER em dois volumes; o Processo Competitivo nº 1/2025; e o Termo Aditivo nº 006/2025 assinado em 1º de agosto de 2025.

Em rigor técnico, a análise não permite afirmar, neste estágio, fraude comprovada - que exige prova de conduta intencional, manipulação, ocultação deliberada, conluio ou falsidade.

Os documentos revelam, porém, **um conjunto de inconsistências, assimetrias e alterações posteriores** que compromete a transparência, a motivação, a efetividade da participação social, a competição real e a preservação do interesse público - fundamentos autônomos da nulidade postulada.

A conclusão central é dupla. De um lado, a estrutura fundamental do novo contrato - prazo de 29 anos, possibilidade de prorrogação de até 20 anos, substituição integral do contrato anterior, degraus tarifários e nova matriz de riscos - já constava da minuta submetida à consulta. De outro, **o instrumento final incorporou alterações posteriores materialmente relevantes**, e elementos que já estavam na minuta foram apresentados oralmente à sociedade de maneira muito mais simples e politicamente favorável.

III.1 - Do contexto da repactuação:

O contrato original da BR-163/MS foi assinado em 12 de março de 2014, após o Edital nº 005/2013, prevendo extensa duplicação e grandes investimentos nos primeiros anos. A execução ficou muito aquém do contratado, levando a concessionária a pedir reequilíbrio, instaurar disputas e aderir ao processo de relicitação.

Em vez de concluir a relicitação e realizar nova concessão, o Ministério dos Transportes, a ANTT, a concessionária e o TCU construíram solução consensual para reformular tarifa, investimentos, cronograma, prazo e matriz de riscos, submetendo a proposta-base a um processo competitivo.

A solução **preservou a SPE existente e permitiu que a controladora atual permanecesse** caso nenhum concorrente apresentasse proposta melhor - como de fato ocorreu.

O próprio processo no TCU registrou a crítica de que se estaria criando materialmente um novo contrato: as alterações atingiram tarifa, CAPEX, OPEX, curva de tráfego, cronograma, prazo, matriz de riscos e programa de obras. Formalmente, contudo, a operação foi estruturada como termo aditivo de modernização.

III.2 - Da natureza jurídica: aditivo formal e novo contrato material:

Tanto a minuta submetida à consulta quanto o instrumento final determinam que o novo termo passa a reger integralmente a concessão:

"O presente Termo Aditivo [...] substitui integralmente os termos e condições previstos no Contrato de Concessão Original e respectivos Anexos." - Minuta submetida à Consulta Pública e Termo Aditivo nº 006/2025, cláusula 2.3.

A consequência jurídica é relevante: não se trata de alteração periférica. O contrato original permanece como referência histórica, mas sua disciplina

econômica, operacional e regulatória é substituída - o que sustenta a caracterização de **nova conformação contratual em sentido material**.

No direito administrativo, o controle incide sobre a substância, não sobre o nome dado ao instrumento. Quando tarifa, prazo, riscos, obrigações e cronogramas são integralmente reconfigurados, impõe-se verificar se os limites da mutabilidade contratual foram respeitados e se a competição realizada foi equivalente, em qualidade e isonomia, ao dever constitucional de licitar (art. 175 da CF).

III.3 - Do processo competitivo e da posição da CCR: conflito estrutural:

A consulta pública apresentou o procedimento competitivo como mecanismo destinado a validar a proposta negociada e permitir que outro operador assumisse a concessão mediante tarifa inferior. Os documentos demonstram, porém, que o objeto não era uma nova licitação da rodovia, mas **a eventual alienação de 100% das ações da concessionária existente**.

Definições do edital identifica a CCR S.A. como **CONTROLADORA e VENDEDORA**, define o objeto como a totalidade das ações da MSVia e estabelece que, não havendo proposta superior, a controladora permaneceria.

