



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES

OFÍCIO Nº 838/2024/ASPAR/GM

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Luciano Bivar
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

Assunto: Requerimento de Informação n.º 1084/2024, de autoria da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle - CFFC.

Senhor Primeiro-Secretário,

Cumprimentando-o cordialmente, faço referência ao Ofício 1ª Sec/RI/E/n.º 161 (SEI nº 8442325), de 04 de junho de 2024, por meio do qual Vossa Excelência encaminha cópia do Requerimento n.º 1084/2024 (SEI nº 8442326), da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, da Câmara dos Deputados, que requer informações a respeito sobre as concessões de ferrovias para transporte de passageiros.

Sobre o assunto, a Secretaria Executiva, por meio do Despacho nº 114/2024/PARLAMENTAR - SE/SE (SEI nº 8576063), de 09 de julho de 2024, encaminhou e ratificou a manifestação da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário-SNTF, a qual enviou o Ofício nº 499/2024/SNTF (SEI nº 8572622), de 09 de julho de 2024, contendo os esclarecimentos prestados pelo Departamento de Obras e Projetos (DOP-SNTF), e a Nota Informativa n.º 61/2024/DOP-SNTF/SNTF, de 08 de julho de 2024 (SEI nº 8570493), atendendo aos questionamentos presentes no RIC, conforme segue:

"1- Como o governo planeja garantir que os projetos de ferrovias para passageiros sejam economicamente viáveis e atraentes para investidores privados?"

Embora os trens para passageiros apresentem tantas vantagens e tenham um grande impacto social, muitos deles não são economicamente rentáveis, **não se autofinanciam apenas com as receitas tarifárias** e, normalmente, dependem de subsídios. São elevados os custos de capital, de operação e manutenção, sobrecarregando as finanças públicas. Dessa forma, governos, não apenas do Brasil, procuram formas criativas para tornar esses empreendimentos mais atrativos ao capital privado.

Como política pública, pelos motivos expostos no item 6 desta Nota, o transporte ferroviário de passageiros deve ser encarado também sob outras dimensões que não apenas a economia. Muito embora uma avaliação conclusiva sobre a viabilidade econômica dos primeiros projetos em elaboração (citados no item 9.6 desta Nota) só poderá ser realizada após a conclusão dos respectivos estudos de viabilidade, caso se conclua que apenas as receitas tarifárias estimadas não serão necessárias para garantir a atratividade para investimentos privados, tem-se as seguintes alternativas:

- Utilização de recursos públicos, como aportes e contraprestações, em um modelo de parceria público privada;
- Realização de obras públicas para implantação, adequação e modernização das vias existentes, de forma a adaptá-las para o transporte de passageiros, previamente à concessão do serviço de transporte;
- Inclusão da prestação do serviço de transporte de passageiros como obrigação contratual em uma concessão para transporte de cargas, com o compartilhamento das vias. Desta forma um eventual Valor Presente Líquido (VPL) negativo do transporte de passageiros poderia ser

equilibrado por um VPL positivo decorrente do transporte de cargas. Isto já ocorre nas concessões da Estrada de Ferro Carajás (EFC) e da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM); ou

-Delegação do serviço para outros entes federativos que tenham meios próprios para garantir a atratividade.

Tais alternativas se justificariam pelas dimensões sociais e ambientais inerentes ao transporte ferroviário de passageiros. Neste caso, seria de grande importância que os estudos de viabilidade abordassem de forma qualitativa e quantitativa as externalidades positivas dos projetos de forma a demonstrar de forma transparente para a sociedade a vantajosidade destes.

O diagnóstico apresentado é decorrente de uma visão pragmática do cenário atual no país, no qual o transporte de passageiros ainda não é uma realidade no imaginário de potenciais usuários e investidores.

Caso os primeiros projetos tenham sucesso, essa realidade pode mudar de forma a permitir que novos cenários sejam construídos e que, no futuro, novos modelos possam ser adotados.

2- Quais são os critérios utilizados para determinar quais trechos ferroviários receberão investimentos públicos, especialmente aqueles considerados menos atrativos economicamente?

