Agência Nacional de Transportes Terrestres
Superintendência Executiva de Articulação, Relações Institucionais e Comunicação
Gerência de Assuntos Legislativos e Governamentais

OFÍCIO Nº 46344/2026/GEALE/SUARC/DIR-ANTT

Brasília-DF, na data da assinatura

A Sua Excelência o Senhor
Marcos Rogério
Senador da República
Presidente da Comissão de Infraestrutura
Ala Alexandre Costa, sala 11 - B, ci@senado.gov.br

Assunto: : Solicitação de informações sobre a concessão da BR-364/RO – Requerimento nº 82/2026CI.
Referência: Caso responda este ofício, indicar expressamente o processo n.º 50500.053263/2026-04.

Senhor Deputado,

1. Em atenção ao Ofício nº 129/2026/CI, que encaminha o Requerimento de Informação nº 82/2026-CI, de autoria de Vossa Excelência, apresentam-se esclarecimentos sobre a aferição do tráfego, o Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda e a composição da tarifa de pedágio da concessão da BR-364/RO, administrada pela Concessionária de Rodovia Nova 364 S.A.

2. Considerando a relevância da rodovia para a mobilidade da população e o escoamento da produção de Rondônia, a demanda foi submetida à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária — SUROD. Os esclarecimentos deste expediente fundamentam-se no Despacho SEI nº 45592446, elaborado pela Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária — GEGEF e aprovado pelo Superintendente de Infraestrutura Rodoviária, com referência às disposições contratuais e aos documentos técnicos indicados a seguir.

3. Inicialmente, registra-se que a concessão teve início em 21 de agosto de 2025, com prazo de vigência de 30 anos, e a cobrança de pedágio foi iniciada em 12 de janeiro de 2026, conforme informado pela área técnica, com fundamento na Deliberação ANTT nº 517, de 30 de dezembro de 2025. O instrumento contratual e suas alterações podem ser consultados nas páginas de Contrato de Concessão e Termos Aditivos.

I — Aferição do tráfego e aplicação do mecanismo de compartilhamento

4. Quanto à aferição do tráfego, a área técnica esclareceu que o Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda está disciplinado na cláusula 19.7.6 e no Anexo 14 do contrato. Nos termos do item 1.1 desse Anexo, o mecanismo aplica-se a partir do segundo ano de vigência contratual, sendo eventuais compensações processadas no ano subsequente ao período de referência. O subitem 1.7 prevê a apresentação, pela concessionária, do relatório de demanda no âmbito do processo de revisão ordinária.

5. O primeiro ano da concessão compreendeu o período de 21 de agosto de 2025 a 20 de agosto de 2026. Em relação às séries mensais de tráfego projetado e observado, ao volume equivalente de referência e ao desvio percentual, a GEGEF informou que, na data de sua manifestação, não dispunha

dos dados consolidados nos termos solicitados. Por essa razão, não apresentou conclusão sobre eventual extrapolação da banda de variação de ±5%, tampouco estimativa quantitativa de seus efeitos tarifários.

6. Quanto ao cronograma, a primeira revisão ordinária da tarifa está prevista para 21 de fevereiro de 2027, conforme a subcláusula 19.6.2, que estabelece sua realização seis meses após o término do primeiro ano da concessão. Para fins de aplicação do mecanismo de demanda, o segundo ano contratual corresponde ao período de 21 de agosto de 2026 a 20 de agosto de 2027, tendo a área técnica indicado a primeira apuração formal a partir de 21 de agosto de 2027, com processamento de eventual compensação na revisão ordinária subsequente.

7. A revisão ordinária e a apuração do mecanismo possuem, portanto, marcos próprios. A realização da primeira revisão, em fevereiro de 2027, antecede o encerramento do segundo ano contratual, período de referência para a primeira apuração do compartilhamento do risco de demanda.