O mesmo anexo define a comissão responsável por conduzir, examinar e julgar o procedimento como **comissão mista composta por membros designados pela CONTROLADORA e pela ANTT**.

O desenho é juridicamente insustentável sob os princípios da impessoalidade e da moralidade: a mesma empresa era, simultaneamente, **incumbente, titular de informações privilegiadas, autora da proposta-base, potencial beneficiária da ausência de concorrência, vendedora da SPE e indicadora de integrantes da comissão julgadora**.

Os modelos de declarações dos concorrentes eram endereçados à própria CCR. A declaração de capacidade financeira exigia que o interessado afirmasse ter tido amplo acesso às informações necessárias e estar apto a assumir todos os

riscos - deslocando ao concorrente o ônus de reconhecer a suficiência da informação disponibilizada pela própria vendedora.

O TCU havia identificado precisamente esse risco: o controlador atual conhecia profundamente a SPE, seus ativos, passivos, contratos, dívidas e litígios, enquanto um terceiro precisaria realizar diligência complexa para adquirir sociedade preexistente. O Tribunal advertiu que **a atual controladora poderia ser a vencedora provável** se as condições não fossem efetivamente isonômicas - e foi exatamente o que ocorreu.

Por isso, a regularidade não se resolve pela existência formal de edital, sessão na B3, garantia e prazo de 104 dias. É indispensável verificar se os concorrentes tiveram acesso integral, tempestivo e equivalente aos dados, se a comissão atuou com independência e se as obrigações relacionadas à aquisição da SPE não criaram barreiras desproporcionais - ônus probatório que incumbe aos réus, na forma do item 5.6 da inicial.

III.4 - Das barreiras à entrada: Data Room, taxa e garantias:

Após contribuição na consulta, o acesso ao Data Room passou a exigir taxa de **R\$ 16.000,00 (dezesseis mil reais)** e caução, seguro-garantia ou fiança de **R\$ 1.600.000,00 (um milhão e seiscientos mil reais)**. O terceiro interessado precisava, ainda, adquirir a SPE existente, avaliar passivos, obter anuência de credores, prestar garantias, assumir financiamentos e cumprir o novo contrato - enquanto a controladora já conhecia integralmente a estrutura e permaneceria se ninguém a superasse.

A ausência de concorrentes, portanto, **não pode ser interpretada como prova de que a proposta-base estava perfeitamente calibrada**. Pode refletir barreiras informacionais, financeiras, societárias ou regulatórias. A validação de mercado só é convincente quando o mercado dispõe de condições reais e simétricas para competir - o que reforça a ausência de validação concorrencial externa demonstrada no item 4.5 da inicial.

III.5 - Do esvaziamento material da participação social:

A Deliberação ANTT nº 520 foi publicada em 09 de dezembro de 2024. O comunicado da sessão foi assinado em 11 de dezembro. O período de contribuições começou em 13 de dezembro e a sessão presencial em Campo Grande ocorreu já em **17 de dezembro de 2024** - quatro dias após a abertura formal das contribuições.

A matéria submetida ao público era excepcionalmente complexa: minuta contratual com mais de cem páginas, anexos, PER em dois volumes, modelo econômico-financeiro, matriz de riscos, edital de processo competitivo e documentos de compra e venda de ações. **A simples disponibilização formal não garante compreensão efetiva.**

Durante a própria sessão, participantes registraram desconhecimento da audiência, ausência de parlamentares, baixa presença do setor produtivo e deficiência de divulgação - e a ANTT reconheceu a realização célere, justificando-a pela necessidade de antecipar investimentos. O Relatório Final registra apenas **49 participantes, 11 manifestações orais e 12 protocolos eletrônicos válidos.**

A consulta era **condicionante do TCU**, e não ato facultativo: sua finalidade era permitir que usuários e sociedade examinassem aumento tarifário, extensão temporal e nova matriz de investimentos. Funcionando como mera exposição de solução já consolidada, sem tempo razoável para contraditório técnico, **a finalidade da condicionante foi esvaziada** - em violação à Lei nº 13.848/2019 e à motivação reforçada exigida (itens 5.6 e 5.9 da inicial).

