

Nota AINFRA/SUP nº 003/2026

06/04/2026

Ref.: Ofício nº 230/2026 – CPICRIME, de 31/03/2026

**Assunto:** Encaminhamento de informação ao Gabinete da Presidência (GP) para fins de subsidiar resposta ao Requerimento de Informações nº 298/2026 - CPICRIME, de autoria do Senador Alessandro Vieira

A presente nota técnica tem por objetivo encaminhar ao Gabinete da Presidência (GP) do BNDES informações e considerações, a fim de subsidiar resposta ao Requerimento nº 298/2026 – CPICRIME, encaminhado ao BNDES por meio do Ofício nº 230/2026 – CPICRIME, de 31/03/2026.

#### **Esclarecimentos Preliminares**

Preliminarmente, reputa-se importante fazer uma breve introdução da operação de crédito aprovada pelo BNDES à Concessionária Rota do Oeste S.A. - CRO, em novembro de 2024.

Trata-se de uma operação *Project finance* no valor total de **total de R\$ 5,05 bilhões aprovado pelo BNDES (sendo R\$ 4,575 bilhões referentes à subscrição de debêntures e R\$ 475 milhões via financiamento direto do BNDES Finem)**, cujo contrato foi celebrado entre o BNDES e a Concessionária Rota do Oeste, SPE constituída exclusivamente para execução do Contrato de Concessão, pessoa jurídica distinta da MTPAR, embora por ela controlada.

Nessa modalidade de financiamento, a garantia é o próprio projeto, principalmente o fluxo de receitas dos pedágios, que contam com bom histórico de pedagiamento e nível de receita robusto para pagamento da dívida, mesmo em cenários de stress, de modo que não se comunicam os recursos aportados pelo Banco com a pessoa controladora, no caso a MTPAR.

Ressalte-se que apoio do BNDES foi aprovado em momento no qual a Concessionária já estava reformulada, após a assinatura de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC, assinado em 2022) chancelado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), que previu, entre outros pontos descritos adiante, a assunção do controle acionário da CRO pela MTPar, estatal controlada pelo Estado do Mato Grosso. O projeto apoiado pelo BNDES prevê a duplicação de 444 km, 108 km a mais do que o exigido pelo TAC, e conta com a obrigação de aporte de R\$ 1,9 bilhão do Estado do MT, R\$ 700 milhões a mais do que o exigido no TAC.

Depois de um período de mais de cinco anos com obras paralisadas, o TAC e o apoio do BNDES viabilizaram que até março de 2026 já tenham sido concluídos aproximadamente 230km de duplicação, colocando a Concessionária entre as mais eficientes do país na realização de obras desse tipo.

Tendo tomado conhecimento dos debates da CPI, a equipe do BNDES responsável pelo acompanhamento da operação com a CRO, entre outras ações, de forma preventiva, tomou a iniciativa de realizar uma varredura nos mais de 9 mil itens (que somam mais de R\$ 3 bilhões) que compõem a comprovação financeira já realizada pela Concessionária Rota do Oeste no Sistema do BNDES.

Ressalte-se que nesta relação de itens, não consta qualquer fornecedor ou prestador de serviço que possua o nome “REAG” ou que seja uma companhia relacionada com o Grupo REAG (verificação realizada a partir de todos os mais de 40 CNPJs que constam vinculados ao Grupo REAG em análise que o BNDES realizou sobre este Grupo).

Do mesmo modo, importante registrar que não houve trânsito de recursos do BNDES para nenhum fundo ou conta detidos pela MTPAR. Como se disse, todos os recursos desembolsados pelo BNDES são geridos/aplicados pela Concessionária Rota do Oeste, pessoa jurídica distinta da MTPAR.

Os recursos do BNDES são desembolsados *pari passu* com os investimentos, sendo o acompanhamento da aplicação dos recursos e da evolução dos investimentos realizada de maneira rigorosa pela equipe de acompanhamento do projeto. Esses mesmos critérios também são utilizados como condicionantes à liberação dos recursos, garantindo que os mesmos sejam liberados à medida que o projeto avança.

Cumprir observar que, conforme operacionalização do TAC, que obteve aval do TCU, sob responsabilidade exclusiva da MTPAR, o aporte de aproximadamente R\$ 448 milhões no FIDC MTPAR foi realizado em abril de 2023, portanto mais de um ano antes da operação com o BNDES, sendo certo que o BNDES não teve qualquer participação nessa transação. Esse recurso foi utilizado para quitação das dívidas bancárias prévias ao TAC, para as quais os bancos credores<sup>1</sup> aceitaram uma redução significativa no valor a ser recuperado, estando totalmente quitadas com estes bancos.