8. Em relação aos instrumentos de compensação, o subitem 1.5 do Anexo 14 estabelece a seguinte ordem de prioridade, até o esgotamento de cada meio e no limite do saldo a compensar:

> a) **Compensação devida à concessionária:** utilização dos recursos disponíveis na Conta de Ajuste, mediante transferência para a Conta de Livre Movimentação; utilização do fluxo futuro de Recursos Vinculados destinados à Conta de Ajuste, por alteração da alíquota nos limites contratuais; e aplicação do Fator C;
> b) **Compensação devida pela concessionária:** depósito do valor correspondente na Conta de Ajuste; e utilização do fluxo futuro de Recursos Vinculados destinados a essa conta, mediante alteração da alíquota entre o percentual previsto no contrato e o limite de 25%.

9. Desse modo, a repercussão do compartilhamento deve observar o resultado da apuração e a ordem de utilização dos instrumentos contratuais. A existência de compensação não implica, por si só, redução imediata da Tarifa Básica de Pedágio ou concessão direta de desconto ao usuário. A quantificação de eventual efeito tarifário depende dos dados consolidados e da aplicação das regras pertinentes ao resultado apurado.

II — Comparação com outras concessões rodoviárias federais

10. Em relação ao estudo comparativo solicitado, a GEGEF/SUROD informou não dispor de estudo consolidado com o conjunto de indicadores especificados no requerimento. Esclareceu, contudo, que cada concessão possui modelagem econômico-financeira própria, considerando projeções de tráfego, obrigações de investimento, custos operacionais, características da infraestrutura, prazo contratual e distribuição de riscos.

11. A análise das diferenças tarifárias exige, assim, considerar conjuntamente esses parâmetros, além da compatibilização das datas-base e dos critérios de cálculo. A extensão concedida e o valor cobrado por quilômetro são indicadores relevantes, cuja interpretação deve estar associada ao volume de demanda e às obrigações de cada contrato.

12. No caso da BR-364/RO, a área técnica informa que a modelagem foi precedida de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental conduzidos com apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social — BNDES, contemplando projeções de tráfego, investimentos, custos operacionais e características regionais. Registra, ainda, a realização da Audiência Pública nº 013/2021 e a submissão do projeto à análise do Tribunal de Contas da União, anteriormente à licitação regida pelo Edital nº 06/2024. Os documentos correspondentes encontram-se na página de acompanhamento do processo licitatório.

13. Para facilitar o acesso às fontes documentais relativas às concessões mencionadas por Vossa Excelência, apresentam-se os respectivos endereços institucionais: Nova Rota do Oeste, Motiva Pantanal, Ecovias Araguaia, Via Brasil BR-163, EPR Iguaçu, Via Cristais e Way-364. Nessas páginas estão disponíveis documentos contratuais e informações que subsidiam o exame das características de cada empreendimento.

14. Complementarmente, a Agência disponibiliza a lista geral de concessões rodoviárias e os conjuntos de dados sobre rodovias em seu Portal de Dados Abertos, que permitem consultar informações

sobre tráfego, receitas de pedágio, investimentos e custos operacionais, conforme a disponibilidade e a abrangência de cada base.

III — Formação da tarifa de pedágio da BR-364/RO

15. Quanto à composição tarifária, a GEGEF esclareceu que os parâmetros utilizados para o início da cobrança estão detalhados na Nota Técnica SEI nº 13094/2025/ANTT, indicada na página de revisões e reajustes da Nova 364.

16. Segundo a manifestação técnica, o deságio de 0,05% ofertado no leilão resultou em Tarifa Básica de Pedágio de R$ 0,19105/km, na base contratual considerada. Para o início da cobrança, foi aplicado o Índice de Reajustamento Tarifário correspondente à variação acumulada do IPCA, de 9,55%, nos termos do contrato.

17. A definição dos valores por ponto de cobrança considerou, adicionalmente, os Trechos de Cobertura, os Pesos de Trechos Homogêneos e o critério de arredondamento para múltiplos de R$ 0,10. Conforme informado pela GEGEF, a demonstração desses cálculos consta dos Quadros 5, 6 e 7 da referida Nota Técnica.

18. A modelagem que fundamenta a tarifa contempla os investimentos e serviços previstos no Programa de Exploração da Rodovia — PER, a implantação e operação do sistema de cobrança eletrônica em livre passagem, os custos de atendimento ao usuário, comunicação, monitoramento, conservação e segurança viária, bem como os riscos alocados contratualmente.