III.6 - Das divergências entre o discurso público e os documentos:

Primeira divergência - **"não é acordo com a CCR"**: na sessão pública afirmou-se que não se tratava de acordo com a CCR; a mesma apresentação, porém, reconheceu que a solução havia sido construída com a MSVia e que a primeira proposta já estava dada, sendo da CCR.

A formulação correta seria: houve acordo e negociação com a concessionária e sua controladora, e a permanência do controlador seria submetida a teste de mercado. Negar o acordo reduziu a transparência sobre a origem da modelagem.

Segunda divergência - **"mais dez anos" versus teto de 49 anos**: a narrativa predominante foi a recomposição do prazo por aproximadamente dez anos, quando a minuta já previa 29 anos contados da vigência do termo, prorrogáveis por até 20, com limite total de 49 anos.

A consequência jurídica completa estava no documento, mas não foi exposta com o mesmo destaque - e o usuário médio compreenderia que o vínculo terminaria após os 29 anos.

Terceira divergência - **"a tarifa só aumenta com a obra"**: a mensagem oral associou a elevação do pedágio à entrega de obras, mas o contrato prevê degraus programados condicionados ao cumprimento de 90% da meta acumulada do período - e não à conclusão de 90% do programa de obras.

O próprio TCU observou que os degraus não eram proporcionais ao percentual físico global executado. A afirmação, incompleta, induz a falsa equivalência entre obra concluída e aumento tarifário - equivalência hoje desmentida pelo aumento de 40,5% em vigor.

Quarta divergência - **documentação "completa" versus "majoritariamente divulgada"**: a sessão informou que a documentação completa estava disponível, mas o próprio expositor afirmou, em outro momento, que os documentos estavam majoritariamente divulgados - admitindo a ausência de parte do material, quando o TCU exigira ampla disponibilização dos estudos e informações necessários à diligência.

III.7 - Quadro comparativo: minuta da consulta pública x Termo Aditivo assinado:

O quadro a seguir distingue as alterações efetivamente posteriores à consulta pública dos elementos que já constavam da minuta, com a respectiva relevância jurídica:

Tema	Minuta submetida à consulta	Termo assinado	Classificação e relevância jurídica
Natureza do instrumento	Já previa que o novo termo regeria integralmente a concessão e substituiria o contrato original e anexos.	Mantida a substituição integral (cláusula 2.3).	Sem mudança posterior. Fortalece a tese de novo contrato em sentido material.
Prazo ordinário e limite máximo	29 anos a partir da vigência, prorrogáveis por até 20 anos; teto total de 49 anos.	Mesma estrutura.	Sem mudança posterior. A divergência está entre o documento e o discurso público de "mais dez anos".
Gatilho de compartilhamento de riscos (cláusula 22.8.1)	Compartilhamento somente se a soma dos impactos excedesse 5% da Receita Tarifária Bruta anual.	Gatilho reduzido para 2%.	ALTERAÇÃO MATERIAL POSTERIOR. Reduz o risco suportado pela concessionária e antecipa a exposição do Poder Concedente.
Faixa suportada pela concessionária (cláusula 22.8.2)	Suporte até 2%, em inconsistência interna com o gatilho de 5%.	Gatilho e faixa coincidem em 2%.	Correção com efeito econômico, na solução mais favorável à concessionária. Exige motivação técnica e avaliação econômico-financeira.
Plano de Ação	Previsto conceitualmente, a ser apresentado após a vigência; não integrava a lista de anexos.	Passa a integrar o contrato como Anexo 15.	Alteração de formalização e conteúdo potencial. Necessário confrontar metas e metodologia com o que foi submetido ao público.
Período de Transição - meta mínima	Mínimo de 80% da execução acumulada, com recuperação no trimestre subsequente.	Regra central mantida.	Sem mudança central.
Período de Transição - último trimestre	Não continha regra autônoma equivalente à cláusula 45.4.9.	Incluída recuperação nos três meses subsequentes ao último trimestre.	ALTERAÇÃO MATERIAL/PROCEDIMENTAL. Flexibiliza o teste final de desempenho prometido ao TCU.
Verificador	Acompanhamento por verificador nos termos contratuais.	Inclui hipótese excepcional de contratação direta pela ANTT durante a transição.	Alteração procedimental. Requer análise da independência, custeio e critérios.
Tarifa básica e deságio	Estrutura de TBP, degraus e processo competitivo já prevista.	Explicita a incidência do eventual deságio do leilão.	Detalhamento/adequação ao resultado.
Degraus tarifários	Percentuais programados, condicionados ao cumprimento mínimo das metas do período.	Mantidos, com ajustes numéricos e redação consolidada.	Ajuste quantitativo a conferir contra o modelo econômico-financeiro.
Garantia de execução	Valores aproximados de R\$ 482 milhões e R\$ 241 milhões.	Valores próximos, com possíveis diferenças nominais.	Possível atualização/ajuste. Conferir data-base, IRT e memória de cálculo.
Nomenclatura das frentes	"Frente de Recuperação e Manutenção" e "Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias".	"Frente de Serviços Estruturais" e "Frente de Obras".	Predominantemente redacional; relevante apenas se alterou escopo, indicadores ou fatores A, D e E.

