SF/26693.37876-07 (LexEdit)

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de de debater os termos técnicos, regulatórios e a viabilidade econômico-financeira do Edital de Concessão nº 2/2026 da Rota Agro Central (Lote CN3 – BR-070/174/364/MT/RO), aprovado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em 3 de setembro de 2026, com leilão agendado para o dia 17 de dezembro de 2026 na B3.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

1. Representante do Ministério dos Transportes;

2. Representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT);

3. Representante do Ministério Público Federal (MPF);

4. Representante da Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja Brasil / Aprosoja-MT / Aprosoja-RO);

5. Representante da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE);

6. Representantes das Prefeituras Municipais das regiões afetadas pelo traçado (em especial Vilhena/RO, Comodoro/MT, Campos de Júlio/MT, Sapezal/MT, Nova Lacerda/MT, Jauru/MT, Cáceres/MT e Várzea Grande/MT).

SF/26693.37876-07 (LexEdit)

JUSTIFICAÇÃO

Em 3 de setembro de 2026, a Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou o Edital nº 2/2026 para a concessão rodoviária do Lote CN3, denominado Rota Agro Central, abrangendo 887,60 km de extensão ao longo das rodovias BR-070/MT, BR-174/MT, BR-364/MT e BR-364/RO, agendando o respectivo certame para 17 de dezembro de 2026 na Bolsa de Valores (B3), em São Paulo. Trata-se de um corredor rodoviário crucial para o escoamento da safra e para a integração logística entre o Centro-Oeste e o Norte do país, conectando os polos de produção mato-grossenses aos portos exportadores do Arco Norte, notadamente via Porto Velho/RO, além de atender fluxos com destino ao Sul e Sudeste.

Não obstante a relevância estratégica da malha, a modelagem econômico-financeira estabelecida pela ANTT suscita preocupações quanto à proporcionalidade dos encargos impostos aos usuários em contrapartida às melhorias estruturais previstas. O projeto estima investimentos vultosos de R$ 6,13 bilhões em obras (CAPEX) e R$ 4,28 bilhões em despesas operacionais (OPEX), vislumbrando uma arrecadação tarifária bruta de R$ 23,4 bilhões durante os 30 anos de contrato. Entretanto, em uma extensão de quase 888 quilômetros concedidos, o edital contempla apenas 22,80 km de duplicações mandatórias — o que representa irrisórios 2,5% do trecho —, além de 129,02 km de terceiras faixas, relegando a expansão da capacidade da via a incertos acionamentos por gatilhos de tráfego ou reequilíbrios contratuais via aporte público, perpetuando o risco de um corredor com gargalos crônicos e elevados índices de acidentes.

Esse descompasso torna-se ainda mais gravoso diante do modelo de cobrança desenhado, que estabelece sete praças de pedágio ao longo da rota, autorizando o início da tarifação já a partir do segundo ano de concessão. Os valores fixados na tabela básica atingem patamares alarmantes, fixando a tarifa de pista simples em R$ 24,21 em postos estratégicos como Cáceres, Jauru e Nova Lacerda, e R$ 11,91 em Vilhena/RO. Para os veículos pesados de carga com múltiplas

SF/26693.37876-07 (LexEdit)

composições de eixos — instrumentos essenciais para o transporte de grãos e insumos —, o valor ultrapassa com facilidade de R$ 160,00 a R$ 230,00 por praça. Esse encarecimento impactará a competitividade do setor produtivo regional, afetando as margens dos produtores rurais de Rondônia e Mato Grosso e gerando pressões inflacionárias diretas em toda a cadeia de abastecimento da Região Norte.

O cenário traz à memória as amargas consequências vivenciadas na concessão e manutenção da BR-364, onde a cobrança imediata de tarifas elevadas conviveu com o descumprimento contínuo de cronogramas de investimentos essenciais, postergação de obras vitais e judicialização recorrente. Esse histórico de ineficiência resultou em trechos degradados, estradas perigosas e perda substancial de competitividade econômica. Não se pode admitir a repetição de um arranjo regulatório permissivo, no qual os setores que movem a economia pagam antecipadamente sem a devida segurança de que as obras de infraestrutura e ampliação de pista serão efetivamente executadas.

Reforçando essas apreensões, o próprio Tribunal de Contas da União, nos autos do Acórdão nº 2205/2026 – TCU – Plenário, manifestou ressalvas e exigiu correções indispensáveis no plano de outorga do projeto. Entre os principais pontos de atenção apontados pela Corte de Contas estão as fragilidades na metodologia de reclassificação tarifária, os parâmetros para a calibração de aportes diante do risco de frustração de demanda decorrente da futura concorrência com novos traçados ferroviários na região (como a FICO e a Ferrogrão), além da necessidade de salvaguardas contratuais rigorosas na transição para o sistema eletrônico de livre passagem (Free Flow), visando evitar desequilíbrios econômicos suportados exclusivamente pelos usuários da rodovia.

Diante da iminência do leilão em 17 de dezembro de 2026, torna-se imprescindível que o Senado Federal, por meio desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, exerça suas prerrogativas constitucionais de controle e fiscalização. É imperativo reunir os órgãos executivos, fiscalizadores, entidades representativas da produção e administrações municipais para submeter o edital a

um debate amplo e transparente, garantindo tarifas justas, compromissos firmes de duplicação e sustentabilidade logística para a Região Norte e todo o Centro-Oeste.

Sala da Comissão, 15 de setembro de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)

SF/26693.37876-07 (LexEdit)