19. Esses elementos esclarecem a formação da tarifa da BR-364/RO e sua atualização para o início da cobrança. Quanto à decomposição quantitativa das diferenças em relação às demais concessões — abrangendo investimentos, custo de capital, projeções de demanda e condições de competição do certame —, a manifestação técnica não apresenta valores individualizados que permitam atribuir a cada fator uma parcela específica dessa diferença.

20. A ANTT reconhece a importância do acompanhamento parlamentar sobre a execução da concessão e seus impactos para a população de Rondônia. Nesse sentido, permanece à disposição de Vossa Excelência e dessa Comissão para prestar esclarecimentos adicionais, inclusive por meio de reunião com as áreas técnicas responsáveis, destinada ao detalhamento dos parâmetros contratuais e dos procedimentos de apuração apresentados.

21. Ademais, esta Agência permanece à disposição para quaisquer outros esclarecimentos que se fizerem necessários, por meio do e-mail aspar@antt.gov.br ou pelo telefone desta Superintendência Executiva de Articulação, Relações Institucionais e Comunicação - SUARC: (61) 3410-1841.

Respeitosamente,

(assinado eletronicamente)

ALLAN DUARTE MILAGRES LOPES

Superintendente Executivo de Articulação, Relações Institucionais e Comunicação

Documento assinado eletronicamente por **ALLAN DUARTE MILAGRES LOPES**, **Superintendente**, em 07/10/2026, às 09:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da Instrução Normativa nº 22/2023 da ANTT.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **46415073** e o código CRC **F8715F1E**.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE GESTÃO E FISCALIZAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA RODOVIÁRIA

GEGEF

DESPACHO

Processo nº: 50500.071705/2025-13

Destinatário: Coordenação de Acompanhamento Legislativo - COALE.

Assunto: Demanda Parlamentar do Senador Marcos Rogério – Solicitação de informações sobre aferição de tráfego, Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda e tarifa de pedágio – BR-364/RO – Contrato de Concessão do Edital nº 06/2024 – Concessionária Nova 364.

Senhor Coordenador,

1. Trata-se do Despacho COALE (SEI nº 45479587), que encaminha o Requerimento de Informação nº 82/2026-CI (SEI nº 45479239), de autoria do Senador Marcos Rogério (PL/RO), aprovado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal e encaminhado a esta Agência por meio do Ofício nº 129/2026/CI (SEI nº 45479553), por meio do qual são solicitadas informações complementares acerca da concessão da BR-364/RO.

2. Conforme relatado no expediente, o parlamentar solicita informações sobre:

I - aferição do tráfego no primeiro ano da concessão, encerrado em 20 de agosto de 2026, contemplando: (a) as séries mensais de tráfego projetado e efetivamente observado, discriminadas por ponto de cobrança e categoria de veículo; (b) o volume equivalente de referência adotado para fins do Anexo 14 do Contrato; (c) o desvio percentual entre o tráfego projetado e o realizado; e (d) a informação sobre se tal desvio ultrapassa os limites a verificação de eventual extrapolação dos limites da banda de ±5% prevista contratualmente.

II - 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) 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.

III - 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 - 858,90km), Motiva Pantanal (BR-163/MS - 845,90km), 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 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 de 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

IV - 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 competição do certame, considerando que o leilão contou com propoente única e deságio de 0,05% sobre a Tarifa Básica de Pedágio.

3. Sobre o assunto, por intermédio do Despacho (SEI nº 45509634), a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD solicita a esta Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária - GEGEF análise e manifestação, até 11/09/2026.

4. Oportuno esclarecer que a proposição se refere ao Contrato de Concessão nº 06/2024 e seu 1º Termo Aditivo, celebrados entre a ANTT e a Concessionária de Rodovia Nova 364 S.A, com início da concessão em 21/08/2025 e prazo de vigência de 30 anos. Ainda, registra-se que a Concessionária de Rodovia Nova 364 S.A. iniciou a cobrança de pedágio em 12/01/2026, conforme Deliberação ANTT nº 517, publicada na edição de hoje do Diário Oficial da União (D.O.U).

