



NOTA TÉCNICA DCPPP-SERG N° 06/2026

Porto Alegre, 06 de março de 2026.

Expediente Administrativo PROA n° 24/0400-0001134-7

Elaboração: Departamento de Concessões e Parcerias Público-Privadas (DCPPP), da Subsecretaria de Parcerias e Concessões da Secretaria da Reconstrução Gaúcha (SERG).

Assunto: Inclusão do compartilhamento de demanda no Projeto da PPP do Bloco 2 de rodovias estaduais.

1. INTRODUÇÃO

A presente Nota Técnica versa sobre a atualização da modelagem da Concessão Patrocinada, em caráter de retificação, destinada à execução de obras e à exploração dos serviços de operação, conservação, manutenção, melhoramentos e ampliação da capacidade da infraestrutura de transportes das rodovias integrantes do Bloco 2. Tal atualização decorre de análises realizadas pelo Tribunal de Contas do Estado do Rio Grande do Sul (TCE-RS) após a publicação do Edital da Concorrência Pública Internacional n° 0097/2025, o que resultará na necessidade de sua republicação.

2. BREVE HISTÓRICO

O Governo do Estado publicou¹, em 7 de novembro de 2025, no Diário Oficial do Estado o edital para a concessão do Bloco 2 de rodovias, Concorrência Pública Internacional n° 0097/2025. De acordo com a publicação, a apresentação das propostas está prevista para o dia 9 de março de 2026, das 10h às 12h, e o leilão para o dia 13 de março de 2026, às 14h, na sede da B3, em São Paulo, ocasião em que será definido o parceiro privado responsável pela administração das rodovias, no âmbito de uma concessão com prazo de 30 anos.

¹ Acesso em: <https://www.diariooficial.rs.gov.br/materia?id=1343847>





Ao longo do processo de estruturação do projeto de concessão do Bloco 2, os estudos completos foram enviados para o Tribunal de Contas do Estado do Estado (TCE-RS), para análise da Equipe de Auditoria (fl. 2315), seguindo o rito disposto na Resolução TCE nº 1.157, de 01/06/2022. Ao longo do processo foram apresentadas Requisições de Documentos e/ou Informações (RDIs) nº 680125, 707628, 727921, 732874 e 734785 respondidas por esta SERG no âmbito dos PROAs 25/0400-000038-3, 25/0400-0001150-4 e 25/0400-0000514-8.

Por fim, o órgão emitiu a Informação nº 34/2025 – SAEDE (fls. 4565-4674), na qual registrou sugestões e recomendações finais para avaliação da equipe da Secretaria, destacando, inclusive, melhorias já implementadas ao longo do processo de análise dos documentos, não apresentando óbice à publicação do edital.

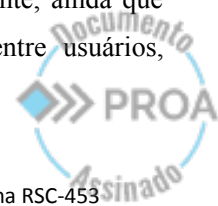
Entretanto, após a publicação do edital, o TCE-RS expediu novas Requisições de Documentos e/ou Informações, sob os nº 763458 e 773017 (PROA 25/0400-0000514-8), em janeiro de 2026, as quais também foram devidamente respondidas por esta Secretaria, mantendo-se a transparência e o fluxo contínuo de interlocução com o órgão de controle.

No âmbito da RDI nº 773017 (fls. 8353- 8354), de 23 de janeiro de 2026, a equipe técnica do Tribunal identificou a ausência de mecanismos de compartilhamento de risco de demanda na modelagem originalmente apresentada.

Em resposta à referida requisição, esta SERG apresentou as justificativas técnicas que embasaram, à época, a opção pela não inclusão de mecanismos dessa natureza, especialmente em razão do projeto ser composto por rodovias existentes, sendo que boa parte delas possuem um histórico de dados de tráfego provenientes das praças de pedágio em operação². Este cenário reduz as incertezas em relação à dinâmica do tráfego e por conseguinte, o desvio estimado entre o volume de veículos projetado e o efetivamente realizado, em uma situação a qual a concessionária possui a capacidade de arcar com o risco de demanda.