Importante observar também que o valor de R\$ 1,008 bilhão de direitos creditórios que a MTPAR detém em face da CRO, através do FIDC MTPAR, é totalmente subordinado à dívida com o BNDES, sendo permitida amortização desse valor apenas de maneira subordinada ao valor devido ao BNDES, não colocando em risco o crédito do Banco.

---

<sup>1</sup> A dívida da Concessionária era de R\$ 1,008 bilhão, junto a um sindicato de 07 bancos formados por Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil, Itaú, ING, Pine, Credit Agricole e ABC.

Assim, como se percebe, não há nenhuma relação ou conexão entre o financiamento do BNDES e o FIDC MTPAR, sendo este fundo anterior ao financiamento, não tendo recebido recursos advindos do financiamento e totalmente subordinado ao financiamento.

Dessa maneira, o BNDES tem atuado de maneira diligente e rigorosa no acompanhamento e escrutínio do projeto, estando atento a eventuais riscos ao projeto e ao crédito do Banco. Até o momento não há nenhum indício de má utilização dos recursos, pelo contrário, o projeto tem se mostrado eficiente na realização de obras e na operação da rodovia BR-163/MT.

### **Histórico:**

A CRO é a concessionária responsável pela administração, operação e manutenção de um importante trecho da rodovia BR-163/MT, entre os municípios de Itiquira (MT) e Sinop (MT), totalizando 850 km, sendo o principal corredor logístico do Estado do MT, impactando diretamente 19 municípios e 2/3 da população do Estado.

A concessão é parte da 3ª rodada de concessões federais e encontra-se em operação desde março/2014, com cobrança de pedágio desde setembro/2015, havendo um bom histórico de tráfego pedagiado.

Em 2023, a CRO passou por reestruturação societária e regulatória no âmbito de solução consensual intermediada e chancelada pelo TCU (relator Ministro Bruno Dantas), que envolveu a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, o Estado do Mato Grosso e a Odebrecht, com a posterior anuência dos 07 Bancos credores.

O consenso, formalizado por um TAC que foi assinado em outubro de 2022, pactuou: (i) a saída do Grupo Odebrecht por um valor simbólico (R\$ 1,00) e a transferência das ações da CRO para a MT Par, estatal controlada pelo Estado do Mato Grosso; (ii) o aporte de R\$ 1,2 bilhão pelo novo controlador – já realizado; (iii) a quitação das dívidas bancárias existentes, cujo valor de face, à época, montava aproximadamente R\$ 1 bilhão, pagas pelo novo acionista<sup>2</sup>; (iv) a reprogramação do cronograma de investimentos, com a inclusão da obrigação de duplicação de 336 km da rodovia até o ano de 2031; (v) a suspensão das multas e passivos regulatórios; (vi) a extinção dos processos arbitrais; (vii) a extensão do prazo da concessão por 05 anos; e (viii) a inclusão de mecanismo de mitigação do risco de demanda decorrente da concorrência com novas ferrovias, risco este que afetaria substancialmente o equilíbrio econômico-financeiro do projeto e para o qual não havia tratamento na matriz contratual.

---

<sup>2</sup> Esse ponto é importante. Foi justamente para realizar o pagamento dessa dívida bancária junto aos então credores da Concessionária, que o Estado do MT, via MT-PAR, utilizou o veículo FIDC MT-PAR, que por sua vez adquiriu o crédito que esses bancos possuíam contra a Concessionária. O FIDC MT-PAR, assim, passou a ser credor da Concessionária de um crédito de aproximadamente R\$ 1 bilhão, tendo desembolsado por esse crédito uma quantia aproximada de R\$ 450 milhões.

### **Projeto apoiado pelo BNDES e Estrutura Financeira:**

Diante de um novo controlador e com liquidez de curto prazo oriunda do aporte de R\$ 1,2 bilhão, a Concessionária retomou as obras que estavam paralisadas por mais de cinco anos, promoveu a recuperação do pavimento existente e iniciou as obras de duplicação.

O plano de investimentos total prevê a antecipação das obras obrigatórias previstas no TAC e a inclusão de novos investimentos, totalizando R\$ 9 bilhões de investimentos até 2029. Serão duplicados 444 km de rodovias (336 km obrigatórios pelo TAC e mais 108 km que não estavam inicialmente previstos, mas que se encontravam em negociação avançada para sua inclusão no Contrato de Concessão pela ANTT<sup>3</sup>).

