



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES

OFÍCIO Nº 710/2025/ASPAR/GM

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **CARLOS VERAS**
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

Assunto: Requerimento de Informação nº 536/2025, de autoria do Deputado Federal Coronel Chrisóstomo.

Senhor Primeiro-Secretário,

1. Reporto-me ao Ofício 1ªSec/RI/E/nº 69, de 01 de abril de 2025, o qual encaminha o Requerimento de Informação nº 536/2025, de autoria do Deputado Coronel Chrisóstomo (PL/RO), que requer informações sobre a tecnicidade e o detalhamento do processo de concessão e duplicação da BR-364.
2. Primeiramente, é importante salientar que BR-364 integra o Arco Norte, que abrange os portos e eixos dos estados de Rondônia, Amapá, Amazonas, Pará e Maranhão. Esta rodovia é considerada estratégica do ponto de vista econômico, pois responde pelo escoamento de toda a produção agropecuária de Rondônia e parte do Centro-Oeste, ao se conectar com a hidrovia do Madeira, de onde segue para o exterior pelos portos do Norte.
3. Diante da alta demanda, a BR-364/RO possui um intenso fluxo de caminhões pesados. Isso faz com que, mesmo em bons padrões de conservação, atualmente mantidos pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), a ausência de duplicações e terceiras faixas resulte em trânsito lento, desgaste acelerado do pavimento e risco aos moradores e demais pessoas que trafegam e vivem às margens dessa rodovia.
4. Outro aspecto que marca a BR-364/RO tem relação com o isolamento rodoviário do Norte do país. Ela liga Rondônia ao restante do Brasil, além de ser praticamente a única conexão do Acre e Amazonas com os demais estados brasileiros.
5. Ao incorporar investimentos privados com justiça tarifária por meio da nova política de concessões, o Ministério dos Transportes assegura recursos para fortalecimento do sistema rodoviário do país.
6. Para o ano de 2025 estão previstos 15 leilões que irão somar R\$ 161 bilhões para ações de adequação e melhoria da segurança viária, além do efeito renda gerado pelo aumento de empregos diretos e indiretos.
7. Em fevereiro fizemos o primeiro, o da BR-364/RO, com 686,7 quilômetros de extensão, entre os municípios de Porto Velho, capital de Rondônia, e Vilhena, na divisa com o estado do Mato Grosso.
8. Serão investidos, diretamente na infraestrutura da via, cerca de 6,5 bilhões. Dentre as melhorias que deverão ser implementadas pela concessionária estão a duplicação de 107,57 quilômetros de

estradas, construção de 190,597 quilômetros de faixas adicionais e 17,7 quilômetros de marginais.

9. Também estão previstas 24 passarelas para passagens de pedestres, 90 pontos de paradas de ônibus e 24 passagens de fauna, além de três Pontos de Parada de Descanso (PPDs), que irão ofertar acomodações seguras para que caminhoneiros e demais profissionais do transporte de cargas possam fazer pausas para descanso, inclusive durante a noite.

10. Desde 2023 foram dez leilões realizados neste governo do Presidente Lula, número maior do que os seis feitos nos quatro anos do governo anterior.

11. Esses recursos se alinham ao fortalecimento dos investimentos públicos e privados e demonstram o compromisso do governo federal em trazer mais segurança às rodovias.

12. No tocante aos questionamentos apresentados pelo ilustre parlamentar, informo que o tema foi analisado com o devido rigor técnico pela Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR), assim como pela Secretaria Executiva desta Pasta, conforme documentação anexa.

13. Reitero, por fim, que o Ministério dos Transportes mantém seu compromisso com a segurança da população, a eficiência da logística nacional e a transparência na gestão pública.

Atenciosamente,

JOSÉ RENAN VASCONCELOS CALHEIROS FILHO

Ministro de Estado dos Transportes

Anexos: I - Ofício nº 99/2025/PARLAMENTAR-SE/SE (SEI nº 9518335);
II - Ofício nº 424/2025/SNTR (SEI nº 9510826);
III - Nota Informativa nº 3/2025/DOUT-SNTR/SNTR (SEI nº 9485517).



Documento assinado eletronicamente por **José Renan Vasconcelos Calheiros Filho, Ministro de Estado dos Transportes**, em 22/04/2025, às 13:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9655638** e o código CRC **A6077E6B**.



Referência: Processo nº 50000.010371/2025-34



SEI nº 9655638

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Cívica Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-7007 / 7051 - www.transportes.gov.br



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA - EXECUTIVA
PARLAMENTAR DA SECRETARIA-EXECUTIVA DO MT

OFÍCIO Nº 99/2025/PARLAMENTAR - SE/SE

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor

DONMARQUES ANVERES DE MENDONÇA

Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - Substituto

Esplanada dos Ministérios, Bloco R

70044-902 - Brasília/DF

e-mail: aspar@transportes.gov.br

Assunto: Análise do Requerimento de Informação nº 536/2025, de autoria do Deputado Coronel Chrisóstomo - PL/RO.

1. Faço referência ao OFÍCIO Nº 297/2025/ASPAR/GM (SEI nº 9450588), no qual a Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos – AESPAR, solicita análise do Requerimento de Informação nº 536/2025, de autoria do Deputado Coronel Chrisóstomo (PL/RO), que requer informações sobre a tecnicidade e o detalhamento do processo de concessão e duplicação da BR-364. (SEI nº 9450584)

2. Sobre o assunto, informo que a Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR, por meio do OFÍCIO Nº 424/2025/SNTR (SEI nº 9510826) e Nota Informativa nº 3/2025/DOUT-SNTR/SNTR (SEI nº 9485517), apresentou as suas considerações acerca do assunto.

3. Diante do exposto, estando a Secretaria-Executiva devidamente ciente, **ratifico a manifestação apresentada.**

Atenciosamente,

GEORGE SANTORO

Secretário-Executivo

Anexos:

I - Ofício nº 424/2025/SNTR (SEI nº 9510826);

II - Nota Informativa nº 3/2025/DOUT-SNTR/SNTR (SEI nº 9485517).



Documento assinado eletronicamente por **George André Palermo Santoro**, Secretário Executivo, em 27/03/2025, às 11:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site

https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?

[acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **9518335** e o código CRC **3844F9DC**.



Referência: Processo nº 50000.010371/2025-34



SEI nº 9518335

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

OFÍCIO Nº 424/2025/SNTR

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor
GEORGE ANDRÉ PALERMO SANTORO
Secretário-Executivo
Secretaria Executiva - SE
Ministério dos Transportes - MT

C/C:

Ao Senhor
DONMARQUES ANVERES DE MENDONÇA
Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - Substituto
Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - ASPAR
Ministério dos Transportes - MT

Assunto: Requerimento de Informação nº 536/2025, de autoria do Deputado Coronel Chrisóstomo - PL/RO, que requer informações sobre a técnica e o detalhamento do processo de concessão e duplicação da BR-364.

