



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

Altera a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, que estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências, para proibir a concessão de rodovias que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 4º e 5º:

“Art. 1º
.....

§ 4º É vedada a concessão de rodovia federal que constitua o único eixo rodoviário estruturante de integração territorial, econômica e social de Estado da Federação, responsável pela ligação entre seus municípios ou pela conexão com unidades federativas vizinhas, quando inexistente rota alternativa pública, gratuita, pavimentada e adequada ao tráfego permanente de pessoas e mercadorias.

§ 5º Na hipótese prevista no § 4º deste artigo, caberá à União promover, prioritariamente, por meio de execução direta ou contratação pública, as obras de conservação, recuperação, ampliação de capacidade, duplicação, implantação de faixas adicionais e demais intervenções necessárias à adequada prestação do serviço público de transporte rodoviário.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei tem por objetivo estabelecer salvaguarda mínima à população dos estados e municípios cuja integração territorial, econômica e social





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

dependa de uma única rodovia federal de acesso, especialmente quando essa via constituir a única ligação terrestre efetiva entre municípios e entre estados vizinhos. Nessas hipóteses excepcionais, a cobrança compulsória de pedágio decorrente de concessão transfere ao cidadão e ao setor produtivo o custo direto pelo exercício de uma necessidade essencial: deslocar-se para trabalhar, estudar, acessar serviços públicos, obter atendimento de saúde, escoar a produção e manter vínculos econômicos e sociais com outras localidades.

A concessão de rodovias pode ser instrumento legítimo para ampliar investimentos, melhorar a infraestrutura e elevar a qualidade dos serviços prestados aos usuários. Contudo, essa lógica não pode ser aplicada de forma automática a situações em que inexistente alternativa viária razoável e gratuita. Quando a rodovia federal é a única via de ligação de determinada região, o usuário deixa de ter liberdade real de escolha: ou paga para se deslocar, ou fica privado de acesso a serviços, mercados, municípios vizinhos e demais unidades da Federação. Nesses casos, a cobrança de pedágio assume impacto social desproporcional e pode converter uma política de infraestrutura em fator de isolamento regional, de encarecimento da vida e de restrição material ao direito de ir e vir.

A preocupação é ainda maior em estados de grande extensão territorial, baixa densidade demográfica e forte dependência logística de um único eixo rodoviário. Nessas regiões, a rodovia federal não é apenas uma via de transporte, mas verdadeiro corredor de integração nacional, responsável pelo abastecimento, pelo escoamento da produção agropecuária e industrial, pela circulação de trabalhadores e pelo acesso da população a serviços essenciais. A imposição de tarifas de pedágio em série, sem alternativa viária adequada, tende a repercutir em toda a cadeia econômica, elevando o custo dos alimentos, dos insumos, dos fretes, do transporte de passageiros e da própria prestação de serviços públicos.

A experiência recente da BR-364, em Rondônia, evidencia a necessidade de aperfeiçoamento da legislação federal. Trata-se de rodovia estratégica para a integração do Estado, para a ligação com unidades federativas vizinhas e para o escoamento da produção regional. A perspectiva de cobrança de pedágios ao longo de centenas de quilômetros, antes da entrega integral de obras estruturantes como duplicações, ampliações de capacidade e terceiras faixas, gerou compreensível frustração social, pois a população passa a arcar imediatamente com tarifas para obter serviços básicos de conservação e atendimento que deveriam ser assegurados pelo Poder Público em uma rodovia essencial. O caso revela que, em corredores únicos de integração, a modelagem de concessão deve ser limitada pelo interesse público primário e pela proteção da mobilidade da população.

Por essa razão, a proposição não se opõe, em tese, às concessões rodoviárias, mas estabelece uma restrição objetiva para os casos em que a rodovia federal seja a única ligação viária efetiva entre municípios, regiões ou estados vizinhos. Nessas



**SENADO FEDERAL****Gabinete do Senador Jaime Bagattoli**

situações, o Poder Público deve priorizar a execução direta ou financiada das obras de conservação, recuperação, duplicação, implantação de faixas adicionais, acostamentos e demais melhoramentos necessários, inclusive mediante inclusão desses empreendimentos nos pacotes de obras prioritárias nacionais, como o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC ou programas equivalentes de infraestrutura. Assim, busca-se assegurar que a integração nacional e o direito de locomoção não sejam condicionados ao pagamento compulsório de tarifa em vias sem alternativa, preservando-se o desenvolvimento regional, a modicidade logística e a função pública essencial das rodovias federais.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste Projeto de Lei, cujo objetivo é salvaguardar a população dos estados e municípios cuja integração territorial, econômica e social dependa de uma única rodovia federal de acesso.

Sala das Sessões, de de 2026.

JAIME BAGATTOLI
Senador da República

