SF/26701.19390-05 (LexEdit)

SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Nos termos do art. 71, inciso VII, da Constituição Federal, combinado com o art. 90, inciso X, do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro que seja solicitado, ao Tribunal de Contas da União, que informe sobre a projeção de demanda e a formação da Tarifa Básica de Pedágio da concessão da BR-364/RO, objeto do Contrato de Concessão nº 06/2024, celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Concessionária de Rodovia Nova 364 S.A., sobre deliberações relativas à reversão ao usuário de ganhos decorrentes de tráfego superior ao projetado e sobre parâmetros de concessões rodoviárias federais comparáveis.

Nesses termos, solicita-se que o Tribunal informe:

1. quanto à demanda e à formação da tarifa, com base nos elementos examinados no acompanhamento da desestatização do Lote CN5 (Acórdão nº 1.373/2024-TCU-Plenário, TC 002.926/2024-5): (a) a série de tráfego projetado e o volume diário médio de referência da BR-364/RO, por Ano de Concessão; (b) os parâmetros do Modelo Econômico-Financeiro que determinaram a Tarifa Básica de Pedágio teto de R$ 0,19115/km, em especial CAPEX, OPEX e taxa de desconto; e (c) se a premissa de redução de tráfego decorrente da implantação de novas ferrovias, apontada pelo Tribunal, foi revista pela ANTT antes da publicação do Edital nº 06/2024, e o efeito estimado dessa premissa sobre a demanda de referência e sobre a tarifa teto, inclusive eventual análise de sensibilidade realizada pela unidade técnica;

SF/26701.19390-05 (LexEdit)

2. se há deliberações do Tribunal, em processos de desestatização ou de fiscalização de concessões rodoviárias federais, que tenham examinado: (a) o Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda adotado nos contratos da 5ª etapa, em especial sua não incidência no primeiro ano de concessão, a banda de ±5% e a destinação à Conta de Ajuste da compensação devida pela concessionária, sem redução automática da tarifa; (b) a reversão à modicidade tarifária de ganhos decorrentes de tráfego superior ao projetado, inclusive por meio de revisão extraordinária e da utilização do saldo da Conta de Ajuste; e (c) o prazo em que tais ganhos alcançam o usuário; indicando, em caso positivo, os números dos processos e as conclusões;

3. os parâmetros examinados pelo Tribunal nos processos de desestatização, repactuação ou solução consensual das concessões relacionadas no item 3 do Requerimento nº 82/2026 - CI (Nova Rota do Oeste, Motiva Pantanal, Ecovias Araguaia, Via Brasil BR-163, EPR Iguaçu, Via Cristais e Way-364), apresentados em tabela, contemplando extensão, volume diário médio projetado, Tarifa Básica de Pedágio teto e resultante do leilão, CAPEX e OPEX por quilômetro, taxa de desconto e data-base, bem como eventuais estudos do Tribunal que comparem tarifas entre concessões rodoviárias federais; e

4. se a aderência entre a demanda projetada e a observada na BR-364/RO, e seus efeitos sobre a tarifa, integra ações de controle em curso ou programadas e, em caso negativo, se o Tribunal considera a matéria compatível com seus critérios de seleção de futura fiscalização.

JUSTIFICAÇÃO

A BR-364/RO é a única ligação rodoviária de Rondônia com o restante do país e o principal corredor de escoamento da produção agrícola do estado e de parte de Mato Grosso até os terminais do Rio Madeira, em Porto Velho. A concessão, que abrange 686,70 km entre Vilhena e Porto Velho, foi licitada pelo Edital nº 06/2024 com uma única proponente, que ofertou deságio de 0,05% sobre a Tarifa

SF/26701.19390-05 (LexEdit)

Básica de Pedágio teto de R$ 0,19115/km. Desde 12 de janeiro de 2026, o percurso integral custa R$ 144,80 na categoria 1, cerca de R$ 0,21 por quilômetro. Em concessões federais de extensão e perfil logístico próximos, a tarifa quilométrica é sensivelmente inferior: cerca de R$ 0,07 na Nova Rota do Oeste (BR-163/MT) e entre R$ 0,10 e R$ 0,17 na Ecovias Araguaia (BR-153/080/414). O ônus recai sobre a população, que não dispõe de rota alternativa, e sobre o setor produtivo, que incorpora o pedágio ao custo do frete.

Para verificar se essa tarifa guarda aderência à demanda efetivamente observada, esta Comissão aprovou o Requerimento nº 18/2026 - CI, que solicitou à ANTT as séries de tráfego projetado e observado e estudos de redução tarifária com base no fluxo real. A Agência respondeu 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" (Despacho SEI nº 41978835). Ultrapassado esse marco, o Requerimento nº 82/2026 - CI reiterou o pedido e solicitou, adicionalmente, estudo comparativo com outras concessões federais e a decomposição das diferenças tarifárias. Em resposta, fundamentada no Despacho SEI nº 45592446, a ANTT informou que não dispunha dos dados consolidados e, por isso, não se pronunciou sobre o desvio de demanda nem sobre seus efeitos tarifários; declarou não dispor de estudo comparativo; e não apresentou a decomposição solicitada.