Neste momento, esta Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, com o apoio da Infra S/A, está conduzindo a contratação de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para seis trechos previamente selecionados ([RLE – EDITAL Nº 009/2024 - INFRA S.A. \(infra.gov.br\)](#)) apresentados no item 9.6 abaixo. Os critérios usados para essa seleção foram:

I - Competência do Ministério dos Transportes: foram selecionados, a partir da Rede de Referência, somente os trechos interestaduais mediante utilização ou não da malha ferroviária federal atual e, também, demais trechos cuja operação se daria mediante utilização da malha ferroviária federal.

II - Distância: propôs-se a distância máxima de 500 km para os trechos elencados na Rede de Referência, considerando uma tolerância de 10% desse limite.

II - Impacto socioambiental: foram descartados inicialmente trechos *greenfield* elencados na Rede de Referência que eventualmente precisem passar por Unidades de Conservação ambiental ou por áreas indígenas. No entanto, alguns trechos com estudos de viabilidade maduros e que buscam, em seu desenvolvimento, mitigar as questões ambientais foram considerados.

IV - Fluxo anual de passageiros na ligação: foram descartados trechos da rede de referência cuja potencial demanda estimada seja inferior a um trem/dia por sentido, considerando uma composição média com capacidade para 250 passageiros, com exceção dos trechos com viés majoritariamente turístico.

V - População: foram descartados trechos *greenfield* elencados na Rede de Referência que não possuam cada um de seus municípios de origem ou destino (O/D) uma população superior a 100 mil habitantes; e trechos *brownfield* elencados na Rede de Referência que não possuam pelo menos um município com população superior a 100 mil habitantes na ligação, considerando municípios O/D ou intermediários.

Após a conclusão dos EVTEA saberemos quais são viáveis, qual o custo estimado, quais seriam as possíveis receitas além das tarifas e qual seria o interesse privado. Só então, estaremos em condições de definir a necessidade de investimentos públicos.

3- Como a ANTT planeja regular as tarifas para equilibrar a modicidade tarifária e a sustentabilidade financeira dos contratos de concessão? A ANTT tem sido acusada de falhar na regulação efetiva das tarifas. Como planeja evitar a repetição desses erros na implementação dos novos contratos de concessão?

Um dos objetivos de nosso trabalho é que a tarifa deverá ser módica. Este tema, inclusive, é tratado na Política Federal de Transporte Ferroviário de passageiros - PFTFP (ainda em minuta de Decreto), conforme mencionado no próprio Requerimento de Informações (8442326) quando inclui entre os objetivos da regulação: "definir tarifas, exceto nas outorgas por autorização, que assegurem tanto o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos quanto à modicidade tarifária, por mecanismos que gerem eficiência e eficácia dos serviços e que permitam o compartilhamento dos ganhos de produtividade com os usuários.". A modicidade é necessária tanto pelo aspecto social quanto pelo fato de que o transporte ferroviário terá que concorrer com outros modos de transporte. Além disso, a questão da sustentabilidade financeira será avaliada nos estudos de viabilidade que estão sendo elaborados, os quais poderão indicar a necessidade de outras receitas que não a tarifária, bem como a necessidade de outras formas de subsídios ou subvenções. Para maiores informações, no entanto, cabe consultar a ANTT.

4- Pode detalhar como funcionará o regime de autorização para operadores privados que desejam construir e operar rotas não previstas pelo governo? Quais serão as regras mínimas de serviço exigidas?

Para responder a essa questão, é importante mencionar o que diz o Marco Legal das Ferrovias. A Lei 14.273, de 2021, determina que o regulador ferroviário deve analisar a convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário, avaliar a viabilidade locacional do requerimento com as demais ferrovias implantadas ou outorgadas e deliberar sobre o requerimento, sendo que, cumpridas as exigências legais, nenhuma autorização deve ser negada, exceto por incompatibilidade com a política nacional de transporte ferroviário ou por motivo técnico operacional relevante, devidamente justificado.

Lei 14.273, de 2021

Art. 25. O interessado em obter a autorização para a exploração de novas ferrovias, novos pátios e demais instalações acessórias pode requerê-la diretamente ao regulador ferroviário, a qualquer tempo, na forma da regulamentação.

...