Tema	Minuta submetida à consulta	Termo assinado	Classificação e relevância jurídica
Anexos PER	PER Volumes I e II submetidos separadamente.	Integram o contrato final.	Consolidação. Exige diff técnico de quantitativos, localização e cronograma.

III.8 - Da alteração do gatilho de riscos de 5% para 2% (cláusula 22.8.1): a alteração material mais grave:

A alteração mais clara e economicamente relevante entre a minuta e o instrumento final está na cláusula 22.8.1. Transcreve-se o texto submetido à sociedade na Consulta Pública nº 003/2024:

"22.8.1 Os riscos a seguir serão partilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente somente se o total da somatória dos seus impactos exceder 5% (cinco por cento) da Receita Tarifária bruta anual em um único Ano de Concessão" - Minuta do Termo Aditivo, Anexo 11.1 da Consulta Pública ANTT nº 003/2024.

E o texto efetivamente assinado:

"22.8.1 Os riscos a seguir serão partilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente somente se o total da somatória dos seus impactos exceder 2% (dois por cento) da Receita Tarifária bruta anual em um único Ano de Concessão" - Termo Aditivo nº 006/2025.

A minuta continha inconsistência interna: a cláusula 22.8.1 estabelecia gatilho de 5%, mas a cláusula 22.8.2 atribuía à concessionária o risco apenas até 2%. Existiam duas formas de corrigir a contradição: elevar a faixa suportada pela concessionária para 5% ou reduzir o gatilho para 2%. O texto final escolheu a segunda - **a economicamente mais protetiva à concessionária.**

A escolha **reduz substancialmente a faixa de risco suportada exclusivamente pela concessionária e antecipa a exposição financeira do Poder Concedente.** Por alterar essa exposição, deveria existir motivação explícita,

memória de cálculo e demonstração de que a TBP, a TIR e os recursos vinculados foram recalibrados - nada disso foi tornado público.

A questão central é saber se a mudança foi submetida à Diretoria da ANTT, ao controle do TCU e à análise econômico-financeira, ou se foi incorporada apenas na consolidação final. A ausência de motivação pública caracteriza **alteração material posterior sem participação social equivalente** - descumprimento direto das condicionantes do Acórdão TCU nº 2.434/2024 e violação dos arts. 2º e 50 da Lei nº 9.784/1999.