O funding para os investimentos é composto por um financiamento de longo prazo de R\$ 5,35 bilhões (sendo R\$ 5,05 bilhões do BNDES), aportes no projeto de R\$ 1,9 bilhão (R\$ 1,2 bilhão obrigatório via TAC e R\$ 700 milhões adicionais negociados com o BNDES – dos quais R\$ 350 milhões foram aportados em 2025 e R\$ 350 milhões em 2026) e R\$ 1,8 bilhão de geração de caixa do projeto. Na dívida de longo prazo subscrita pelo BNDES, verifica-se, ainda, a participação de investidores privados, no valor total de R\$ 300 milhões, equivalente a 50% da primeira série de debêntures, integralizada em 2024.

A solução financeira construída pelo BNDES, Concessionária e assessores financeiros utilizou diversos produtos de crédito disponíveis, customizada às necessidades do projeto para viabilizar os investimentos da concessão. São R\$ 4,875 bilhões em debêntures<sup>4</sup>, com integralização ao longo do período de investimentos, sendo R\$ 4,575 bilhões subscritos pelo BNDES. Adicionalmente, foram alocados R\$ 475 milhões por meio do Produto FINEM, para permitir um acompanhamento mais minucioso da evolução físico-financeira do projeto.

As principais garantias do projeto consistem na cessão fiduciária dos recebíveis da própria concessão – ou seja, a receita de pedágio e eventuais receitas acessórias, bem como as ações de emissão da CRO. Até que sejam concluídas as obras objeto do financiamento e que a Concessionária atinja a sua performance financeira, dentre outras condições (*completion*), a Concessionária encontra-se vedada de realizar pagamentos de dividendos ou qualquer outra remessa de recursos para o acionista, garantindo que toda a geração de caixa da Concessionária seja direcionada para a execução dos investimentos.

O *rating* externo atribuído à emissão foi AA-, pela Moody's.

A operação de crédito conta, ainda, com um *Equity Support Agreement* (ESA) com o Estado de MT, por meio da qual a acionista assumiu a obrigação de: (i) realizar os

---

<sup>3</sup> Ao longo do ano de 2025, o investimento relativo à duplicação dos 108 km foi finalmente incluído no Contrato de Concessão).

<sup>4</sup> 2ª Emissão de Debêntures Simples da Concessionária Rota do Oeste.

aportes adicionais de R\$ 350 milhões em mar/2025, e R\$ 350 milhões em mar/2026, ambos já realizados; (ii) bem como efetuar os aportes futuros que sejam necessários para assegurar a sustentabilidade financeira do projeto até a final quitação da operação ou quando o Estado do MT realizar a venda da CRO. Tais aportes são contragarantidos por recursos do Fundo Estadual de Transporte e Habitação (FETHAB), operacionalizada por meio da cessão fiduciária do fluxo do referido Fundo para conta Escrow administrada pelo Banco do Brasil.

**Síntese dos méritos do projeto:**

- **A BR 163 é a principal rodovia do Estado do Mato Grosso**, por meio da qual passam mais de **20% da exportação agrícola brasileira** (~ 40 mi ton e US\$ 33 bi), escoando a produção para os portos do Norte e do Sudeste;
- **Duplicação de 444 km adicionais**, tornando duplicada toda a extensão do trecho concedido (850 km);
- **Redução esperada de 35% do número de acidentes** nos trechos a serem duplicados;
- **Redução estimada de 20% (aprox. 1h 20 min) no tempo de viagem**, no trecho entre os municípios de Cuiabá e Sinop (onde haverá duplicação);
- **Geração potencial de 3.400 empregos diretos e indiretos** ao longo da implantação do projeto, bem como a manutenção de 2.400 postos de trabalho após a conclusão.

Até o momento, destaca-se a conclusão de aproximadamente 230 km de duplicação (posição de março de 2026).

Feitas essas considerações preliminares, passamos à apresentação dos esclarecimentos na ordem solicitada pelo autor do Requerimento.

- 1. Do montante total de R\$ 5,05 bilhões aprovado pelo BNDES (sendo R\$ 4,575 bilhões referentes à subscrição de debêntures e R\$ 475 milhões via financiamento direto do BNDES Finem), qual é o valor financeiro que já foi efetivamente desembolsado e liberado à Concessionária até a presente data?**

Até a presente data, já foram desembolsados à Concessionária Rota do Oeste o montante de R\$ 1.970 milhões, dos quais R\$ 1.803 milhões correspondem a integralizações de Debêntures e R\$ 167 milhões a liberações no âmbito do BNDES Finem. Os desembolsos detalhados encontram-se na tabela a seguir, a qual contempla, adicionalmente, o detalhamento das principais condições prévias, que foram cumpridas pela Concessionária.

Cumprir observar que, além dos desembolsos do BNDES, o projeto contou, em dez/24, com um desembolso de R\$ 300 milhões proveniente da colocação de debêntures no mercado, sob responsabilidade do banco BNP Paribas.