Não obstante, após reavaliação técnica, esta Secretaria reconheceu que a adoção de mecanismo de compartilhamento de risco de demanda constitui instrumento relevante, ainda que inovador no contexto do projeto, com potencial para aprimorar o equilíbrio entre usuários, concessionária e Poder Concedente.

² São as praças de Coxilha (ERS-135), Encantado (ERS-130), Boa Vista do Sul e Cruzeiro do Sul, ambas na RSC-453





Em 02 de março de 2026, foi recebida a Informação nº11/2026 da Corte de Contas (fls. 8355-8410), na qual, novamente, não se apresentou óbice à publicação do edital, sendo abordados os últimos ajustes decorrentes da interlocução entre esta SERG e o Tribunal, em especial quanto à banda de demanda.

Segundo o referido documento, a Equipe de Auditoria entendeu que a decisão do Executivo Estadual de alterar o edital, com a finalidade de incorporar o mecanismo de compartilhamento de risco de demanda, encaminhou a solução da problemática anteriormente apontada, atinente ao abrandamento da projeção de crescimento do PIB brasileiro, restando apenas a verificação supletiva da espécie de mecanismo a ser incorporada ao Edital de Concorrência Pública, conforme segue:

“(...) a Equipe de Auditoria entende que a decisão do Executivo Estadual de alterar o “Edital publicado com a finalidade de incorporar o mecanismo de compartilhamento de risco de demanda” encaminhou a solução da problemática precedentemente esmiuçada atinente ao abrandamento da projeção de crescimento do PIB brasileiro (e a consequente suavização da estimativa de tráfego futuro) no contexto da presente concessão patrocinada (“Bloco 2”) (...) restando somente a verificação supletiva da espécie de mecanismo que será incorporada ao Edital de Concorrência Pública Internacional nº 0097/2025.”

Diante do exposto, esta Secretaria propõe a alteração do edital publicado, com a finalidade de incorporar mecanismo de compartilhamento de risco de demanda. O Governador do Estado anunciou, em coletiva de imprensa realizada na terça-feira (03/03/2026), no Palácio Piratini, a mudança na data do referido leilão³.

Na data de 06/03/2026, o Estado tornou pública a suspensão (fls. 8457-8458), antes da abertura, da Concorrência Internacional nº 0097/2025, a fim de possibilitar a reanálise do edital, devendo o prosseguimento do certame ser oportunamente comunicado por intermédio de publicação, nos termos da legislação vigente.

³ Acesso em: <https://www.estado.rs.gov.br/leite-anuncia-reducao-da-tarifa-por-quilometro-do-bloco-2-de-rodovias-e-mudanca-na-data-do-leilao>





3. ALTERAÇÕES DO PROJETO

Tendo em vista o exposto, procedeu-se à alteração do edital publicado, com a finalidade de incorporar mecanismo de compartilhamento de risco de demanda, considerando que a sugestão apresentada pelo E. Tribunal de Contas do Estado (TCE/RS), por meio da RDI nº 773017/2026, visa ao aprimoramento da modelagem, conferindo maior robustez e segurança ao projeto..

Na Informação nº 11/2026, a Equipe de Auditoria menciona que a decisão do Executivo Estadual de alterar o edital, com a finalidade de incorporar o mecanismo de compartilhamento de risco de demanda, encaminhou a solução da problemática anteriormente apontada.

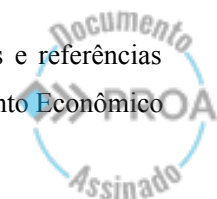
Além das adequações promovidas nas minutas de edital e de contrato, foram realizadas alterações na matriz e no mapa de riscos do projeto (fls. 8459-8622), restritas à inclusão da banda de demanda, bem como ajustes pontuais de valores, os quais resultaram em alteração da Tarifa Quilométrica (TKM) do projeto para R\$ 0,1846 (fls. 8411-8456). Todas as alterações textuais podem ser verificadas no detalhamento da tabela de alterações constante às fls. 8626-8642 do presente expediente, além de comparativo das principais informações financeiras do projeto entre a versão originalmente publicada e a nova proposta atualizada.