III.9 - Do Plano de Ação e do Período de Transição:

A minuta já previa Plano de Ação, metas trimestrais e acompanhamento por três anos. O termo final, porém, passou a referenciá-lo como **Anexo 15** e acrescentou regras específicas. O risco está em eventual divergência entre as metas do Anexo 15, o PER submetido à consulta e a narrativa aprovada pelo TCU - confronto que só a exibição do documento permitirá.

O termo final acrescentou ainda a **cláusula 45.4.9**, permitindo que, não atingidos 80% ao final do último trimestre do Período de Transição, a concessionária recupere a meta nos três meses seguintes.

A regra flexibiliza o teste final de desempenho prometido ao TCU como rigoroso - com fiscalização trimestral e extinção célere em caso de inexecução superior a 20%. Qualquer flexibilização posterior deveria ter sido expressamente justificada perante o TCU e a sociedade.

III.10 - Da tarifa, dos degraus e das reclassificações:

A remuneração é estruturada em múltiplas camadas: tarifa básica, reajuste pelo IPCA/IRT, degraus tarifários nos primeiros anos, reclassificação por conclusão de obras, fatores de reequilíbrio, recursos vinculados e mecanismos de risco. A comunicação pública concentrou-se na ideia de aumento condicionado à obra.

O contrato, porém, permite degraus quando a concessionária atinge **90% da meta agregada do período**, e não quando o conjunto de obras associadas ao novo patamar está concluído. Após o Período de Transição, reclassificações podem elevar a tarifa em trechos homogêneos.

A tarifa final percebida pelo usuário resulta da combinação de todos esses mecanismos - modelagem que jamais foi traduzida à sociedade em linguagem compreensível, como exigiria uma consulta pública efetiva.

IV - DO ADITAMENTO DA CAUSA DE PEDIR:

Sem alterar o objeto da ação, o Autor adita a causa de pedir para nela incluir, como fundamentos autônomos e cumulativos da nulidade do Termo Aditivo nº 006/2025 e dos atos que o implementaram:

a) a **alteração material da cláusula 22.8.1 (gatilho de 5% para 2%)** após a consulta pública, sem motivação, memória de cálculo ou nova participação social, em descumprimento das condicionantes do Acórdão TCU nº 2.434/2024 e dos arts. 2º e 50 da Lei nº 9.784/1999, com potencial lesividade econômica pela transferência de exposição de risco ao Poder Concedente sem contrapartida tarifária;

b) as demais **alterações posteriores à consulta** (cláusula 45.4.9 e incorporação do Plano de Ação como Anexo 15) sem justificação pública equivalente;

c) o **vício estrutural do processo competitivo**: comissão mista julgadora com membros indicados pela controladora interessada e vendedora, declarações dos concorrentes endereçadas à própria CCR, e barreiras de acesso ao Data Room (taxa de R\$ 16.000,00 e garantia de R\$ 1.600.000,00), em ofensa à impessoalidade, à moralidade, à isonomia, à competitividade e à seleção da proposta mais vantajosa (arts. 37 e 175 da CF);

d) o **desvio de finalidade das condicionantes do TCU**: o procedimento cumpriu a forma - edital, B3, prazo de 104 dias, consulta pública -, mas não

neutralizou a vantagem estrutural da incumbente nem assegurou participação social efetiva;

e) a **insuficiência de participação social** na Consulta Pública nº 003/2024: sessão realizada quatro dias após a abertura das contribuições, 49 participantes, 12 protocolos válidos e discurso oral divergente dos documentos quanto a prazo, tarifa e existência de acordo com a CCR; e

f) a **implementação do primeiro degrau tarifário em 05 de agosto de 2026**, antes da data-base de 14 de setembro de 2026, com base em certificação agregada de metas, sem publicidade do ato autorizativo, do relatório do Verificador Independente e da aferição individualizada das obras.