Senhor Secretário-Executivo,

1. Cumprimentando-o cordialmente, refiro-me ao Ofício nº 297/2025/ASPAR/GM (SEI nº 9450588), de 27 de fevereiro de 2025, por meio do qual a Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - ASPAR encaminhou para análise e manifestação o Requerimento de Informação nº 536/2025 (SEI nº 9450584), de autoria do Deputado Coronel Chrisóstomo - PL/RO, que requer informações sobre a técnica e o detalhamento do processo de concessão e duplicação da BR-364.
2. Ressalto que esta Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR, solicitou manifestação do Departamento de Outorgas Rodoviárias desta Secretaria - DOUT/SNTR que manifestou-se mediante a Nota Informativa nº 3/2025/DOUT-SNTR/SNTR (SEI nº 9485517), com a qual estou de acordo.
3. Dessa forma, encaminho o presente processo para conhecimento e adoção das providências subsequentes.

Respeitosamente,

VIVIANE ESSE
Secretária Nacional de Transporte Rodoviário



Documento assinado eletronicamente por **Viviane Esse, Secretária Nacional de Transporte Rodoviário**, em 17/03/2025, às 11:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0),
informando o código verificador **9510826** e o código CRC **E27DFA70**.



Referência: Processo nº 50000.010371/2025-34



SEI nº 9510826

Esplanada dos Ministérios, Bloco R
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS RODOVIÁRIAS

Nota Informativa nº 3/2025/DOUT-SNTR/SNTR

Brasília, 10 de março de 2025

Referência: Processo nº 50000.010371/2025-34

Assunto: **Requerimento de Informação nº 536/2025, de autoria do Deputado Coronel Chrisóstomo.**

I. RELATÓRIO

1. O Requerimento de Informação nº 536, de 25 de fevereiro de 2025 (SEI nº 9450584), de autoria do Deputado Coronel Chrisóstomo (PL/RO), requer informações sobre a tecnicidade e o detalhamento do processo de concessão e duplicação da BR-364/RO.
2. Em 26 de fevereiro de 2025, foi aberto o presente Processo pela Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos (ASPAR), data em que a unidade solicitou por meio do Ofício nº 297/2025/ASPAR/GM (SEI nº 9450588) que esta Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR) efetuasse análise e manifestação acerca do referido Requerimento, bem como transmitisse as informações necessárias diretamente à Secretaria Executiva, respeitando o prazo estipulado pela Portaria nº 1.592/2022 (SEI nº 6844119).
3. Em função da solicitação, a SNTR encaminhou, em 27 de fevereiro de 2025, a demanda a este Departamento de Outorgas Rodoviárias (DOUT) para análise e manifestação, conforme pode ser verificado no andamento do processo.

II. SOLICITAÇÃO

4. O Requerimento de Informação nº 536/2025 foi encaminhado a esta Pasta com o intuito de obter esclarecimentos por parte do gestor máximo desta Pasta sobre a tecnicidade e o detalhamento do processo de concessão e duplicação da BR-364/RO. Para tanto, foram solicitadas as seguintes informações:

"1. Qual a justificativa técnica para a limitação da duplicação da BR-364 a apenas 113 quilômetros, considerando sua importância estratégica para o escoamento da produção agropecuária e o desenvolvimento regional?
2. Qual cronograma detalhado das obras de duplicação, com prazos e metas claras para a conclusão de cada trecho?
3. Quais os critérios técnicos utilizados para definir a priorização dos trechos a serem duplicados?
4. Qual metodologia utilizada para a definição das tarifas de pedágio, incluindo os estudos de viabilidade econômica que embasaram os valores propostos?
5. Como o Ministério dos Transportes planeja mitigar os impactos econômicos das tarifas sobre o agronegócio e o transporte de cargas?
6. Existe previsão de revisão periódica das tarifas, com base em indicadores de inflação e custos operacionais?
7. Quais as medidas de segurança previstas no projeto, incluindo a localização das 34 (trinta e quatro) passarelas e os critérios para a sua instalação?
8. Como o modelo de concessão garantirá a redução de acidentes e a melhoria de condições de tráfego, especialmente para caminhões e veículos de carga?
9. Qual o plano de manutenção permanente da rodovia durante os 30 (trinta) anos de concessão?
10. Qual análise socioeconômica do projeto, demonstrando como os benefícios da concessão justificam os custos para a população do setor produtivo?
11. Quais as garantias de que as obras previstas serão efetivamente realizadas dentro do prazo estabelecido?
12. Como o Ministério dos Transportes avaliou os impactos do projeto sobre a competitividade das commodities e a viabilidade econômica do agronegócio?
Finalmente, postulo informações complementares que o Ministro dos Transportes compreenda como relevante sobre o tema."

5. Como justificativa para o requerido, o Parlamentar apresenta a seguinte argumentação:

"O presente Requerimento de Informação possui por escopo obter esclarecimentos técnicos e detalhados sobre o processo de concessão da BR-364, cujo leilão está previsto para o dia 27 de fevereiro de 2025.
Insta salientar a necessidade de transparência e clareza quanto aos aspectos técnicos, econômicos e sociais envolvidos no projeto, especialmente diante das críticas e preocupações levantadas por diversos setores da sociedade civil, entidades de classe e representantes do agronegócio que apontam graves inconsistências no modelo proposto.
A duplicação da BR-364 está prevista apenas para 113km, o que corresponde a 16% da extensão total da rodovia, sendo apenas 8km executados nos primeiros quatro anos, conforme o cronograma, deixando os demais 587km sem melhorias significativas.
Importante destacar, igualmente, que os custos excessivos dos pedágios vêm sendo questionados especialmente para o transporte de cargas, espinha dorsal da economia rondoniense. Uma carreta de oito eixos, por exemplo, terá um custo aproximado de R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais) por viagem ida e volta, o que impactará diretamente a competitividade das commodities estaduais.
No que tange aos riscos à segurança e infraestrutura, apesar da previsão de construção de 34 (trinta e quatro) passarelas e obras de manutenção, não há garantias de que a segurança da rodovia será significativamente melhorada, especialmente nos trechos críticos de alto risco. Destarte, a instalação imediata das praças de pedágio, antes da execução das obras de duplicação, gera desconfiança sobre a priorização de interesses econômicos em detrimento do bem-estar social, onerando excessivamente os usuários sem oferecer melhorias imediatas.
Sendo assim, considerando ser a BR-364 desempenha um papel estratégico no desenvolvimento econômico e social do estado, é imperativo que o processo de concessão seja conduzido com absoluta transparência, garantindo que os interesses da população e do setor produtivo sejam devidamente atendidos, razão pela qual a ausência de informações claras e detalhadas sobre os aspectos controversos do processo gera desconfiança e pode resultar em prejuízos irreparáveis para a economia e infraestrutura do estado.
Portanto, com intuito de obter esclarecimentos sobre o posicionamento e as ações do Ministério do Transporte acerca do tema em questão e, considerando a expressividade do assunto, é apresentado o presente Requerimento de Informação."