5. Em resposta, passa-se a prestar os seguintes esclarecimentos:

I - aferição do tráfego no primeiro ano da concessão, encerrado em 20 de agosto de 2026, contemplando: (a) as séries mensais de tráfego projetado e efetivamente observado, discriminadas por ponto de cobrança e categoria de veículo; (b) o volume equivalente de referência adotado para fins do Anexo 14 do Contrato; (c) o desvio percentual entre o tráfego projetado e o realizado; e (d) a informação sobre se tal desvio ultrapassa os limites a verificação de eventual extrapolação dos limites da banda de ±5% prevista contratualmente.

6. O Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda é regulado pelo Anexo 14 e pela Cláusula 19.7.6 do Contrato. O item 1.1 do Anexo 14 estabelece expressamente que a apuração do risco de demanda ocorre apenas a partir do 2º ano de vigência contratual, sendo eventuais compensações pagas no ano subsequente.

> 1.1. O presente Anexo tem por objetivo disciplinar o Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda **a partir do 2º ano de vigência do Contrato**, sendo eventuais compensações pagas no ano subsequente ao ano de referência para apuração, nos termos deste Anexo. (grifamos)

7. Para subsidiar essa apuração, a concessionária deve apresentar o relatório de demanda no âmbito do processo de Revisão Ordinária (subitem 1.7 do Anexo 14).

8. Nos termos da cláusula 19.6.2, a primeira Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio ocorrerá 6 (seis) meses após o término do primeiro ano concessão.

> 19.6.2. **A primeira Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio ocorrerá 6 (seis) meses após o fim do primeiro Ano de Concessão**.
>
> (i) As Revisões Ordinárias dos Anos de Concessão subsequentes serão realizadas anualmente no mesmo dia e mês em que foi realizada a primeira Revisão Ordinária. (grifamos)

9. Considerando que o contrato iniciou-se em 21/08/2025, o primeiro ano encerrou-se em 20/08/2026. A respectiva Revisão Ordinária ocorrerá em 21/02/2027.

10. Dessa forma, a ANTT não dispõe dos dados consolidados conforme solicitado, inviabilizando qualquer verificação prévia sobre a extrapolação da banda de oscilação de ± 5%.

II - 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) 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.

11. Em relação ao cronograma, a primeira Revisão Ordinária da Tarifa de pedágio está prevista para ocorrer 6 (seis) meses após o fim o primeiro Ano de Concessão (21/08/2026), ou seja, **21/02/2027** (Subitem 19.6.2). A primeira apuração formal do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda ocorrerá a partir de **21/08/2027** (início do 2º ano de concessão).

12. Quantos ao instrumentos de compartilhamento, nos termos do subitem 1.5 do Anexo 14, eventuais compensações financeiras serão processadas na Revisão Ordinária subsequente, obedecendo à seguinte ordem de prioridade:

> i. pela ANTT à Concessionária deverá ocorrer no âmbito da Revisão Ordinária subsequente ao período de apuração, **pela seguinte ordem de prioridade**, **até o esgotamento de cada um dos meios previstos**, no limite do saldo a compensar:
>
> a. Montante disponível na Conta de Ajuste, sendo o valor diretamente transferido para a Conta de Livre Movimentação;
>
> b. Fluxo futuro de Recursos Vinculados destinados à Conta de Ajuste, por meio da alteração da alíquota que resultará entre 0% (zero por cento) e o percentual previsto no Contrato; e
>
> c. Aplicação do Fator C.
>
> ii. pela Concessionária à ANTT deverá ocorrer no âmbito da Revisão Ordinária subsequente ao Ano de Concessão de referência, pela seguinte ordem de prioridade, até o esgotamento de cada um dos meios previstos, no limite do saldo a compensar
>
> a. Depósito pela Concessionária na Conta de Ajuste do valor correspondente à Compensação Financeira (Rt); e
>
> b. Fluxo futuro de Recursos Vinculados destinados à Conta de Ajuste, por meio da alteração da alíquota que resultará entre o percentual previsto no Contrato e 25%.

13. Finalmente, quanto à estimativas do efeito tarifário da forma em que solicitado, entende-se como prejudicado pelas razões já expostas no primeiro item.