§ 3º Conhecido o requerimento de autorização de que trata o caput deste artigo, o regulador ferroviário deve

I - analisar a convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário;

II - elaborar e publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet;

III - analisar a documentação, os projetos e os estudos que o compõem e deliberar sobre a outorga da autorização;

IV - publicar o resultado motivado da deliberação e, em caso de deferimento, o extrato do contrato.

§ 4º O regulador ferroviário deve avaliar a viabilidade locacional do requerimento com as demais ferrovias implantadas ou outorgadas.

§ 5º Verificada alguma incompatibilidade locacional, o requerente deve apresentar solução técnica adequada para o conflito identificado.

§ 6º Cumpridas as exigências legais, nenhuma autorização deve ser negada, exceto por incompatibilidade com a política nacional de transporte ferroviário ou por motivo técnico operacional relevante, devidamente justificado.

5- Em relação aos trens de média e alta velocidade, como o governo vê o futuro dessas modalidades no Brasil, considerando os desafios de demanda e viabilidade econômica?

Por possuírem requisitos técnicos e tecnológicos mais restritivos, a estruturação de projetos de alta velocidade é mais complexa e os riscos inerentes ao processo são maiores. Por este motivo, o primeiro pacote de projetos a ser estruturado não necessariamente tem como premissa o transporte ferroviário de alta velocidade. Caso se vislumbre, a partir dos dados inicialmente levantados, a viabilidade de que em alguns dos trechos a alta velocidade possa ser viável, essa possibilidade não está descartada.

6- Considerando os projetos de trens de passageiros em estudo, quais são os mais avançados e quando podemos esperar ver progressos tangíveis nesses projetos?

Tomando por base o **Plano de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros - PDTFP** ([Plano — Ministério dos Transportes \(www.gov.br\)](#)), desenvolvido em parceria com o Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC), a Infra S/A, sob demanda deste Ministério dos Transportes, publicou o Edital nº 009/2024 visando a contratação de empresa para elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a implantação e exploração de transporte ferroviário de passageiros em seis ligações da malha existente indicadas pela SNTF/MT ([RLE – EDITAL Nº 009/2024 - INFRA S.A. \(infra.gov.br\)](#)). O Edital prevê a entrega dos primeiros estudos (EVTEA) em seis meses, e de todos em um ano. As ligações contempladas neste lote foram:

Brasília (DF) e Luziânia (GO);

Rio Grande (RS) e Pelotas (RS);

Londrina (PR) e Maringá (PR);

Fortaleza (CE) e Sobral (CE);

São Luís (MA) e Itapecuru Mirim (MA); e

Salvador (BA) e Feira de Santana (BA).

7- Como o Ministério dos Transportes pretende assegurar que as rotas turísticas existentes sejam mantidas e potencialmente expandidas sob o novo plano de ferrovias de passageiros?

Neste caso, é bom lembrar os limites da competência da União. Segundo a Constituição de 1988, artigo 21, compete à União explorar, direta ou indiretamente, os serviços de transporte ferroviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado. Normalmente os trens turísticos têm suas linhas dentro do mesmo Estado, sendo deste, portanto, a competência.

Constituição Federal de 1988

Art. 21. Compete à União:

...

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

...

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

Hoje, encontram-se em operação cerca de 12 rotas turísticas, autorizadas pela ANTT, a partir de regulamento próprio.

Para empreendimentos futuros dessa natureza, em relação ao financiamento de projetos de interesse turístico, importa mencionar a existência do Fundo Geral de Turismo - FUNGETUR, um fundo especial de financiamento, vinculado ao Ministério do Turismo, com orçamento específico, patrimônio próprio e autonomia financeira e orçamentária, que tem por finalidade o fomento e a provisão de recursos para o financiamento de empreendimentos turísticos considerados de interesse ao desenvolvimento do turismo nacional, com oferta de crédito a empresas direta ou indiretamente ligadas ao turismo. São passíveis de financiamento: obras civis para implantação, ampliação, modernização e reforma de empreendimentos turísticos; bens destinados a empreendimentos turísticos e capital de giro destinado a empreendimentos turísticos. Independentemente da linha de crédito contratada, a taxa de encargos financeiros é de 5% ao ano acrescida da variação anual taxa SELIC. Informações mais detalhadas sobre o FUNGETUR podem ser obtidas no site: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/fungetur>.