III. FUNDAMENTAÇÃO

6. Inicialmente, cumpre ressaltar que, conforme atribuições setoriais deste Departamento de Outorgas Rodoviárias - DOUT definidas pelo art. 20 do [Decreto nº 11.360, de 1º de janeiro de 2023](#), cabe a essa setorial propor e acompanhar a política de outorgas rodoviárias. Todavia, é importante elucidar que a estruturação do projeto relativo à concessão dos trechos da rodovia em epígrafe e seus detalhamentos coube ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e que a gestão, administração e fiscalização dos contratos é realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que detém competência legal para tanto.
7. Dito isso, passa-se à resposta dos quesitos formulados:

1 - Qual a justificativa técnica para a limitação da duplicação da BR-364 a apenas 113 quilômetros, considerando sua importância estratégica para o escoamento da produção agropecuária e o desenvolvimento regional?

8. A definição da extensão a ser duplicada no projeto não foi oriunda de limitações, mas a partir do tráfego verificado em cada segmento de rodovia considerando os locais com maior necessidade de adequação dos seus níveis de serviço (capacidade da via em relação ao fluxo veicular constatado), em um contexto em que duplicações adicionais poderiam aumentar a tarifa de pedágio ao usuário.
9. Contudo, ao longo do tempo, caso o Volume Médio Diário Anual (VDMA) de veículos aumente mais que o previsto em projeto e alcance os valores de "gatilhos volumétricos" previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER), são ainda previstas as duplicações para os demais trechos, conforme previsto no item 3.2.3 do [Programa de Exploração da Rodovia - PER, Volume II](#).
10. O link para verificação dos Volumes I e II do Programa de Exploração da Rodovia (PER) e demais detalhamentos dos documentos editais é o <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias/bndes-cn5-centro-oeste-norte/arquivos-para-download> (acessado em 12 de março de 2025). Os volumes do PER se encontram nos itens "[Programa de Exploração da Rodovia - PER - Volume I - Pós Esclarecimentos](#)" e "[Programa de Exploração da Rodovia - PER - Volume II - Pós Esclarecimentos](#)", respectivamente.

2 - Qual cronograma detalhado das obras de duplicação, com prazos e metas claras para a conclusão de cada trecho?

11. As obras de duplicação e as demais melhorias e os respectivos cronogramas com a quilometragem inicial e final são previstos no [Programa de Exploração da Rodovia - PER, Volume II](#), item 3.2 - Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço.
12. Para a BR-452/RO, está prevista a duplicação de aproximadamente 108 km de rodovia, obras que devem ser entregue por partes, mas entre o quarto e o sexto ano do contrato de concessão, conforme mostra a tabela abaixo:

Tabela 1 - Obras de Duplicação da BR-364/RO
Extraída do [Programa de Exploração da Rodovia - Volume II](#)

Rodovia	SNV	SNV (07/2020)		PROJETO		Ext. (km)	Coordenadas (Inicial)		Coordenadas (Final)		A cor
		Km inicial	Km final	Km inicial	Km final		Latitude	Longitude	Latitude	Longitude	
BR-364/RO	364BRO1160	305,000	337,300	5304,991	5337,476	32,485	11°11'58.15"S	61°54'5.42"O	10°55'14.36"S	61°55'47.06"O	
BR-364/RO	364BRO1212	350,200	374,200	5351,055	5374,964	23,909	10°50'38.26"S	62° 0'4.08"O	10°44'38.07"S	62°10'47.16"O	
BR-364/RO	364BRO1215	374,200	384,200	5374,964	5384,932	9,968	10°44'38.07"S	62°10'47.16"O	10°42'49.93"S	62°15'6.49"O	
BR-364/RO	364BRO1220	384,200	388,000	5384,932	5388,771	3,839	10°42'49.93"S	62°15'6.49"O	10°41'13.27"S	62°16'26.66"O	
BR-364/RO	364BRO1230	388,000	421,400	5388,800	5422,2	33,43	10°41'13.27"S	62°16'26.66"O	10°26'48.96"S	62°27'50.97"O	
BR-364/RO	364BRO1240	426,900	430,800	5427,600	5431,5	3,94	10°26'48.96"S	62°27'50.97"O	10°24'23.82"S	62°30'58.13"O	

13. Dessa forma, a Concessionária deverá concluir pelo menos dois segmentos até o final do quarto ano do contrato, outros três até o final do quinto ano e concluir toda a obra de duplicação até o final do sexto ano do contrato.
14. Existe ainda a possibilidade de que seja executada obra de duplicação em outros segmentos da rodovia, conforme citado na resposta ao quesito anterior, desde que se atinja um determinado Volume Diário Médio Anual Equivalente, ou seja, é o volume diário médio obtido em um ano ponderado pelo peso de cada categoria de veículo. As tabelas 2 e 3 a seguir mostram o fator de ponderação para cada tipo de veículo e os gatilhos para execução das demais obras de duplicação:

Tabela 2 - Peso das Categorias de Veículos para Determinação do VDMA Equivalente de capacidade de Gatilho Volumétrico
Extraída do [Programa de Exploração da Rodovia - Volume I](#)

CATEGORIA DE VEÍCULO	PESO VDMAEq
Categorias 1, 3 e 5	1,00
Categoria 11	0,33
Categorias 2 e 4	1,50
Categorias 6 a 8	2,00
7 Eixos ou mais	2,50
Categoria 12	Peso atribuído conforme o enquadramento do veículo oficial nas categorias de 1 a 11

Tabela 3 - Obras de Duplicação da BR-364/RO Considerando o Gatilho Volumétrico
Adaptada do [Programa de Exploração da Rodovia - Volume II](#)