III - 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 - 858,90km), Motiva Pantanal (BR-163/MS - 845,90km), 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 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 de 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

14. Cumpre esclarecer que esta GEGEF/SUROD não dispõe dos estudos solicitados. Ademais, cabe pontuar que cada contrato de concessão rodoviária possui especificidades próprias, decorrentes de estudos de modelagem econômico-financeira, parâmetros técnicos e regulatórios, análises do Tribunal de Contas da União (TCU), bem como consultas e audiências públicas específicas para o respectivo projeto.

15. A concessão do trecho da BR-364/RO – Lote CN5 (Rota Agro Norte), por exemplo, foi objeto de um processo de licitação robusto, que iniciou com estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental conduzidos com apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e aprovados no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos. Os estudos incluíram projeções de tráfego, custos operacionais e de investimento, riscos, características geográficas e socioeconômicas da região e demais premissas relevantes para a modelagem econômico-financeira complexa que embasa o contrato. Esses elementos foram submetidos a processo de consulta pública (Audiência Pública nº 013/2021) e a auditoria e análise técnica do TCU, culminando na emissão de acórdão que autorizou a continuidade do processo licitatório e na aprovação do Edital nº 06/2024, que regeu o certame e o contrato de concessão subsequente. O resultado final do leilão levou em conta o critério de menor tarifa

ponderado por curva de aporte, resultando na proposta vencedora que apresentou deságio de 0,05% sobre a tarifa básica de pedágio. A formalização contratual, com previsão de investimentos totais e obrigações de implantação, foi concluída por meio do contrato assinado em 18 de julho de 2025, e todos os documentos e estudos estão disponíveis no sítio institucional da ANTT na página de acompanhamento do processo de licitação.

16. Essas particularidades evidenciam que cada concessão possui sua própria modelagem econômico-financeira, considerando extensão da rodovia, tráfego, demanda, riscos, parâmetros de engenharia, custos de implantação e conservação, premissas para reajustes e revisões tarifárias, análises setoriais e participação pública.

17. Deve-se chamar atenção que, para toda concessão, esta ANTT disponibiliza uma lista de concessões rodoviárias em que é possível acessar a Concessionária de interesse e obter, por exemplo, informações sobre o processo de licitação e acesso aos seus documentos, o contrato e anexos, o valor da tarifa de pedágio cobrada em cada praça, localidade das praças, demonstrações financeiras, documentos técnicos e deliberações da diretoria relativos aos reajustes e revisões contratuais. Ainda, essa ANTT disponibiliza uma página com 53 (cinquenta e três) conjuntos de dados com o tema "rodovia", em que se pode encontrar por exemplo, dados de volume de tráfego nas praças de pedágio, planejamento e acompanhamento anual de investimentos, custos operacionais, receita de pedágio, receita de pedágio por praça, enfim, há diversas informações públicas e dados consolidados que são públicos e podem ser acessados por qualquer cidadão.

IV - 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 competição do certame, considerando que o leilão contou com propoente única e deságio de 0,05% sobre a Tarifa Básica de Pedágio.

18. A tarifa de pedágio atualmente praticada na BR-364/RO é fruto direto e integral da modelagem econômico-financeira estabelecida no Edital nº 06/2024 e formalizada no Contrato de Concessão nº 004/2024. Toda a construção tarifária — desde o valor originalmente ofertado no leilão até sua atualização para o início da cobrança — foi rigorosamente fundamentada nos parâmetros técnicos e jurídicos previstos nessas peças, conforme detalhadamente demonstrado na Nota Técnica SEI nº 13094/2025/ANTT, disponibilizada na página da concessionária no site desta ANTT.

19. A referida Nota Técnica evidencia, passo a passo, como se chegou ao valor atualmente cobrado. O Edital definiu a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) de referência e fixou o critério de julgamento pelo menor valor tarifário. No leilão, a proposta vencedora aplicou deságio de 0,05%, resultando na TBP de R$ 0,19105/km — tarifa que serviu como base contratual para toda a modelagem financeira subsequente. Assim, o valor inicial da tarifa já nasce estritamente vinculado à estrutura econômico-financeira aprovada pela ANTT.