8- Como o governo planeja envolver as comunidades locais e os potenciais usuários no processo de planejamento e implementação dessas novas rotas ferroviárias?

Conforme mencionado na justificativa do requerimento da Câmara dos Deputados (8442326), este Ministério dos Transportes está elaborando uma proposta de Decreto contendo a Política Federal do Transporte Ferroviário de Passageiros - PFTFP que já passou por consulta pública e será encaminhado ao Presidente da República para análise e, em caso de concordância, publicação. Nesta proposta de Decreto, está prevista a participação popular em alguns de seus artigos:

Minuta de Decreto da Política Federal de Transporte Ferroviário de Passageiros:

Art. 6º A Política Federal de Transporte Ferroviário de Passageiros é orientada pelas seguintes diretrizes:

...

V - participação da sociedade, governo e mercado, no desenvolvimento e implementação da Política Federal do Transporte Ferroviário de Passageiros;

Art. 14. A elaboração e as revisões periódicas do planejamento deverão contemplar etapas de participação social.

Art. 19. São direitos dos usuários dos serviços regidos pela Política Federal do Transporte Ferroviário de Passageiros, sem prejuízo daqueles previstos nas Leis nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 13.460, de 26 de junho de 2017:

...

II - amplo acesso às informações sobre os serviços prestados;

...

IV - acesso a relatórios periódicos sobre a qualidade da prestação dos serviços, que deverá ser disponibilizado no sítio eletrônico da ANTT e da operadora;

...

VI - meios para apresentação de sugestões e de reclamações com os respectivos prazos de resposta

na forma da regulação da ANTT;

Art. 28. Eventuais transferências voluntárias de recursos da União para demais entes da Federação observarão os seguintes critérios preferenciais que nortearão as transferências:

...

V - adotarem instrumentos de transparência, participação e controle popular."

Ressalto, mais uma vez, o entusiasmo da Pasta na ideia de desenvolver e expandir o transporte de passageiros ferroviário no Brasil. Reconheço a importância vital dessa modalidade para atender à demanda crescente e preencher a carência existente em nossa infraestrutura de transporte. No entanto, para transformar essa visão em realidade, é imprescindível a colaboração de parceiros privados interessados em investir nesse setor. Reitero a determinação do Ministério e equipe em encontrar caminhos viáveis e promissores para tornar esse negócio uma realidade, proporcionando um futuro mais conectado, eficiente e sustentável para os brasileiros.

Por fim, reafirmo que a equipe técnica desta Pasta permanece à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

GEORGE SANTORO

Ministro de Estado dos Transportes - Substituto

Anexos: I- Ofício n.º 445/2024/SNTF (SEI n.º 8572622)

II-Nota Informativa n.º 61/2024/DOP-SNTF/SNTF (SEI n.º 8570493)



Documento assinado eletronicamente por **George André Palermo Santoro, Ministro de Estado dos Transportes - Substituto**, em 11/07/2024, às 17:09, 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 **8581661** e o código CRC **F5822716**.



Referência: Processo nº 690152/2024



SEI nº 8581661

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 NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

OFÍCIO Nº 445/2024/SNTF

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor,

DONMARQUES ANVERES DE MENDONÇA

Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - Substituto

Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - AESPAR

Ministério dos Transportes

Assunto: Requerimento de Informação nº 1084/2024, de autoria da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle - CFFC.

Senhor Chefe da Assessoria,

1. Refiro-me aos Ofícios nº 626/2024/ASPAR/GM (SEI nº 8443432), nº 726/2024/ASPAR/GM (SEI nº 8500167), e nº 783/2024/ASPAR/GM (SEI nº 8531285), que encaminham para análise e manifestação, o Requerimento de Informação nº 1084/2024 (SEI nº 8442326, da Comissão de Fiscalização e Controle da Câmara dos Deputados sobre ferrovias para o transporte de passageiros.
2. Sobre o assunto, encaminho a Nota Informativa nº 49/2024/DOP-SNTF/SNTF, de 11 de junho de 2024 (SEI nº 8469060), com as informações do Departamento de Obras e Projetos desta Secretaria.
3. Com base nas informações da referida Nota, informa-se que o Ministério dos Transportes e a Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários tem a missão de trabalhar pelo desenvolvimento dos transportes sobre trilhos e tem se empenhado em traduzir este compromisso em ações. Seguimos trabalhando na elaboração de estudos, projetos e na construção de infraestruturas, preferencialmente em parcerias com o setor privado. O objetivo é oferecer novos trechos ferroviários de cargas e passageiros pelo Brasil buscando o aproveitamento e a recuperação da malha nacional e a promoção de avanços nos transportes sobre trilhos.
4. Considerando a instrução processual, esta Secretaria, alinhada aos entendimentos do Departamento de Obras e Projetos (SEI nº 8469060), encaminha os autos para apreciação e adoção das providências julgadas necessárias.