Trecho Homogêneo	Rodovia	SNV	Km início	Km fim	Extensão (km)	Gatilho (VDMA Equivalente)	Gatilho
01	BR-364/RO	364NRO1005	0,000	13,600	13,600	17.500	Duplicação
02	BR-364/RO	364BRO1070	27,600	107,400	79,800	18.000	Duplicação
03	BR-364/RO	364BRO1090	107,400	141,500	34,100	18.000	Duplicação
04	BR-364/RO	364BRO1110	141,500	196,900	55,400	18.000	Duplicação
05	BR-364/RO	364BRO1120	196,900	202,600	5,700	18.000	Duplicação
06	BR-364/RO	364BRO1130	202,600	226,700	24,100	18.000	Duplicação
07	BR-364/RO	364BRO1140	226,700	239,100	12,400	18.000	Duplicação
08	BR-364/RO	364BRO1145	239,100	245,400	6,300	18.000	Duplicação
09	BR-364/RO	364BRO1148	245,400	273,800	28,400	18.000	Duplicação
10	BR-364/RO	364BRO1149	273,800	277,700	3,900	18.000	Duplicação
11	BR-364/RO	364BRO1154	277,700	305,000	27,300	41.000	Faixa adicional em Pista Dupla
12	BR-364/RO	364BRO1160	305,000	337,300	32,300	41.000	Faixa adicional em Pista Dupla
13	BR-364/RO	364BRO1212	350,200	374,200	24,000	41.000	Faixa adicional em Pista Dupla
14	BR-364/RO	364BRO1215	374,200	384,200	10,000	41.000	Faixa adicional em Pista Dupla
15	BR-364/RO	364BRO1220	384,200	388,000	3,800	40.500	Faixa adicional em Pista Dupla
16	BR-364/RO	364BRO1230	388,000	423,700	35,700	41.000	Faixa adicional em Pista Dupla
17	BR-364/RO	364BRO1240	423,700	430,800	7,100	18.000	Duplicação
18	BR-364/RO	364BRO1245	430,800	482,600	51,800	18.000	Duplicação
19	BR-364/RO	364BRO1290	482,600	513,300	30,700	15.000	Duplicação
20	BR-364/RO	364BRO1290	513,300	516,000	2,700	18.000	Duplicação
21	BR-364/RO	364BRO1300	516,000	541,000	25,000	17.500	Duplicação
22	BR-364/RO	364BRO1310	541,000	542,300	1,300	18.000	Duplicação
23	BR-364/RO	364BRO1320	542,300	569,900	27,600	18.000	Duplicação
24	BR-364/RO	364BRO1330	569,900	601,200	31,300	41.000	Faixa adicional em Pista Dupla
25	BR-364/RO	364BRO1335	601,200	602,700	1,500	41.000	Faixa adicional em Pista Dupla
26	BR-364/RO	364BRO1340	602,700	603,400	0,700	41.000	Faixa adicional em Pista Dupla
27	BR-364/RO	364BRO1350	603,400	604,900	1,500	18.000	Duplicação
28	BR-364/RO	364BRO1355	604,900	630,600	25,700	41.000	Faixa adicional em Pista Dupla
29	BR-364/RO	364BRO1360	630,600	632,000	1,400	18.000	Duplicação
30	BR-364/RO	364BRO1365	632,000	667,000	35,000	41.000	Faixa adicional em Pista Dupla
31	BR-364/RO	364BRO1370	667,000	668,700	1,700	18.000	Duplicação
32	BR-364/RO	364BRO1375	668,700	690,700	22,000	41.000	Faixa adicional em Pista Dupla
33	BR-364/RO	364BRO1380	690,700	693,000	2,300	41.000	Faixa adicional em Pista Dupla
34	BR-364/RO	364BRO1385	693,000	696,300	3,300	41.000	Faixa adicional em Pista Dupla
35	BR-364/RO	364BRO1385	696,300	703,800	7,500	41.000	Faixa adicional em Pista Dupla
36	BR-364/RO	364BRO1388	703,800	711,800	8,000	41.000	Faixa adicional em Pista Dupla
37	BR-364/RO	364BRO1390	711,800	713,600	1,800	18.000	Duplicação
38	Acesso Porto Novo	Acesso ao Porto Novo	0,000	17,750	17,750	18.000	Duplicação
39	Acesso Porto Novo	Acesso 1	0,000	7,200	7,200	18.000	Duplicação
40	Acesso Porto Novo	Acesso 2	0,000	9,500	9,500	18.000	Duplicação

15. Dessa forma, existe ainda a possibilidade de que seja executada a duplicação de aproximadamente 451 km da rodovia, além de cerca de 270 km de faixas adicionais em pista já duplicada, caso atingido os valores de gatilho de tráfego previstos.

3 - Quais os critérios técnicos utilizados para definir a priorização dos trechos a serem duplicados?

16. Conforme explicitado no item 1, são os trechos com maior potencial de comprometimento do nível de serviço devido ao maior tráfego e também é considerado o número e gravidade de acidentes.

17. Para mais informações em relação ao tráfego de cada segmento, os estudos de tráfego estão disponíveis no link <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias/bndes-cn5-centro-oeste-norte/arquivos-para-download> (acessado em 11 de março de 2025), aba "Estudos de Viabilidade" / Pasta "Vol 2 - Tráfego".

4 - Qual metodologia utilizada para a definição das tarifas de pedágio, incluindo os estudos de viabilidade econômica que embasaram os valores propostos?

18. O valor da tarifas de pedágio refletem os custos e receitas previstas ao concessionário como uma das premissas de viabilidade do projeto.

19. Assim, inicialmente, os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) avaliam, dentre outros aspectos, as condições iniciais da rodovia, o tráfego e os impactos ambientais.

20. A partir desses estudos, apuram-se os custos da concessionária, que incluem os investimentos necessários e demais custos operacionais e socioambientais e, com base nestes, projeta-se a receita que o concessionário poderá assumir conforme os potenciais riscos contratuais e período da concessão.

21. Após, a tarifa pode ser calculada conforme a Taxa Interna de Retorno (TIR) projetada, os valores de investimentos e de manutenção e operação da via, conforme previsto na Modelagem Econômica Financeira (MEF).

22. Para maiores detalhes em relação às fórmulas e cálculos utilizados, pode ser verificada a planilha eletrônica da Modelagem Econômica Financeira (MEF) por meio do link <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias/bndes-cn5-centro-oeste-norte/arquivos-para-download> (acessado em 11 de março de 2025), aba "Estudos de Viabilidade" / Pasta "Modelo Econômico-Financeiro" / arquivo "MEF Federais CN 5 [...].xlsb".

5 - Como o Ministério dos Transportes planeja mitigar os impactos econômicos das tarifas sobre o agronegócio e o transporte de cargas?