A inclusão do mecanismo de compartilhamento de demanda ocorre por meio da inserção do Anexo 18 ao Contrato, o qual passa a disciplinar o referido mecanismo, contemplando sua descrição e a fórmula de cálculo aplicável. Considerando que tais alterações impactam a formulação das propostas pelos potenciais licitantes, verificou-se a necessidade de republicação do edital, a fim de assegurar novo prazo para análise da documentação e elaboração das propostas pelos interessados.

4. DESCRIÇÃO DO MECANISMO DE COMPARTILHAMENTO DE RISCO DE DEMANDA

A partir dos ajustes promovidos, o Contrato passará a prever mecanismo de proteção parcial contra o risco de demanda (tráfego), tendo como referência os modelos adotados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com as devidas adaptações ao contexto estadual.

Registra-se que o mecanismo adotado foi estruturado com base em estudos e referências técnicas elaborados pelo estruturador contratado, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico





e Social (BNDES), o qual apontou tal arranjo como o modelo mais adequado para a atualização dos documentos da concessão, conforme Nota Técnica do Banco (fls. 8644-8651).

A modelagem proposta está estruturada com base nas seguintes diretrizes:

- O desempenho de demanda será analisado no âmbito das Revisões Ordinárias do contrato;
- O mecanismo entrará em vigor a partir do 3º ano da concessão;
- A apuração será realizada com base na comparação entre a demanda real acumulada e a demanda de referência acumulada ao longo do contrato;

O modelo adotado estabelece:

- Banda de variação de $\pm 10\%$ em relação à demanda projetada, dentro da qual o risco permanece integralmente alocado à concessionária;
- Fator de compartilhamento de 50% sobre os desvios que ultrapassarem essa banda;

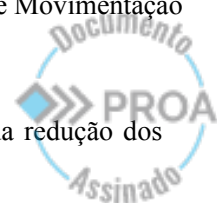
Assim, o mecanismo possui natureza acumulada, de modo que os desvios de demanda observados em determinado período são incorporados às apurações subsequentes, evitando volatilidade excessiva e contribuindo para maior estabilidade econômico-financeira do contrato.

4.1 Operacionalização Financeira

A compensação financeira decorrente do mecanismo será operacionalizada por meio da Conta de Ajuste, conforme previsto no contrato.

Quando verificada a necessidade de compensação:

- O Poder Concedente emitirá a Notificação de Compensação do Risco de Demanda;
- Nos casos em que a compensação seja devida à concessionária (queda de demanda):
 - os recursos serão transferidos da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação da concessionária, recompondo parcialmente sua receita;
 - na insuficiência de saldo, a recomposição poderá ocorrer por meio da redução dos fluxos futuros de recursos vinculados destinados à Conta de Ajuste;





- subsidiariamente, poderá ser aplicada a recomposição por meio de instrumento tarifário (Fator C), conforme disciplinado contratualmente.
- Nos casos em que a compensação seja devida ao Poder Concedente (aumento de demanda):
 - preferencialmente, a compensação deverá ocorrer mediante a reversão do valor à modicidade tarifária
 - a concessionária poderá promover o depósito do valor correspondente na Conta de Ajuste;
 - alternativamente, a recomposição poderá ocorrer por meio do aumento dos fluxos futuros de recursos vinculados destinados à Conta de Ajuste, observado o limite contratual.

Como forma de assegurar a adequada execução contratual, foi estabelecida condicionante específica para a fruição do mecanismo em favor da concessionária: esta somente fará jus à compensação caso tenha executado, no mínimo, 90% das obras de ampliação de capacidade e melhorias exigíveis no período de apuração.

Tal condicionante visa evitar a dissociação entre proteção contratual e desempenho na execução dos investimentos, garantindo que o mecanismo opere de forma alinhada ao interesse público.

4.2 Volume Equivalente de Referência

A nova redação incluída pelo já mencionado Anexo 18, no que se refere à Tabela 1 constante desse Anexo na nova versão, estabelece que os valores apresentados correspondem ao fluxo de tráfego anual estimado, em termos de VDMAeq (volume diário médio anual equivalente móvel para um determinado trecho homogêneo do sistema rodoviário), originários do Modelo Econômico-Financeiro do projeto, de cada praça de pedágio eletrônico ao longo dos anos projetados. Tais valores constituem a base de referência para a definição da banda de variação de demanda do projeto, servindo como parâmetro para a aplicação dos mecanismos de compartilhamento do risco de demanda.





