

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 debater sobre a concessão da BR-364 em Rondônia.

Proponho para a audiência a participação do Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Senhor Fabrício de Oliveira Galvão, e do Diretor-Geral em exercício da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Senhor Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio.

JUSTIFICAÇÃO

As autoridades alertam que o agronegócio de Rondônia será gravemente afetado nos próximos trinta anos devido aos altos custos e ao baixo volume de obras previstos na concessão da BR-364. Além disso, o impacto da concessão não se restringe apenas ao setor agropecuário. Toda a cadeia de consumo será prejudicada, resultando no aumento dos preços nos supermercados devido aos custos logísticos mais elevados. Acadêmicos que estudam em cidades diferentes também sentirão os efeitos da privatização, já que as tarifas de transporte intermunicipal poderão subir consideravelmente.



O Governo Federal realizou, em 27 de fevereiro de 2025, na Bolsa de Valores de São Paulo, uma licitação que definiu a empresa responsável pela administração das sete praças de pedágio planejadas ao longo da BR-364.

A concessão da rodovia terá validade de trinta anos. Contudo, às vésperas do leilão, persistiram mais dúvidas que certezas quanto aos benefícios do projeto, o que tem gerado grande preocupação na sociedade rondoniense diante da condução do processo licitatório.

As praças de pedágio serão estrategicamente posicionadas entre os municípios de Pimenta Bueno que terão 2 pedágios, Presidente Médici, Ouro Preto do Oeste, Ariquemes, Cujubim, Candeias do Jamari.

Com cerca de 700 quilômetros entre Porto Velho e Vilhena, a BR-364 contará com apenas 107 quilômetros de pista duplicada. Desses, cerca de 15 quilômetros já correspondem ao Anel Viário de Ji-Paraná, restando, portanto, apenas 92 quilômetros de duplicação, concentrados no trecho entre Jaru e Presidente Médici. Além de ser insuficiente, a duplicação será realizada de forma lenta. De acordo com o cronograma da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no terceiro ano serão iniciadas a construção das terceiras faixas, com apenas 25 km, e, somente no quarto ano iniciará a duplicação de apenas 14 km.

Estudos indicam que o custo para um automóvel percorrer o trecho entre Vilhena e Porto Velho será de aproximadamente R\$ 130,00 a R\$ 165,00, conforme a planilha do BNDES. No caso dos caminhões, a cobrança será feita por eixo, o que significa que uma carreta com oito eixos terá um custo estimado em R\$ 2.000,00 para uma viagem de ida e volta.

De forma controversa, a primeira ação prevista na concessão será a instalação das praças de pedágio, que começarão a cobrar tarifas dos motoristas antes mesmo do início das obras de melhoria.

A situação é considerada alarmante por representantes do setor produtivo, que defendem a união de forças entre os setores produtivo, político e



a sociedade para contestar o edital e exigir mudanças que já foram apresentadas ao governo.

O Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Rondônia (CREA-RO) apresentou denúncia formal ao Ministério Público Federal (MPF) e ao Tribunal de Contas da União (TCU) contra o leilão. De acordo com o conselho, as condições previstas para a rodovia são muito inferiores às inicialmente planejadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Estudos do CREA-RO apontam uma disparidade significativa entre os investimentos prometidos e as obras que efetivamente serão realizadas, o que pode gerar prejuízos à população. A entidade também criticou a falta de participação popular nas audiências públicas e a comunicação inadequada com os municípios diretamente afetados, recomendando que as prefeituras recorram à Justiça para contestar a validade do processo.

O presidente da Associação Comercial e Industrial de Ji-Paraná (ACIJIP) alertou que o modelo atual pode inviabilizar economicamente diversos setores que dependem da BR-364. Segundo ele, o pedágio, nos moldes propostos, encarecerá o transporte de produtos agrícolas e pecuários, pilares da economia local. Embora reconheça a necessidade de modernizar a infraestrutura, destacou que os altos custos logísticos poderão tornar as *commodities* rondonienses menos competitivas no mercado nacional.

O presidente da Associação Comercial de Rondônia (ACR) defendeu o adiamento do leilão, argumentando que não há oposição à modernização da BR-364, mas que é fundamental garantir transparência no processo. Ressaltou que grande parte da população desconhece a privatização da rodovia e que não houve audiências públicas amplamente divulgadas. Também foi questionado a escolha da data do leilão, marcada para a véspera do feriado de Carnaval, o que, segundo ele, "reforça a desconfiança em torno do processo".



O presidente da Cooperativa de Transporte de Cargas de Cacoal (COOPERCAL), também, alertou para os riscos que o modelo de concessão representa para os motoristas, especialmente os autônomos. De acordo com ele, "sem duplicação e com pedágios caros, a atividade poderá se tornar inviável, com custos adicionais de quase R\$ 2 mil por viagem".

Pelo exposto, conto com o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação deste requerimento de Audiência Pública, a fim de que possa ser discutido o processo de privatização da BR-364, em Rondônia.

Sala da Comissão, 28 de fevereiro de 2025.

Senador Marcos Rogério
(PL - RO)