23. Acerca do tema, é importante mencionar que o Ministério dos Transportes trabalha com Política Pública para a modicidade tarifária para os usuários da rodovia em geral e de forma a proporcionar maior conforto, fluidez e segurança viária. Ainda, a Política Nacional de Outorga adotada à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário considera as características específicas de cada trecho rodoviário, da região atravessada, dos resultados obtidos em estudos, levantamentos, investigações e projetos e do cenário macroeconômico vigente.
24. Dessa forma, são previstos mecanismos que aliviem a tarifa para os usuários que utilizam a rodovia, como o desconto pelo uso das etiquetas eletrônicas (TAG) e do Desconto de Usuário Freqüente (DUF).
25. O desconto para aquele que utiliza a TAG é de 5% e independe da quantidade de vezes que o usuário utilize o mecanismo. Já o DUF é um benefício que oferece descontos progressivos para motoristas que utilizam a mesma praça de pedágio com frequência.
26. Maiores detalhes em relação ao cálculo do DUF pode ser verificado no Anexo 12 nos Anexos do Contrato, disponível em: <https://www.gov.br/antp/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias/bndes-cn5-centro-oeste-norte/arquivos-para-download/edital-e-anexos/anexos-do-contrato-edital-no-06-2024/view> (acessado em 12 de março de 2025), arquivo "[Anexos do Contrato - Edital nº 06-2024.pdf](#)" - pág. 73.

6 - Existe previsão de revisão periódica das tarifas, com base em indicadores de inflação e custos operacionais?

27. Sim, existe previsão de revisão tarifária, cuja competência é exclusiva da ANTT. Conforme informa a ANTT, a [Tarifa Básica de Pedágio - TBP](#), pode ser alterada por quatro mecanismos:
- "- Reajuste da Tarifa de Pedágio ocorre, anualmente, de forma a incorporar, na TBP, a variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA. O Reajuste tem por objetivo mitigar as perdas inflacionárias do período.*
- Revisão Ordinária da TBP é realizada, anualmente, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos no Contrato, que, basicamente, englobam os impactos na TBP decorrentes das inexecuções das obras e serviços previstos, o que ocorre, em alguns contratos via aplicação do FATOR D* ou Desconto de Reequilíbrio - DR* e, em outros, pela reprogramação das obras.*
- *FATOR D ou DR é um redutor da TBP e decorre do não atendimento aos parâmetros de desempenho ou da inexecução das obras de melhorias e ampliação de capacidade previstas no contrato e é aplicado compulsoriamente, independente da culpabilidade do descumprimento.*
- Revisão Extraordinária da TBP pode ocorrer, a qualquer momento, e tem por objetivo considerar as alterações das obrigações contratuais nos eventos extraordinários e de força maior; nas hipóteses previstas nos Contratos de Concessão e, basicamente, podem englobar inclusão de novos investimentos de caráter emergencial. O impacto na TBP decorrente das Revisões Extraordinárias ocorre nas Revisões Ordinárias.*
- Revisão Quinquenal da TBP pode ocorrer de 5 (cinco) em 5 (cinco) anos, e basicamente, englobam as modificações por: alteração, inclusão, exclusão, antecipação ou postergação de obras ou serviços, com o objetivo de compatibilizar o PER com as necessidades apontadas por usuários, concessionária e corpo técnico da ANTT, decorrentes da dinâmica do Sistema Rodoviário. O impacto na TBP decorrente das Revisões Quinquenais ocorre nas Revisões Ordinárias."*
28. Informa-se ainda que as revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais dos contratos das concessões rodoviárias federais são efetuadas nos termos da [RESOLUÇÃO Nº 675/2004](#) e que os critérios e procedimentos para as revisões quinquenais são definidos por meio da [RESOLUÇÃO nº 5.859/2019](#).

7 - Quais as medidas de segurança previstas no projeto, incluindo a localização das 34 (trinta e quatro) passarelas e os critérios para a sua instalação?

29. As medidas de segurança incluem tanto os investimentos, por meio de suas ampliações de capacidade e melhorias, quanto por meio dos serviços operacionais ofertados, conforme Tabelas 4 a 8, a seguir:

Tabela 4 - Resumo das Obras de Ampliação de Capacidade
Extraída do [Programa de Exploração da Rodovia - Volume II](#)

Rodovia	Duplicação (km)	Faixas Adicionais (km)	Acesso aos Portos	Vias Marginais (km)	Correção de Curvas Horizontais (un)	Trombetas (un)	Diamantes (un)	Retornos em X (un)	Rotatória Alongada (un)	Travessias em nível (un)	Passarelas (un)	Acessos (un)	Pontos de ônibus (un)	Passagens de Fauna	Barreira Acústica	Caixas de Produtos Perigosos	OAE
Acesso Porto Novo	-	-	34,450	-	-	-	-	-	6	-	-	7	-	-	2	-	-
Contorno Ji-Paraná	-	1,600	-	-	-	-	-	-	1	1	-	3	2	1	1	1	-
BR-364/RO	107,571	188,997	-	17,788	4	2	3	15	31	17	24	233	88	23	7	7	9/14*
TOTAL	107,571	190,597	34,450	17,788	4	2	3	15	38	18	24	243	90	24	10	8	9/14*

* implantação/melhorias

30. Dentre tais investimentos, dentre aqueles com impacto mais direto à segurança viária, destacam-se as correções de curvas horizontais e implantações de travessias em nível, apresentadas nas Tabelas 5 e 6:

Tabela 5 - Correções de curvas horizontais
Extraída do [Programa de Exploração da Rodovia - Volume II](#)

Rodovia	SNV	SNV (07/2020)	Projeto	Ext. (km)	Coordenadas (Inicial)		Ano de conclusão
		Km			Latitude	Longitude	
BR-364/RO	364BRO1215	381,316	5382,080	0,500	10°43'40.09"S	62°13'49.88"O	4°
BR-364/RO	364BRO1215	382,156	5382,920	0,500	10°43'32.01"S	62°14'17.10"O	4°
BR-364/RO	364BRO1330	569,830	5570,627	0,500	9°28'50.25"S	63° 6'2.20"O	6°
BR-364/RO	364BRO1330	570,263	5571,060	0,500	9°28'43.14"S	63° 6'13.71"O	6°

Tabela 6 - Travessias urbanas
Extraída do [Programa de Exploração da Rodovia - Volume II](#)