LIBERAÇÃO	DATA	TRANCHE	VALOR	PRINCIPAIS CONDIÇÕES PRÉVIAS
1ª	Dez/24	1ª série Debênture	R\$ 300 milhões	- Completa formalização jurídica da operação de crédito; - Constituição de todas as garantias reais;
2ª	Out/25	Subcrédito 'A' Finem	R\$ 85 milhões	Para liberação até R\$ 85 milhões - Finem: - Estarem contratadas 97% das obras de duplicação do TAC; - Conclusão de 108km de duplicação do TAC; - Aporte de R\$ 350 milhões por parte do acionista;
2ª	Out/25	2ª Série Debêntures	R\$ 765 milhões	Para integralização até R\$ 765 milhões - Debêntures: - Estarem contratadas 97% das obras de duplicação do TAC; - Conclusão de 108km de duplicação do TAC;
2ª	Out/25	Subcrédito 'B' Finem	R\$ 35 milhões	- Celebração de aditivo ao Contrato de Concessão que incorpore ao Programa de Exploração Rodoviária parte ou a totalidade das OBRAS FCM; - Comprovação de ter sido contratado com empreiteiras as OBRAS FCM <sup>5</sup> que já tenham sido incorporadas ao Programa de Exploração Rodoviária;
2ª	Out/25	3ª série Debênture	R\$ 315 milhões	- Idem subcrédito "B" Finem.
3ª	Dez/25	Subcrédito 'A' Finem	R\$ 47 milhões	- Comprovação de conclusão de 54% das obras do TAC;
3ª	Dez/25	2ª série Debênture	R\$ 423 milhões	- Comprovação de conclusão de 54% das obras do TAC;
		<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 1.970 milhões</b>	

O restante dos recursos deverá ser desembolsado pelo BNDES à Concessionária, *pari passu* ao avanço das obras financiadas. Inicialmente, a previsão é de que os desembolsos devem ser realizados até 2029.

**2. Em quais instituições financeiras e contas (ex.: escrow accounts ou contas vinculadas) os recursos já liberados encontram-se atualmente depositados? Existem mecanismos de rastreabilidade ou bloqueio que assegurem que tais valores estão sendo destinados exclusivamente para o pagamento de fornecedores e prestadores de serviços da referida obra?**

<sup>5</sup> Obras FCM significam as obras que, à época da formalização jurídica da operação de crédito, se encontravam em fase de negociação com a ANTT para inclusão no escopo do Contrato de Concessão, via mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro pelo método do fluxo de caixa marginal.

Os instrumentos de financiamento e garantias da operação de crédito contam com uma estrutura robusta de ‘*Escrow accounts*’ destinadas à operacionalização das garantias, tendo em vista se tratar de um *Project Finance*, mantidas junto ao Banco Bradesco. Todas as receitas da Concessionária circulam por essas contas, que asseguram os recursos necessários aos pagamentos do financiamento, retornando à Concessionária em conta livre para execução dos investimentos e operacionalização da rodovia, cujos extratos são acessados pelo BNDES.

Por sua vez, os desembolsos do BNDES são realizados em conta bancária de livre movimentação da Concessionária, prevista no Contrato de Financiamento, enquanto as integralizações das debêntures seguem rito previsto na Escritura de Emissão, de acordo com as normas de liquidação aplicáveis à B3, por meio do banco liquidante. A Concessionária é responsável direta pelo pagamento aos seus fornecedores e prestadores de serviço.

Em paralelo aos desembolsos, a Concessionária precisa prestar contas ao BNDES da aplicação dos recursos desembolsados na finalidade dos instrumentos de financiamento. Essa comprovação se divide em (i) financeira e (ii) física. A primeira é realizada de forma documental, por meio de sistema do BNDES criado especificamente para esse fim. A segunda se dá na forma de acompanhamento *in loco* das obras, realizado por parte da equipe do BNDES, com auxílio de uma empresa especializada de engenharia<sup>6</sup>. O acompanhamento do andamento físico se dá ainda por meio da verificação de documentos emitidos pela ANTT, agência reguladora responsável pelo Contrato de Concessão da Concessionária.

Adicionalmente, a Concessionária ainda precisa apresentar declaração ao Agente Fiduciário<sup>7</sup> das Debêntures, com periodicidade anual, atestando a destinação dos recursos da Emissão de Debêntures, acompanhada de listagem eletrônica elencando todos os gastos globais referentes ao Projeto até a data da elaboração da referida declaração, contendo as seguintes informações para cada item: (i) identificação do documento comprobatório; (ii) identificação do fornecedor ou prestador do serviço; (iii) data do gasto; (iv) valor do gasto; (v) identificação da licença ambiental, conforme aplicável; e (vi) identificação da rubrica do Quadro de Usos e Fontes anexa à Escritura de Emissão.