Há indícios de que a demanda de referência da concessão tenha sido subestimada e, por consequência, de que a tarifa esteja sobrevalorizada. No acompanhamento da desestatização, o Tribunal apontou a inclusão da previsão de novas ferrovias no estudo de projeção de demanda da BR-364/RO (Acórdão nº 1.373/2024-TCU-Plenário) e, segundo a imprensa especializada, os auditores consideraram improvável a redução de tráfego atribuída às ferrovias e recomendaram sua revisão (Agência iNFRA, 12/07/2024). Uma projeção de tráfego rebaixada eleva a tarifa necessária para remunerar os mesmos investimentos e custos. A diferença em relação às tarifas de concessões comparáveis e a ausência

SF/26701.19390-05 (LexEdit)

de competição no leilão, que retirou do certame sua função de corrigir eventual sobrepreço, reforçam a necessidade de que a projeção seja confrontada com o tráfego real.

O risco de variação da Receita Tarifária é compartilhado pelo Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda (subcláusula 22.2 e Anexo 14 do Contrato), com banda de ±5% sobre o volume equivalente de referência e compartilhamento de 80% do volume que a exceder. O mecanismo, contudo, não incide no primeiro Ano de Concessão; sua primeira apuração ocorrerá a partir de 21 de agosto de 2027, com processamento na revisão ordinária seguinte, em fevereiro de 2028; e a compensação devida pela concessionária se faz por depósito na Conta de Ajuste ou por alteração da alíquota de Recursos Vinculados, sem redução automática da tarifa, conforme informado pela própria ANTT. A reversão desses recursos à modicidade tarifária está prevista na revisão quinquenal, ao final do quinto Ano de Concessão, em 2030 (subcláusula 19.8.3, item iii), ou em revisão extraordinária, a critério da ANTT (subcláusula 19.9.5), e o saldo não utilizado é transferido à Conta Única do Tesouro ao término da concessão (subcláusula 33.12.1). Mantida essa dinâmica, se o tráfego real for superior ao projetado, o usuário pagará durante anos uma tarifa calculada sobre demanda inferior à real, e os valores recuperados permanecerão retidos em conta de movimentação restrita, sem retorno efetivo a quem os pagou.

Entende-se que, confirmada a subestimação da demanda de referência, a tarifa deve ser revista nos termos da legislação, da regulamentação e do Contrato, com retorno célere ao usuário. A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, inclui a modicidade das tarifas entre as condições do serviço adequado (art. 6º, § 1º) e atribui ao poder concedente o dever de proceder à revisão das tarifas (art. 29, inciso V). A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, impõe à ANTT a observância da modicidade (arts. 20, inciso II, alínea a, e 28, inciso I) e a revisão das tarifas segundo as disposições contratuais (art. 24, inciso VII). A Resolução ANTT nº 6.032, de 21 de dezembro de 2023, define a revisão extraordinária como aquela realizada

SF/26701.19390-05 (LexEdit)

a qualquer momento (art. 1º, parágrafo único, inciso XII), impõe à Agência o dever de tutelar de ofício o equilíbrio econômico-financeiro (art. 80) e prevê a alteração do valor da tarifa e a utilização do mecanismo de contas entre os instrumentos de recomposição (art. 81, incisos I e VII). O Contrato, por sua vez, admite o processamento em revisão extraordinária quando o desequilíbrio superar 5% da Receita Bruta do último exercício auditado (subcláusula 19.9.2, item ii), autoriza a utilização do Saldo da Concessão nessa revisão para reversão à modicidade tarifária (subcláusula 19.9.5) e inclui a redução da Tarifa de Pedágio entre os meios de recomposição (subcláusula 23.3.1, item iii). Há, portanto, instrumentos para que o resultado da apuração da demanda alcance o usuário sem aguardar a revisão quinquenal ou o término da concessão. Sua aplicação depende dos números que a ANTT ainda não apresentou.

O Tribunal de Contas da União examinou a modelagem da concessão e detém os elementos necessários para esclarecer se a demanda de referência foi subestimada e qual o seu efeito sobre a tarifa. Examinou, igualmente, a modelagem das demais concessões rodoviárias federais, o que lhe permite fornecer os parâmetros da comparação que a ANTT declarou não ter realizado. O presente requerimento limita-se a solicitar informações sobre fiscalizações e deliberações já realizadas, que subsidiarão a atuação desta Comissão. Os elementos aqui reunidos, inclusive as respostas da ANTT, são levados ao conhecimento do Tribunal para instruir a resposta e para as providências que, no exercício de suas competências, entender cabíveis.

Sala da Comissão, 12 de novembro de 2026.

Senador Marcos Rogério
(PL - RO)