Importante destacar que os dados constantes da Tabela 1 foram elaborados considerando o fluxo de tráfego bruto projetado, desconsiderando eventuais isenções tarifárias. Dessa forma, os volumes ali apresentados refletem o total estimado de passagens equivalentes nas praças de pedágio eletrônico, independentemente de descontos ou políticas tarifárias específicas, de modo a preservar uma referência homogênea e comparável para fins de modelagem da banda de demanda.

5. NOVA DATA DO LEILÃO E MINUTAS FINAIS

Em razão dos ajustes realizados e da consequente necessidade de republicação do edital, foram realizadas tratativas com a B3, ocasião em que se alinhou novo cronograma para o certame, incluindo as datas de recebimento das propostas e de realização do leilão.

Nesse sentido, informa-se que a nova data para o recebimento das propostas será 20/05/2026, das 10h às 12h, enquanto a sessão pública do leilão ocorrerá em 27/05/2026, a partir das 14h, realizada na sede da B3, na cidade de São Paulo.

As minutas finais de Edital, Contrato e Anexos, já com preenchimento do cronograma da licitação (na parte competente a esta SERG), encontram-se às seguintes folhas, como segue:

DOC.	DESCRIÇÃO	FLS. INÍCIO	FLS. FIM
184	Edital e Anexos	8652	8755
186	Contrato	8784	8939
187	Anexos do Contrato	8940	9109
188	PER	9110	9305
185	Manual de Procedimentos B3	8756	8783

O aviso de reabertura desta licitação deve ser publicado no Diário Oficial do Estado do Rio Grande do Sul – DOE/RS e em jornais de grande circulação nacional, bem como disponibilizado para acesso público irrestrito no portal da CELIC e no Portal Nacional de Contratações Públicas.

6. REVISÕES ANTERIORES DAS MINUTAS

Cabe mencionar que os ajustes anteriormente solicitados para retificação no Ofício GAB/SERG nº 010/2026 (fls. 8285–8286) e na Informação Conjunta SUPAR/PSPGE nº 01/2026 (fls. 8287–8289), já apreciados pela Central de Licitações do Estado (CELIC) no presente expediente (fls. 8301–8302 e 8303–8305), e que inicialmente estavam previstos para constar em Aviso de



Retificação, encontram-se devidamente incorporados na presente versão atualizada ora encaminhada.

7. CONCLUSÃO

Diante do exposto, conclui-se que a incorporação do mecanismo de compartilhamento de risco de demanda representa aprimoramento relevante na modelagem do Projeto do Bloco 2, atendendo às recomendações do TCE/RS e contribuindo para o fortalecimento do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Considerando que tais alterações impactam a formulação das propostas pelos potenciais licitantes, verificou-se a necessidade de republicação do edital, a fim de assegurar novo prazo para análise da documentação e elaboração das propostas pelos interessados

Dessa forma, encaminha-se a versão final dos estudos da PPP do Bloco 2, bem como os documentos devidamente corrigidos em decorrência das últimas análises realizadas pela Corte de Contas, para apreciação jurídica pela Procuradoria Setorial desta SERG, bem como para os encaminhamentos necessários.

Os estudos completos compilados e atualizados estão disponíveis no link a seguir: <https://drive.bndes.gov.br/s/TXgP2Qq4aKN7GTN> (senha: RodoviasRS23).

Rodrigo Dutra de Castro
Diretor do Departamento de Concessões e PPPs

De acordo.

Anna Clara Madella Yaginuma
Subsecretária de Parcerias e Concessões





24040000011347

Nome do documento: NOTA TECNICA DCP PP_SERG 06_2026_Republicacao Bloco 2.docx

Documento assinado por	Órgão/Grupo/Matrícula	Data
Rodrigo Dutra de Castro	SERG / DCP PP / 465440401	06/03/2026 19:16:30
Anna Clara Madella Yaginuma	SERG / SUPAR / 499888001	06/03/2026 19:20:34