Conforme descrito na resposta à pergunta 1, as tranches ainda a serem desembolsadas contam com condições precedentes compatíveis com a esperada evolução físico-financeira do projeto na data em que forem solicitadas. Como exemplo, a próxima tranche a ser desembolsada tem como condição precedente a conclusão de 234 km de duplicação da rodovia (equivalente a 70% do trecho a ser duplicado no âmbito do TAC). As tranches subsequentes seguem a mesma lógica.

---

<sup>6</sup> Em 2025 a equipe do BNDES visitou as obras em duas oportunidades. Já a empresa de engenharia contratada visitou a obra em outros dois momentos.

<sup>7</sup> Representante legal da comunhão de debenturistas, conforme previsto na Lei nº 6.404/76 e em normativos da CVM.

**3. Qual é o atual status de adimplência da Concessionária perante o BNDES? As obrigações financeiras (pagamento de juros, amortizações e demais encargos das debêntures e do financiamento) estão sendo quitadas regularmente? Solicita-se o detalhamento do cronograma de pagamentos realizados e a indicação de eventuais parcelas em atraso ou renegociadas.**

A Concessionária encontra-se regular com suas obrigações junto ao BNDES. A operação de crédito foi formalizada em novembro de 2024 e, como já exposto, encontra-se em fase de desembolso pelo BNDES, período no qual, em regra, são devidas somente parcelas referentes aos encargos de juros. Até o momento as parcelas referentes aos encargos de juros já vencidas foram pagas em dia pela Concessionária.

O período de amortização do BNDES Finem inicia-se em maio de 2028 e finda-se em dezembro de 2043. Já o período de amortização da Debênture inicia-se em junho de 2030 e finda-se juntamente com o BNDES Finem.

**4. Quais são as regras de *compliance*, auditoria e prestação de contas estipuladas em contrato pelo BNDES para autorizar a liberação de novas parcelas (tranches) dos recursos?**

Todas as tranches dos instrumentos de financiamento contam com diversas condições prévias gerais e específicas que devem ser cumpridas pela Concessionária.

As condições gerais normalmente decorrem de previsão expressa de lei ou de normativo interno do BNDES, aplicando-se a todas e quaisquer operações de crédito apoiadas pelo BNDES. Como exemplo, tem-se a regularidade fiscal, a constituição das garantias exigidas, estar a Cliente em situação de adimplência contratual<sup>8</sup>, a regularidade ambiental do projeto, a comprovação da aplicação das tranches anteriores, dentre outras.

As condições específicas são aquelas que a equipe do BNDES, responsável pela análise da operação, entendeu que deveriam ser incluídas para que seja verificado, no momento do desembolso, o bom desenvolvimento do projeto.

A seguir, veja-se as tranches com desembolsos a realizar e suas respectivas principais condições prévias específicas:

---

<sup>8</sup> Dentre as inúmeras obrigações que a Concessionária assume no Contrato de Financiamento, inclui-se obrigações relativas a cumprimento de legislação social, anticorrupção, de prevenção à lavagem de dinheiro etc.

TRANCHE	DATA ESTIMADA	VALOR	PRINCIPAIS CONDIÇÕES PRÉVIAS
Subcrédito 'C' Finem	2026	R\$ 846 milhões	<p><u>Para liberação até R\$ 62 milhões do Finem:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estarem contratadas 100% das obras de duplicação do TAC;</li> <li>- Conclusão de 234km de duplicação do TAC;</li> </ul> <p><u>Para liberação acima de R\$ 62 milhões do Finem:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Comprovação de conclusão de 84% das obras do TAC;</li> </ul>
4ª Série Debêntures	2026	R\$ 94 milhões	<p><u>Para liberação até R\$ 558 milhões - Debêntures:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estarem contratadas 100% das obras de duplicação do TAC;</li> <li>- Conclusão de 234km de duplicação do TAC;</li> </ul> <p><u>Para liberação acima de R\$ 558 milhões - Debêntures:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Comprovação de conclusão de 84% das obras do TAC</li> </ul>
Subcrédito 'D' Finem	2026	R\$ 35 milhões	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Celebração de aditivo ao Contrato de Concessão que incorpore ao Programa de Exploração Rodoviária parte ou a totalidade das OBRAS FCM;</li> <li>- Comprovação de ter sido contratado com empreiteiras as OBRAS FCM que já tenham sido incorporadas ao Programa de Exploração Rodoviária;</li> <li>- Comprovação de avanço físico das Obras FCM com os gastos realizados nestas obras</li> </ul>
5ª Série Debêntures	2026	R\$ 315 milhões	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Celebração de aditivo ao Contrato de Concessão que incorpore ao Programa de Exploração Rodoviária parte ou a totalidade das OBRAS FCM;</li> <li>- Comprovação de ter sido contratado com empreiteiras as OBRAS FCM que já tenham sido incorporadas ao Programa de Exploração Rodoviária;</li> </ul>
Subcrédito 'E' Finem	2027	R\$ 108 milhões	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conclusão de 336 km de duplicação do TAC (100% das obras de duplicação);</li> </ul>
6ª Série Debêntures	2027	R\$ 12 milhões	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conclusão de 336 km de duplicação do TAC (100% das obras de duplicação);</li> </ul>
Subcrédito 'F' Finem	2027	R\$ 27 milhões	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Celebração de aditivo ao Contrato de Concessão que incorpore ao Programa de Exploração Rodoviária parte ou a totalidade das OBRAS FCM;</li> <li>- Comprovação de ter sido contratado com empreiteiras as OBRAS FCM que já tenham sido incorporadas ao Programa de Exploração Rodoviária;</li> <li>- Comprovação de avanço físico das Obras FCM com os gastos realizados nestas obras</li> </ul>

