SF/26997.42828-74 (LexEdit)

SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Requer que sejam prestadas, pelo Senhor Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio, informações complementares sobre a aferição do tráfego do primeiro ano da concessão da BR-364/RO, sobre a aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda e sobre a comparação da tarifa de pedágio com a de outras concessões rodoviárias federais de porte equivalente.

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal e dos arts. 216 e 217 do Regimento Interno do Senado Federal, que sejam prestadas, pelo Senhor Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio, informações complementares sobre a aferição do tráfego do primeiro ano da concessão da BR-364/RO, sobre a aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda e sobre a comparação da tarifa de pedágio com a de outras concessões rodoviárias federais de porte equivalente.

Nesses termos, requisita-se:

1. a aferição do tráfego do primeiro ano da concessão, encerrado em 20 de agosto de 2026, contemplando: (a) as séries mensais de tráfego projetado

SF/26997.42828-74 (LexEdit)

e de tráfego efetivamente observado, discriminadas por ponto de cobrança e por categoria de veículo; (b) o volume equivalente de referência adotado para fins do Anexo 14 do Contrato; (c) o desvio percentual apurado entre o tráfego projetado e o realizado; e (d) a informação sobre se tal desvio ultrapassa os limites da banda de ±5% de que trata o Contrato de Concessão;

2. o cronograma e a forma de aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda (Anexo 14 do Contrato), exigível a partir do segundo ano da concessão, iniciado em 21 de agosto de 2026, informando-se: (a) a data prevista para a primeira apuração; (b) o instrumento pelo qual o compartilhamento se materializa perante o usuário (redução da Tarifa Básica de Pedágio, desconto tarifário, pagamento ou outro); e (c) a estimativa do efeito tarifário na hipótese de o tráfego observado no primeiro ano se confirmar nos exercícios subsequentes;

3. estudo comparativo, elaborado pela Agência, entre a tarifa praticada na BR-364/RO e a de outras concessões rodoviárias federais de extensão próxima e volume de tráfego equivalente, abrangendo, no mínimo, Nova Rota do Oeste (BR-163/MT – 858,90 km), Motiva Pantanal (BR-163/MS – 845,90 km), Ecovias Araguaia (BR-153/080/414 – TO/GO – 850,70 km), Via Brasil BR-163 (MT/PA – 1.001,20 km), EPR Iguaçu (662,10 km), Via Cristais (594,80 km) e Way-364 (BR-364 – GO/MT – 490,06 km), com a apresentação, para cada contrato, de: extensão concedida; volume diário médio de tráfego; número de praças ou pórticos; Tarifa Básica de Pedágio; tarifa quilométrica equivalente, obtida pela razão entre o custo do percurso integral na categoria 1 e a extensão, reduzida a uma mesma data-base; CAPEX e OPEX por quilômetro; prazo contratual; e deságio ofertado no leilão; e

4. a demonstração técnica das razões que justificam a diferença entre a tarifa quilométrica da BR-364/RO e a das demais concessões referidas no item 3, discriminando-se a parcela atribuível a escopo de investimentos, a custo de capital (taxa interna de retorno de referência), a projeções de demanda e às condições de

SF/26997.42828-74 (LexEdit)

competição do certame, considerado que o leilão contou com proponente única e deságio de 0,05% sobre a Tarifa Básica de Pedágio.

JUSTIFICAÇÃO

O presente requerimento decorre de complemento ao Requerimento de Informações nº 18/2026 – CI. Quanto ao primeiro pedido original, a Agência consignou que "a avaliação do tráfego realizado em relação ao projetado somente se mostra tecnicamente adequada ao final do primeiro ano de Concessão, em 20/08/2026", quando haveria base de dados consolidada. Esse marco temporal já se implementou. Reitera-se, pois, agora plenamente exigível, sendo oportuno recordar que a Concessionária está contratualmente obrigada a apurar e encaminhar os dados de tráfego independentemente do regime de cobrança.

Registra-se ainda que subcláusula 22.2.2 do Contrato de Concessão aloca o risco de variação da Receita Tarifária de forma compartilhada entre as Partes e que o Anexo 14 institui banda de variação de ±5% sobre o volume equivalente de referência, com compartilhamento de 80% dos volumes que excederem os limites da banda, aplicável a partir do segundo ano da concessão. Vale dizer, portanto, que o Contrato atribui consequência econômica ao desvio de demanda, e o período de sua incidência já se iniciou. Assim, solicita-se à Agência dimensionar essa consequência e informar de que modo ela se converterá em benefício ao usuário.

Quanto ao terceiro e ao quarto pedidos, a comparação com trechos federais equivalentes é elemento indispensável ao juízo de modicidade tarifária. As tarifas autorizadas para a BR-364/RO, vigentes desde 12 de janeiro de 2026, somam R$ 144,80 na categoria 1 para o percurso integral dos 686,70 km concedidos (R$ 5,40 em Candeias do Jamari; R$ 37,00 em Cujubim; R$ 19,30 em Ariquemes; R$ 25,00 em Ouro Preto do Oeste; R$ 12,50 em Presidente Médici; e R$ 10,20 e R$ 35,40 nos dois pontos de Pimenta Bueno), o que equivale a aproximadamente R$ 0,21 por quilômetro. Em concessões federais de extensão e perfil logístico próximos, a tarifa

SF/26997.42828-74 (LexEdit)

quilométrica situa-se em patamar sensivelmente inferior: na BR-163/MT (Nova Rota do Oeste, 858,90 km, nove praças), o percurso integral custa cerca de R$ 63,80 na categoria 1, ou aproximadamente R$ 0,07 por quilômetro; na BR-153/080/414 (Ecovias Araguaia, 850,70 km, nove praças), as tarifas por praça situam-se entre R$ 9,50 e R$ 15,60, resultando em algo entre R$ 0,10 e R$ 0,17 por quilômetro. A diferença pode encontrar explicação técnica em escopo de obras, custo de capital ou perfil de demanda, mas tal explicação não é dedutível dos documentos públicos disponíveis.

Acresce que o certame contou com uma única proponente, que ofertou deságio de 0,05% sobre a Tarifa Básica de Pedágio, conforme registrado no item 12 do Despacho. A ausência de disputa retira do leilão a função de aferição de preço que lhe é própria e desloca integralmente para o regulador o ônus de demonstrar a aderência da tarifa resultante a parâmetros de mercado e ao princípio da modicidade.

Sala das Comissões, 1º de setembro de 2026.

Senador Marcos Rogério
(PL - RO)