V - DA RECONSIDERAÇÃO E IMEDIATA APRECIÇÃO DA TUTELA DE URGÊNCIA:

A inicial demonstrou a probabilidade do direito com base em documentos oficiais. Os fatos supervenientes **elevam esse juízo**: a alteração pós-consulta da matriz de riscos em favor da beneficiária, o desenho da comissão mista e o esvaziamento da participação social tornam ainda mais evidente que as condicionantes que davam juridicidade excepcional à operação não foram cumpridas.

Quanto ao perigo da demora, ele deixou de ser iminente: **consumou-se e renova-se diariamente**. Desde 05 de agosto de 2026, cada veículo que cruza as nove praças da BR-163/MS paga aproximadamente 40,5% a mais com fundamento exclusivo no ato impugnado - dano massificado, irrepetível na prática e que financiará endividamento e garantias sobre receitas futuras, dificultando progressivamente a reversão.

A situação inverteu-se por completo em desfavor da população: enquanto a ação aguarda apreciação, o ato nulo já produziu o seu principal efeito econômico, e o contrato programa novos degraus que poderão dobrar a tarifa - alta acumulada de até 101% - antes do julgamento definitivo.

A medida permanece integralmente reversível para a concessionária - recapitalizada com R\$ 368,4 milhões, geradora de R\$ 263,9 milhões de caixa operacional em 2025 e captadora de R\$ 1,4 bilhão em debêntures -, pois eventual improcedência é recomponível pelos mecanismos ordinários de reequilíbrio. Já o desembolso diário de milhões de usuários não é.

Requer-se, assim, a **reconsideração de eventual decisão que tenha indeferido ou postergado a liminar, ou a sua imediata apreciação**, para deferir, inaudita altera parte, a **suspensão imediata e integral da cobrança de pedágio em todas as praças da BR-163/MS**, como postulado no item a dos pedidos da inicial, com a multa diária de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) por praça em caso de descumprimento.

VI - DOS REQUERIMENTOS:

Ante o exposto, requer-se:

a) o **recebimento da presente emenda**, com o aditamento da causa de pedir nos termos do tópico IV, mantidos integralmente os pedidos e o valor da causa da inicial (arts. 329, I, e 493 do CPC);

b) a **juntada dos documentos** que a acompanham: minuta do Termo Aditivo submetida à Consulta Pública ANTT nº 003/2024 (Anexo 11.1); Relatório Final da Consulta Pública nº 003/2024; Deliberação ANTT nº 520/2024 e Comunicado Relevante nº 01/2024; documentos do Processo Competitivo nº 1/2025, inclusive o Anexo 1 - Definições e os modelos de declarações; e matérias jornalísticas e atos oficiais relativos à entrada em vigor das novas tarifas em 05 de agosto de 2026;

c) a **reconsideração ou imediata apreciação da tutela de urgência**, nos termos do tópico V, ante a consumação diária do dano;

d) a determinação para que os réus tragam aos autos: o processo administrativo, o parecer e a autoridade que autorizaram a alteração do gatilho da cláusula 22.8.1 de 5% para 2%, com a memória de cálculo de seu impacto sobre tarifa, TIR e exposição do Poder Concedente; o Anexo 15 - Plano de Ação; as atas,

votos e documentos da comissão mista, inclusive a indicação de seus membros; a linha do tempo de disponibilização do Data Room e a relação dos agentes que o acessaram; e o ato autorizativo do reajuste de 05 de agosto de 2026, com o relatório do Verificador Independente e a aferição individualizada das metas;

e) a intimação do Ministério Público Federal (art. 6º, § 4º, da Lei nº 4.717/1965); e

f) que todas as publicações e intimações sejam feitas exclusivamente em nome de **OSWALDO MEZA BAPTISTA, OAB/MS n. 28.106**, sob pena de nulidade.

Nesses termos, pede deferimento.

Campo Grande/MS, 05 de agosto de 2026.

OSWALDO MEZA BAPTISTA
OAB/MS 28.106