TRANCHE	DATA ESTIMADA	VALOR	PRINCIPAIS CONDIÇÕES PRÉVIAS
7ª Série Debêntures	2027	R\$ 243 milhões	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Celebração de aditivo ao Contrato de Concessão que incorpore ao Programa de Exploração Rodoviária parte ou a totalidade das OBRAS FCM;</li> <li>- Comprovação de ter sido contratado com empreiteiras as OBRAS FCM que já tenham sido incorporadas ao Programa de Exploração Rodoviária;</li> <li>- Comprovação de avanço físico das Obras FCM com os gastos realizados nestas obras;</li> </ul>
Subcrédito 'G' Finem	2028	R\$ 70 milhões	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Celebração de aditivo ao Contrato De Concessão que incorpore ao Programa de Exploração Rodoviária parte ou a totalidade das OBRAS FCM;</li> <li>- Comprovação de ter sido contratado com empreiteiras as OBRAS FCM que já tenham sido incorporadas ao Programa de Exploração Rodoviária;</li> <li>- Comprovação de avanço físico das Obras FCM com os gastos realizados nestas obras;</li> </ul>
8ª Série Debêntures	2028	R\$ 630 milhões	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Celebração de aditivo ao Contrato de Concessão que incorpore ao Programa de Exploração Rodoviária parte ou a totalidade das OBRAS FCM;</li> <li>- Comprovação de ter sido contratado com empreiteiras as OBRAS FCM que já tenham sido incorporadas ao Programa de Exploração Rodoviária;</li> <li>- Comprovação de avanço físico das Obras FCM com os gastos realizados nestas obras;</li> </ul>
Subcrédito 'H' Finem	2029	R\$ 70 milhões	<p><u>Para liberação até R\$ 50 milhões do Finem:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Celebração de aditivo ao Contrato De Concessão que incorpore a totalidade das OBRAS FCM;</li> <li>- Comprovação de ter sido contratado com empreiteiras todas as OBRAS FCM;</li> <li>- Comprovação de avanço físico das Obras FCM com os gastos realizados nestas obras;</li> </ul> <p><u>Para liberação acima de R\$ 50 milhões do Finem:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Comprovação de ter sido concluídas 100% (cem por cento) das OBRAS FCM;</li> </ul>

TRANCHE	DATA ESTIMADA	VALOR	PRINCIPAIS CONDIÇÕES PRÉVIAS
9ª Série Debêntures	2029	R\$ 630 milhões	<u>Para integralização até R\$ 450 milhões - Debêntures:</u> - Celebração de aditivo ao Contrato de Concessão que incorpore a totalidade das OBRAS FCM; - Comprovação de ter sido contratado com empreiteiras todas as OBRAS FCM; - Comprovação de avanço físico das Obras FCM com os gastos realizados nestas obras; <u>Para integralização acima de R\$ 450 milhões - Debêntures:</u> - Comprovação de ter sido concluídas 100% (cem por cento) das OBRAS FCM;
<b>TOTAL</b>		<b>R\$ 3.080 milhões</b>	

**5. Considerando os fatos narrados e os alertas feitos pelo ex- Governador de Mato Grosso, Senhor Pedro Taques, em depoimento prestado na data de hoje perante a CPI do Crime Organizado, o BNDES determinou, ou planeja instaurar, alguma auditoria extraordinária ou procedimento de *due diligence* reforçado (sobre as empresas consorciadas e subcontratadas) para garantir que os repasses bilionários desta operação não sofram desvios ou ingerência de organizações criminosas?**

Tendo tomado conhecimento do depoimento mencionado, a equipe responsável pelo acompanhamento da operação com a CRO, de maneira diligente, tomou a iniciativa de realizar uma varredura nos mais de 9 mil itens (que somam mais de R\$ 3 bilhões) que compõem a comprovação financeira já realizada pela Concessionária Rota do Oeste no Sistema do BNDES. Nesta relação de itens, não consta qualquer fornecedor ou prestador de serviço que possua o nome “REAG” ou que seja uma companhia relacionada com o Grupo REAG (verificação realizada a partir de todos os mais de 40 CNPJs que constam vinculados ao Grupo REAG em análise que o BNDES realizou sobre este Grupo).