Rodovia	SNV	SNV (07/2020)	Projeto	Coordenadas		Intervenção	Ano de conclusão
		Km		Latitude	Longitude		
BR-364/RO	364NRO1005 (Cont. Ji-Paraná)	6,000	5343,500	10°53'51.61"S	61°58'37.61"O	Implantação	7°
BR-364/RO	364BRO1070	72,858	5072,650	12°26'55.43"S	60°30'57.71"O	Implantação	5°
BR-364/RO	364BRO1070	107,308	5107,100	12°13'46.00"S	60°41'9.65"O	Implantação	3°
BR-364/RO	364BRO1090	141,080	5140,900	12° 0'52.39"S	60°51'19.82"O	Implantação	7°
BR-364/RO	364BRO1110	154,527	5154,400	11°58'4.16"S	60°57'24.24"O	Implantação	7°
BR-364/RO	364BRO1110	193,927	5193,800	11°42'1.78"S	61°10'14.28"O	Implantação	3°
BR-364/RO	364BRO1140	234,100	5233,900	11° 27' 23.47"S	61° 25' 24.47"O	Implantação	8°
BR-364/RO	364BRO1148	250,513	5250,400	11°26'15.66"S	61°33'55.13"O	Implantação	4°
BR-364/RO	364BRO1154	304,538	5304,500	11°12'14.21"S	61°54'5.61"O	Implantação	3°
BR-364/RO	364BRO1245	430,960	5431,700	10°24'20.80"S	62°31'2.49"O	Implantação	4°
BR-364/RO	364BRO1245	433,260	5434,000	10°23'38.24"S	62°32'4.71"O	Implantação	4°
BR-364/RO	364BRO1290	512,700	5513,500	9°56'40.41"S	63° 3'13.31"O	Implantação	4°
BR-364/RO	364BRO1290	513,800	5514,600	09° 56' 06.19"S	63° 03' 19.24"O	Implantação	6°
BR-364/RO	364BRO1320	564,100	5565,000	9°31'26.87"S	63° 4'38.73"O	Implantação	8°
BR-364/RO	364BRO1330	597,403	5598,200	9°14'42.28"S	63° 9'56.08"O	Implantação	5°
BR-364/RO	364BRO1330	600,453	5601,250	9°13'6.27"S	63°10'20.61"O	Implantação	5°
BR-364/RO	364BRO1365	640,756	5641,900	9° 0'16.54"S	63°25'16.41"O	Implantação	5°
BR-364/RO	364BRO1375	681,650	5682,100	8°47'14.68"S	63°36'14.89"O	Implantação	5°
BR-364/RO	364BRO1140	234,056	5233,900	11° 27' 23.47"S	61° 25' 24.47"O	Implantação	8°
BR-364/RO	364BRO1290	512,735	5513,500	9°56'40.41"S	63° 3'13.31"O	Implantação	3°
BR-364/RO	364BRO1290	513,835	5514,600	09° 56' 06.19"S	63° 03' 19.24"O	Implantação	6°
BR-364/RO	364BRO1320	564,135	5565,000	9°31'26.87"S	63° 4'38.73"O	Implantação	4°

31. Em relação aos quantitativos e equipamentos operacionais, destacam-se:

Tabela 7 - Quantitativos e equipamentos operacionais
Extraída do [Programa de Exploração da Rodovia - Volume II](#)

Sistemas de Controle e Monitoração de Tráfego e ITS	Quantidade Inicial prevista
SAT - Sistema de Análise de Tráfego	40
CFTV - Circuito Fechado de TV - Rodovia	132
CFTV - Circuito Fechado de TV - Edificações	35
CFTV - Circuito Fechado de TV - Passarelas	72
DAI - Detecção Automática de Incidentes ⁽¹⁾	18
PMVf - Painel de Mensagem Variável - fixo	-
PMVm - Painel de Mensagem Variável - móvel	7
SDA - Sistema de Detecção de Altura	-
SCV - Sistema de Controle de velocidade - fixo	25
SCV - Sistema de Controle de velocidade - portátil	-
SMM - Sistema de Monitoramento Meteorológico	-
Totem de Autoatendimento	14
SAU – Serviço de Atendimento ao Usuário	Em operação
VIT - Viatura de Inspeção de Tráfego ⁽²⁾	17 / 9
APH - Atendimento Pré-Hospitalar - Ambulância Tipo C	14
APH - Atendimento Pré-Hospitalar - Ambulância Tipo D	-
Serv. de Atend. Mecânico - Guincho Leve	5
Serv. de Atend. Mecânico - Guincho Pesado	5
Serv. de Atend. a Demais Incidentes - CA Pipa	2
Serv. de Atend. a Demais Incidentes - CA Apr. de Animais	2
Edificações	
CCO - Centro de Controle Operacional	1
BSO/SAU - Serviço de Atendimento ao Usuário	14
Praças de Pedágio	7
PPVf - Posto de Pesagem Veicular Fixo	3
PPD - Ponto de Parada e Descanso	3
Fiscalização ANTT	
ESROD - Escritórios de Fiscalização ANTT	1
Veículos de Fiscalização da ANTT ⁽³⁾	2
Terminais Fixos (ANTT)	1
Terminais Móveis (ANTT)	2
Terminais Portáteis (ANTT)	4
Fiscalização PRF	
Edificações PRF (UOPs / Delegacias)	-
Estação Rádio Base Novas (ERBs - PRF) ⁽³⁾	20
Unidades Controladoras de Áreas Novas (UCAs - PRF) ⁽³⁾	1
Terminais Fixos (PRF) ⁽³⁾	6
Terminais Móveis (PRF) ⁽³⁾	6
Terminais Portáteis (PRF)	-
Veículos de Fiscalização da PRF ⁽³⁾	24 unidades, sendo
	6 unidades - Ano 1
	6 unidades - Ano 9
	6 unidades - Ano 17
	6 unidades - Ano 25

(1) Câmeras do sistema DAI já incluídas no quantitativo de CFTV

(2) Pré-CFTV (até ano 3) / Pós-CFTV (após ano 3)

(3) Substituição dos equipamentos e veículos: Estação Rádio Base e UCAs – a cada 10 anos / Terminais Fixos – a cada 5 anos / Terminais Móveis – a cada 8 anos/ Veículos – a cada 8 anos

32. Em relação aos critérios para instalação das passarelas, são previstas em locais de maior circulação de pessoas, como nas travessias urbanas e próximo a paradas de ônibus. No [PER - Volume II](#), na alínea I do item 3.2.2, elucida-se em qual km e ano de concessão será implementado na Tabela 8:

Tabela 8 - Quantitativos de passarelas
Extraída do [Programa de Exploração da Rodovia - Volume II](#)