20. Para o início da cobrança, a Nota Técnica procedeu à atualização monetária prevista contratualmente, aplicando o Índice de Reajustamento Tarifário (IRT) calculado a partir da variação acumulada do IPCA. Esse ajuste, de 9,55%, recompôs o valor da TBP conforme determinado no contrato, sem qualquer elemento exógeno ou discricionário. Na sequência, foram aplicados os demais parâmetros contratuais que definem a tarifa efetivamente cobrada em cada praça: Trecho de Cobertura (TCP), Pesos de Trechos Homogêneos (PTH) e o critério obrigatório de arredondamento para múltiplos de R$ 0,10. O resultado final está consolidado nos Quadros 5, 6 e 7 da citada Nota Técnica, demonstrando de forma transparente a derivação matemática e regulatória do valor cobrado.

21. Além disso, a modelagem econômico-financeira que embasa a tarifa incorpora todos os custos, investimentos obrigatórios e riscos considerados no processo concessório. Entre eles, destacam-se: a implantação e operação completa do sistema *free flow*; as obras e serviços previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER); os custos operacionais de atendimento ao usuário, comunicação, monitoramento, conservação e segurança viária; bem como a assunção, pela concessionária, dos riscos típicos de engenharia, demanda, operação e eventuais atrasos na entrada em operação do sistema

eletrônico. Tais elementos foram confirmados durante as vistorias e análises técnicas conduzidas pela ANTT, que atestaram o pleno cumprimento das obrigações iniciais e a compatibilidade entre o valor da tarifa e as premissas contratuais que a sustentam.

22. Dessa forma, a tarifa hoje praticada reflete, com fidelidade, a modelagem econômico-financeira concebida no Edital e formalmente incorporada ao Contrato de Concessão. Todo o processo de composição do valor foi técnica e exaustivamente explicado na Nota Técnica, evidenciando o deságio ofertado, o método de atualização monetária, os parâmetros de cálculo e os investimentos e riscos que a tarifa deve suportar. Trata-se, portanto, de uma tarifa contratual, transparente e plenamente aderente ao modelo regulatório definido pela ANTT.

23. Verifica-se que a política tarifária e o modelo contratual adotados para a concessão da BR-364/RO observam o princípio da modicidade tarifária, pois a tarifa decorre de estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira previamente aprovados, integrando a modelagem econômico-financeira que embasou o Edital nº 006/2024 e o Contrato de Concessão.

24. A título de informação, o mesmo racional utilizado para a definição da tarifa no Contrato da BR-364/RO é observado para as outras concessões citadas no Requerimento, sendo que os parâmetros técnicos e jurídicos previstos também foram detalhados e podem ser acessados nos documentos que fundamentaram a definição das tarifas em cada um dos contratos Nova Rota do Oeste (BR-163/MT - 858,90km) , Motiva Pantanal (BR-163/MS - 845,90km), 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).

25. Finalmente, encaminha-se os autos à Coordenação de Acompanhamento Legislativo - COALE para conhecimento e adoção de providências cabíveis.

26. Sendo o que cumpre para o momento, esta GEGEF/SUROD permanece à disposição para prestar os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

(*assinado e datado eletronicamente*)

ANDRÉ RORIZ DE CASTRO BARBO

Gerente de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária

De acordo, encaminha-se à COALE.

(assinado e datado eletronicamente)

FERNANDO DE FREITAS BEZERRA

Superintendente de Infraestrutura Rodoviária

Documento assinado eletronicamente por **ANDRE RORIZ DE CASTRO BARBO**, **Gerente**, em 10/09/2026, às 18:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da Instrução Normativa nº 22/2023 da ANTT.

Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO DE FREITAS BEZERRA**, **Superintendente**, em 10/09/2026, às 22:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da Instrução Normativa nº 22/2023 da ANTT.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **45592446** e o código CRC **C05DE02C**.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DIRETORIA
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

SUROD

DESPACHO

Processo nº: 50500.053263/2026-04

Destinatário: Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária – GEGEF

Assunto: Demanda Parlamentar do Senador Marcos Rogério – Solicitação de informações sobre aferição de tráfego, Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda e tarifa de pedágio – BR-364/RO – Contrato de Concessão do Edital nº 06/2024 – Concessionária Nova 364.

Senhor Gerente,

1. Trata-se do Despacho COALE (SEI nº 45479587), que encaminha o Requerimento de Informação nº 82/2026-CI (SEI nº 45479239), de autoria do Senador Marcos Rogério (PL/RO), aprovado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal e encaminhado a esta Agência por meio do Ofício nº 129/2026/CI (SEI nº 45479553), por meio do qual são solicitadas informações complementares acerca da concessão da BR-364/RO.