Além disso, mesmo não havendo indícios de irregularidades relacionadas à utilização dos recursos desembolsados pelo do Banco, o BNDES iniciou processo de revisão cadastral e atualização da diligência de integridade relativa à Concessionária Rota do Oeste, de modo a atualizar as informações cadastrais após a contratação da operação de crédito, o que envolve também seus administradores e o acionista controlador, análise que está curso.

O BNDES solicitou também à Concessionária Rota do Oeste a prestação de informações a respeito dos fatos narrados no que tocam à MT-PAR e ao FIDC MT-PAR.

A Concessionária respondeu ao BNDES que o FIDC MT-PAR “é um veículo jurídico-financeiro estruturado com finalidade pública específica e indispensável: equacionar o passivo de R\$ 1,008 bilhão da CRO junto aos sete bancos credores, viabilizando a transferência do controle acionário da concessionária para a MTPar”.

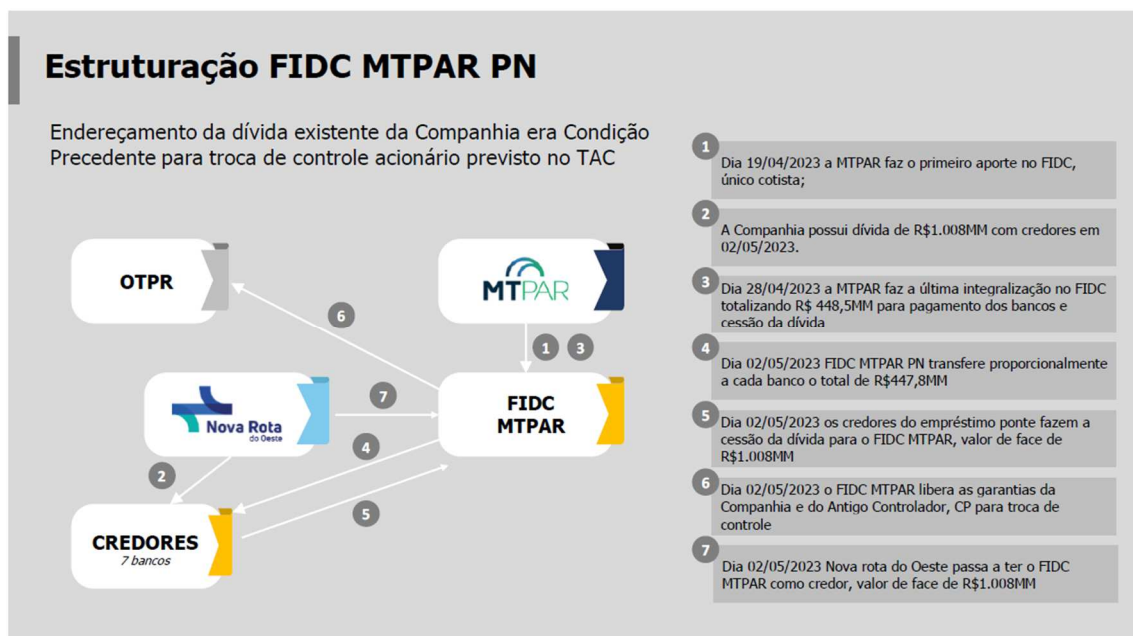
Afirmou ainda que, por esses direitos creditórios, o FIDC MTPAR “desembolsou R\$ 447,8 milhões para adquirir créditos cujo valor de face era de R\$ 1,008 bilhão — um deságio de R\$ 560 milhões em favor do erário estadual, que se tornou o único credor da CRO por valor substancialmente inferior ao da dívida original”.