Rodovia	SNV	SH	km SNV	km de projeto	Coordenadas		Ano de conclusão
					Latitude	Longitude	
BR-364/RO	364BRO1110	364BRO1110	196,127	5196,000	11°41'9.37"S	61°11'2.23"O	7º ano
BR-364/RO	364BRO1160	364BRO1160	307,508	5307,500	11°10'36.57"S	61°54'05.66"O	5º ano
BR-364/RO	364BRO1160	364BRO1160	309,608	5309,600	11°09'28.21"S	61°54'05.87"O	5º ano
BR-364/RO	364BRO1212	364BRO1212	350,744	5351,600	10°50'28.15"S	62°0'18.87"O	6º ano
BR-364/RO	364BRO1300	364BRO1300	516,685	5517,400	09°54'35.25"S	63°03'20.56"O	4º ano
BR-364/RO	364BRO1300	364BRO1300	518,280	5519,000	9°53'43.36"S	63°3'23.09"O	4º ano
BR-364/RO	364BRO1300	364BRO1300	519,361	5520,100	9°53'7.58"S	63°3'24.89"O	4º ano
BR-364/RO	364BRO1290	364BRO1290#U	515,235	5516,000	09°55'20.69"S	63°03'18.22"O	6º ano
BR-364/RO	364BRO1130	364BRO1130	202,709	5202,600	11°37'53.83"S	61°12'14.85"O	7º ano
BR-364/RO	364BRO1140	364BRO1140	232,156	5232,000	11°27'54.13"S	61°24'30.02"O	7º ano
BR-364/RO	364BRO1140	364BRO1140	236,856	5236,700	11°26'38.15"S	61°26'41.25"O	7º ano
BR-364/RO	364BRO1140	364BRO1140	238,056	5237,900	11°26'20.19"S	61°27'16.22"O	7º ano
BR-364/RO	364BRO1140	364BRO1140	238,956	5238,800	11°26'05.39"S	61°27'41.84"O	7º ano
BR-364/RO	364BRO1215	364BRO1215	383,000	5383,700	10°43'15.93"S	62°14'37.61"O	4º ano
BR-364/RO	364BRO1215	364BRO1215	384,136	5384,800	10°42'53.36"S	62°15'3.89"O	4º ano
BR-364/RO	364BRO1385	364BRO1385%	701,119	5701,600	8°48'1.94"S	63°46'44.39"O	5º ano
BR-364/RO	364BRO1385	364BRO1385%	702,019	5702,500	8°48'1.85"S	63°46'51.01"O	5º ano
BR-364/RO	364BRO1385	364BRO1385	696,272	5696,900	8°48'1.71"S	63°44'16.88"O	5º ano
BR-364/RO	364BRO1120	364BRO1120	197,683	5197,600	11°40'23.22"S	61°11'25.17"O	6º ano
BR-364/RO	364BRO1120	364BRO1120	200,003	5199,900	11°39'10.03"S	61°11'33.92"O	6º ano
BR-364/RO	364BRO1380	364BRO1380	692,740	5692,900	8°47'51.69"S	63°42'5.66"O	6º ano
BR-364/RO	364BRO1388	364BRO1388%	704,080	5704,300	8°48'1.43"S	63°48'11.35"O	5º ano
BR-364/RO	364BRO1388	364BRO1388%	708,778	5709,200	8°47'34.88"S	63°50'44.22"O	5º ano
BR-364/RO	364BRO1388	364BRO1388%	709,498	5709,900	08°47'22.98"S	63°51'04.50"O	5º ano

33. Ainda, os estudos consolidaram o Relatório de Inspeção de Segurança Rodoviária (ISR) conforme as metodologias internacionais do programa iRap (*International Road Assessment Programme*), que classifica a segurança viária dos trechos de 1 a 5 "estrelas", identificando, conforme critérios internacionais, quais os trechos críticos de segurança viária que necessitam de maiores ações.

34. Este se encontra nos estudos de engenharia, disponível por meio do link <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias/bndes-cn5-centro-oeste-norte/arquivos-para-download> (acessado em 14 de março de 2025), aba "Estudos de Viabilidade" / Pasta "Vol 3 - Engenharia - Parte 13 / Tomo VII - Segurança Viária" e, embora este não tenha sido precificado nos estudos, seus resultados poderão ser utilizados em caso de extensão contratual, conforme disposto no art.11 da [Portaria nº 995, de 17 de outubro de 2023](#):

"Art. 11. As concessões poderão ser prorrogadas ou estendidas, desde que mantidas as condições definidas em contrato, pelo prazo de até 30 (anos):

§ 1º a extensão contratual poderá se dar inclusive como mecanismo de incentivo às concessões que:

I - apresentarem altos níveis de desempenho, critério que pode garantir uma extensão em até 5 (cinco anos); e

II - atingirem pontuação de destaque, e de acordo com a metodologia do Programa Internacional de Avaliação de Estradas ("International Road Assessment Programme" - Irap), critério que pode garantir a extensão em até 5 (cinco) anos"

8 - Como o modelo de concessão garantirá a redução de acidentes e a melhoria de condições de tráfego, especialmente para caminhões e veículos de carga?

35. A garantia de redução de acidentes e melhoria das condições de tráfego dependerá da capacidade do concessionário em executar as obras de ampliações de capacidade e melhorias e da prestação dos serviços previstos, conforme citados acima.

36. Contudo, o modelo de contrato firmado por esta é oriundo de uma evolução regulatória da ANTT que vem sendo aprimorada em melhoria contínua ano após ano, de forma que a consecução contratual inclui a adoção de "fatores" aplicáveis ao concessionário que podem diminuir ou aumentar a tarifa conforme o seu desempenho e, também, de incentivos para a execução de obras, com a aplicação da reclassificação tarifária após a execução. Maiores detalhes em relação a tais fatores foram apresentados no item 11.

9 - Qual o plano de manutenção permanente da rodovia durante os 30 (trinta) anos de concessão?

37. O plano de manutenção da rodovia é previsto no primeiro volume do PER e é dividido em três fases: a de a) Trabalhos Iniciais, a de b) Recuperação e a de c) Manutenção (propriamente dita).

38. A fase de Trabalhos Iniciais é definida como o conjunto de obras e serviços destinados a eliminar problemas que impliquem riscos pessoais e materiais iminentes, provendo o Sistema Rodoviário de requisitos mínimos de segurança e conforto aos usuários e corresponde aos 2 primeiros anos da concessão.

39. Em sequência, tem-se a fase de Recuperação, que corresponde do 3º ao 8º ano, que incluem recuperação do pavimento, reparação de Obras de Arte Especiais e melhorias de drenagem.

40. Após, tem-se a fase a de Manutenção até o final da concessão, que inclui o reparo contínuo do pavimento, limpeza e desobstrução contínua de drenagem e demais monitoramentos e atendimentos a emergências.

41. A cada fase, os critérios técnicos e operacionais de qualidade na infraestrutura passam a ser mais rigorosos. Tais critérios podem ser observados ao longo do [Programa de Exploração da Rodovia - Volume I](#).

10 - Qual análise socioeconômica do projeto, demonstrando como os benefícios da concessão justificam os custos para a população do setor produtivo?

42. A concessão poderá prover investimentos em recuperação, manutenção e ampliação de capacidade adicionais aos previstos pelo orçamento público, evitando-se a necessidade de realocação de recurso público de outras regiões do Estado, além dos serviços de operação destacados no item 6.

43. Com efeito, pode-se obter um melhor acesso aos mercados nacionais e internacionais, bem como um estímulo ao desenvolvimento econômico e social dos municípios lindeiros à rodovia, com a geração de mais de 92 mil empregos diretos, indiretos e efeito renda para a população.