2. Conforme relatado no expediente, o parlamentar solicita informações sobre a aferição do tráfego no primeiro ano da concessão, encerrado em 20 de agosto de 2026, contemplando as séries mensais de tráfego projetado e efetivamente observado, discriminadas por ponto de cobrança e categoria de veículo, o volume equivalente de referência adotado para fins do Anexo 14 do Contrato, o desvio percentual entre o tráfego projetado e o realizado e a verificação de eventual extrapolação dos limites da banda de ±5% prevista contratualmente.

3. O requerimento solicita, ainda, esclarecimentos acerca do cronograma e da forma de aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, aplicável a partir do segundo ano da concessão, incluindo a data prevista para a primeira aferição, o instrumento por meio do qual eventual compartilhamento será materializado perante o usuário e a estimativa de seu efeito tarifário caso o comportamento do tráfego observado no primeiro ano se mantenha nos exercícios subsequentes.

4. Adicionalmente, requer a apresentação de estudo comparativo entre a tarifa praticada na BR-364/RO e aquelas aplicadas em outras concessões rodoviárias federais de porte equivalente, abrangendo indicadores relacionados, entre outros aspectos, à extensão concedida, volume de tráfego, número de praças ou pórticos, Tarifa Básica de Pedágio, tarifa quilométrica equivalente, CAPEX e OPEX por quilômetro, prazo contratual e deságio ofertado no leilão.

5. Solicita, por fim, demonstração técnica das razões que justificam eventual diferença tarifária, considerando fatores como escopo de investimentos, custo de capital, projeções de demanda e condições de competição do certame.

6. Diante do exposto, com base nas atribuições definidas pela Resolução ANTT nº 5.977/2022, e considerando a natureza da demanda e os aspectos relacionados à gestão econômico-financeira do contrato de concessão, encaminham-se os autos à Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária – GEGEF para análise e manifestação quanto aos questionamentos apresentados.

7. Solicita-se que a resposta à presente demanda seja encaminhada **até o dia 11/09/2026,** diretamente à unidade demandante – COALE, com o devido "de acordo" desta Superintendência, diretamente no bloco SEI, de modo a otimizar o fluxo processual e evitar a tramitação de documentos intermediários por este Gabinete.

8. Sendo o que cumpre para o momento, esta SUROD permanece à disposição para mais esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

(assinado e datado eletronicamente)

FERNANDO DE FREITAS BEZERRA

Superintendente de Infraestrutura Rodoviária

Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO DE FREITAS BEZERRA**, **Superintendente**, em 04/09/2026, às 17:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da Instrução Normativa nº 22/2023 da ANTT.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **45509634** e o código CRC **5B66A973**.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA EXECUTIVA DE ARTICULAÇÃO, RELAÇÕES INSTITUCIONAIS E COMUNICAÇÃO
COORDENAÇÃO DE ACOMPANHAMENTO LEGISLATIVO

COALE

DESPACHO

Processo nº: 50500.053263/2026-04

Destinatário: SUROD

Assunto: Solicitação de informações sobre a concessão da BR-364/RO – Requerimento nº 82/2026-CI.

Data: na data de assinatura.

Prezados,

encaminho, para análise e manifestação da SUROD, Requerimento de Informação nº 82/2026-CI (45479239), de autoria do Senador Marcos Rogério (PL/RO), que solicita 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.

Visando a atender tempestivamente ao Ofício nº 129/2026/CI, solicito que a manifestação da área seja encaminhada à COALE até **14 de setembro de 2026.**

Diante do exposto, a COALE permanece à disposição para demais esclarecimentos.

Atenciosamente,

IGOR BRUNO ANDRADE DE FREITAS

Coordenador de Representação Parlamentar e Análise Legislativa

Documento assinado eletronicamente por **IGOR BRUNO ANDRADE DE FREITAS**, **Coordenador(a)**, em 03/09/2026, às 10:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da Instrução Normativa nº 22/2023 da ANTT.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **45479587** e o código CRC **662D1561**.