Para evidenciar a completa destinação dos recursos aportados pela MTPAR na finalidade de aquisição dos direitos creditórios mencionados, a Concessionária relata que:

**“Total transferido aos bancos credores em 02/05/2023: R\$ 447.834.399,17 — preço de aquisição dos créditos com deságio, correspondendo a 99,63% dos R\$ 448.500.000,00 integralizados pela MTPar. O saldo remanescente destinou-se à cobertura das primeiras despesas operacionais do Fundo.**

*Os únicos débitos subsequentes registrados no extrato referem-se a taxas de administração, custódia e gestão, pagamentos à CVM e à ANBIMA, e serviços operacionais — todos com CNPJs identificados, todos compatíveis com a natureza do produto financeiro contratado. Nenhum centavo dos recursos do FIDC MTPAR NP transitou por estruturas investigadas.”*

A seguir, esquemático que ilustra a transação:



Fonte: Concessionária Rota do Oeste

A Concessionária Rota do Oeste esclareceu, ainda, a situação do membro do seu Conselho de Administração, Luiz Carlos Moreira Lima. Sobre a relação do conselheiro com a REAG, a Concessionária disse:

*“Lima jamais foi dono ou controlador do Grupo Reag — deteve participação ínfima e minoritária, de apenas 0,10% do capital, durante 12 meses — e não exerceu qualquer função de gestão sobre o FIDC da MTPar, atividade que, por determinação regulatória da CVM, é necessariamente conduzida por empresa distinta e independente.*

*Sua indicação ao conselho da Nova Rota do Oeste antecede a venda, ao grupo REAG, da Berkana Patrimônio, gestora fundada por Lima em 1999, com 25 anos de existência. Tal operação ocorreu apenas em outubro de 2024, dentro de um movimento de consolidação do setor de gestão de patrimônio conduzido pelo grupo e que envolveu diversas outras empresas do segmento. Lima foi nomeado conselheiro da Nova Rota em maio de 2023, portanto pouco mais de um ano e meio antes da operação.*

*Ressalta-se que, ao tomar conhecimento das irregularidades atribuídas à Reag, Lima formalizou sua saída completa do grupo em outubro de 2025, cinco meses antes de ser citado na CPI e antes da liquidação da própria Reag pelo Banco Central. Essa transação foi devidamente registrada e comunicada ao mercado por meio de Fato Relevante, conforme exigido pela regulamentação da CVM.”*

Como já explicitado nas respostas anteriores, o BNDES reforça que o seu processo de acompanhamento possui mecanismos robustos, os quais já vêm sendo aplicados a esta operação, para assegurar que os recursos desembolsados à Concessionária Rota do Oeste sejam utilizados nas obras previstas em seu Contrato de Concessão. A título de exemplo, o Sistema de Acompanhamento do BNDES consegue atestar se a nota fiscal foi emitida por uma empresa com situação cadastral ativa perante a receita federal, bem como se a nota fiscal já foi anteriormente apresentada com seu valor integral, a fim de identificar eventual reapresentação indevida (duplicidade). A equipe do BNDES, por sua vez, verifica a compatibilidade do produto ou serviço com o objeto financiado. Em caso de quaisquer dúvidas, são solicitados esclarecimentos à Cliente. Caso o BNDES não se satisfaça com os esclarecimentos, o(s) item(ns) é(são) glosado(s) da comprovação.

Cumpra ainda ressaltar que, como instituição integrante do Sistema Financeiro Nacional, sujeita à regulação e supervisão do Banco Central do Brasil, os clientes do BNDES são objeto de monitoramento com o objetivo de identificar possíveis situações suspeitas. Essa abordagem segue as melhores práticas baseadas em avaliação de risco, em conformidade com as diretrizes regulatórias, visando prevenir a utilização do sistema financeiro para a lavagem de dinheiro e o financiamento do terrorismo.

Saliente-se ainda, que esse monitoramento é contínuo e envolve o uso de sistemas automatizados, em conjunto com análises manuais, para identificar a presença em

listas de sanções, movimentações atípicas, inconsistências cadastrais e operações incompatíveis com o perfil econômico do cliente. Eventuais indícios ou ocorrências suspeitas são analisados e, quando aplicável, reportados ao COAF, conforme determina a legislação brasileira.

De toda forma, o BNDES frisa que (i) a operação de crédito vem se desenvolvendo conforme o esperado, com a realização a contento das obras; e (ii) a comprovação da aplicação dos recursos, tanto física, quanto financeira, vem sendo realizada adequadamente pela Concessionária ao BNDES, não se vislumbrando, até o presente momento, quaisquer indícios de desvios de finalidade.

O BNDES permanece atento para eventual necessidade de adoção de medidas adicionais.

**Signatários:**

Henrique Castro de Andrade – Gerente – AINFRA/DECRO

Nathalia Farias Saad Rodrigues – Chefe de Departamento – AINFRA/DECRO

Daniel Schaefer Denys – Chefe de Departamento Substituto – AJN/JUINFRA

Felipe Borim Villen – Superintendente – AINFRA

Luciana Aparecida da Costa – Diretora

Jean Keiji Uema - Diretor

## Lista de Assinaturas