44. Os Estudos Socioeconômicos podem ser acessados nos Estudos de Engenharia, no Relatório Socioambiental da Concessão Rodoviária Tomo IIa – Caracterização dos Principais Aspectos Socioambientais das Rodovias de Rondônia, disponível por meio do link <https://www.gov.br/ant/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias/bndes-cn5-centro-oeste-norte/arquivos-para-download> (acessado em 14 de março de 2025), aba "Estudos de Viabilidade" / Pasta "Vol 3 - Engenharia - Parte 04 / Tomo II - Estudos Ambientais".

11 - Quais as garantias de que as obras previstas serão efetivamente realizadas dentro do prazo estabelecido?

45. Acerca do tema é importante esclarecer que não é possível garantir por meio do contrato de concessão que as obras serão realizadas dentro do prazo contratado, haja vista que essa responsabilidade é da Concessionária.

46. Todavia, existem mecanismos de incentivo para que a Concessionária as execute dentro do prazo estabelecido, ou até antes dele, como o fator D ou DR, já mencionado na resposta da sexta pergunta. Dessa forma, se a Concessionária adianta a entrega de uma obra, é aplicado um "delta positivo" no valor da tarifa. Por outro lado, se ela atrasa a entrega ou não atende aos parâmetros de desempenho estabelecidos no contrato é aplicada uma redução tarifária de forma compulsória quando da realização da revisão tarifária. É importante elucidar que a aplicação desses fatores não deve ser confundida como uma "punição" ou "premiação" para a Concessionária. O fator apenas reflete na tarifa de pedágio a remuneração pela execução ou não de determinado investimento, ou seja, se ela não executa, não recebe, e se a executa antecipadamente, faz jus a receber conforme previsto em contrato.

47. Adicionalmente, estão previstas as reclassificações tarifárias para a duplicação, terceiras faixas, faixas adicionais e obras de melhorias, com percentuais de reclassificação diferenciado que somente são aplicados na tarifa de pedágio após a execução das obras.

ITEM DE RECLASSIFICAÇÃO	PERCENTUAL
Extensões de Terceiras faixas executadas	15%
Pista Dupla	30%
Pista Dupla com 3 faixas	35%
Pista dupla com 4 faixas	40%
Melhorias	5%
Obra do porto novo	10%

48. Além disso, existe no contrato a previsão de sanções pelo descumprimento contratual, como multas e até mesmo a caducidade do contrato, em casos mais extremos.

12 - Como o Ministério dos Transportes avaliou os impactos do projeto sobre a competitividade das commodities e a viabilidade econômica do agronegócio?

49. Conforme exposto no item 10, em que pese os impactos causados pelo custo da tarifa de pedágio, o projeto visa evitar o comprometimento logístico da infraestrutura de transportes em um cenário com crescente aumento do tráfego e, desse modo, ampliar o acesso dos usuários à esta de forma complementar aos investimentos públicos previstos no Estado e, ainda, considerando a presença do concessionário no trecho, ofertar os investimentos e serviços destacados no item 7.

50. A avaliação socioeconômica pode ser acessada nos Estudos de Engenharia, no Relatório Socioambiental da Concessão Rodoviária Tomo IIa – Caracterização dos Principais Aspectos Socioambientais das Rodovias de Rondônia, disponível por meio do link <https://www.gov.br/ant/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias/bndes-cn5-centro-oeste-norte/arquivos-para-download> (acessado em 14 de março de 2025), aba "Estudos de Viabilidade" / Pasta "Vol 3 - Engenharia - Parte 04 / Tomo II - Estudos Ambientais".

51. Ainda, nos Estudos de Tráfego foi adotada a metodologia do modelo multimodal. Tal metodologia avalia o planejamento regional, uma vez que o tráfego veicular na região do Centro Norte está intimamente ligado à exportação de produtos agrícolas, impulsionada principalmente pelo estado do Mato Grosso. O escoamento da produção de grãos para exportação possui relação direta com as rodovias em estudo, pois se situam na área de influência, ou por vezes coincidentes, dos eixos dos corredores logísticos dessas commodities.

52. Desta forma, é importante analisar os fluxos rodoviários atuais e estimar os futuros que resultam do transporte dessas cargas. Para isso, foi elaborado nos estudos um modelo multimodal de planejamento regional que abrange as rodovias de RO, MT e GO e a malha multimodal em escala nacional (e.g., ferrovias, hidrovias, portos e terminais). O estudo detalhado pode ser acessado por meio do link <https://www.gov.br/ant/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias/bndes-cn5-centro-oeste-norte/arquivos-para-download> (acessado em 14 de março de 2025), aba "Estudos de Viabilidade" / Pasta "Vol 2 - Tráfego - Tomo IIa - Estudo de Demanda".

Finalmente, postulo informações complementares que o Ministro dos Transportes compreenda como relevante sobre o tema.

53. Adicionalmente aos assuntos dos quesitos propostos, salienta-se que todos os investimentos e serviços operacionais aos usuários são complementares aos investimentos públicos ofertados à região e, sem a concessão, os orçamentos públicos previstos teriam que ser realocados de outras regiões do Estado para melhor utilização e otimização dos recursos públicos.

IV. CONCLUSÃO

54. Sendo estas as informações, encaminha-se a presente Nota Informativa ao Gabinete da SNTR para apreciação e, em estando de acordo, encaminhamento à Secretaria Executiva para auxiliar a elaboração de resposta ao Parlamentar.

À consideração superior.

ADEMIR DA GUIA COSTA OLIVEIRA
Engenheiro I
CGOR/DOUT/SNTR

RICARDO FIUZA LIMA
Analista de Infraestrutura
Coordenador de Projetos Rodoviários
DOUT/SNTR

SORAIA FUCINA AMARAL
Analista de Infraestrutura
Coordenadora-Geral de Outorgas Rodoviárias
CGOR/DOUT/SNTR

De acordo. Encaminhe-se à Senhora Secretária Nacional de Transporte Rodoviário para aprovação com a sugestão de envio à Secretaria Executiva para elaboração de resposta ao Parlamentar.

ANDERSON SANTOS BELLAS
Diretor de Outorgas Rodoviárias substituto
DOUT/SNTR



Documento assinado eletronicamente por **Ademir da Guia Costa Oliveira, Engenheiro I**, em 14/03/2025, às 15:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Soraia Fucina Amaral, Coordenador-Geral de Outorgas Rodoviárias**, em 14/03/2025, às 15:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fiuza Lima, Coordenador**, em 14/03/2025, às 15:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Anderson Santos Bellas, Diretor do Departamento de Outorgas Rodoviárias - Substituto**, em 14/03/2025, às 15:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)

[acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **9485517** e o código CRC **C26C8253**.



Referência: Processo nº 50000.010371/2025-34



SEI nº 9485517

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br