Atenciosamente,

MARYANE DA SILVA FIGUEIREDO ARAÚJO

Secretária Nacional de Transporte Ferroviário - Substituta



Documento assinado eletronicamente por **Maryane da Silva Figueiredo Araujo, Secretária Nacional de Transporte Ferroviário Substituta**, em 01/07/2024, às 17:05, 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 **8539656** e o código CRC **D95E18CB**.



Referência: Processo nº 690152/2024



SEI nº 8539656

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 FERROVIÁRIO
DEPARTAMENTO DE OBRAS E PROJETOS

Nota Informativa nº 61/2024/DOP-SNTF/SNTF

Brasília, 08 de julho de 2024

I. SUMÁRIO

1. O presente processo trata do requerimento de informações (8442326) da Comissão de Fiscalização e Controle da Câmara dos Deputados sobre ferrovias para o transporte de passageiros.

II. OBJETIVO

2. Subsidiar o Secretário Nacional de Transporte Ferroviário a responder ao requerimento de informações (8442326) da Comissão de Fiscalização e Controle da Câmara dos Deputados sobre ferrovias para o transporte de passageiros.

III. INFORMAÇÕES

3. A Comissão de Fiscalização e Controle da Câmara dos Deputados enviou ao Ministro dos Transportes, Sr. Renan Filho, um requerimento de um conjunto de informações sobre ferrovias para o transporte de passageiros (8442326), *in verbis*:

"Desse modo, solicito o detalhamento das seguintes informações:

- Como o governo planeja garantir que os projetos de ferrovias para passageiros sejam economicamente viáveis e atraentes para investidores privados?
- Quais são os critérios utilizados para determinar quais trechos ferroviários receberão investimentos públicos, especialmente aqueles considerados menos atrativos economicamente?
- Como a ANTT planeja regular as tarifas para equilibrar a modicidade tarifária e a sustentabilidade financeira dos contratos de concessão? A ANTT tem sido acusada de falhar na regulação efetiva das tarifas. Como planeja evitar a repetição desses erros na implementação dos novos contratos de concessão?
- Pode detalhar como funcionará o regime de autorização para operadores privados que desejam construir e operar rotas não previstas pelo governo? Quais serão as regras mínimas de serviço exigidas?
- Em relação aos trens de média e alta velocidade, como o governo vê o futuro dessas modalidades no Brasil, considerando os desafios de demanda e viabilidade econômica?
- Considerando os projetos de trens de passageiros em estudo, quais são os mais avançados e quando podemos esperar ver progressos tangíveis nesses projetos?
- Como o Ministério dos Transportes pretende assegurar que as rotas turísticas existentes sejam mantidas e potencialmente expandidas sob o novo plano de ferrovias de passageiros?
- Como o governo planeja envolver as comunidades locais e os potenciais usuários no processo de planejamento e implementação dessas novas rotas ferroviárias?"

4. Ainda, segundo o requerimento (8442326), foi noticiado pelo Poder360 que o Governo Lula está elaborando um conjunto de regras para impulsionar o transporte ferroviário de passageiros. A Política Federal do Transporte Ferroviário de Passageiros, que servirá como complemento ao Marco Legal das Ferrovias, foi colocada em consulta pública pelo Ministério dos Transportes, e seu texto final deve ser publicado via decreto presidencial nos próximos meses. Ele lembra que o principal desafio é tornar os projetos atraentes para investidores. Nesse sentido, o modelo de concessão proposto permite que as operadoras explorem comercialmente espaços nas estações e imóveis nos arredores e na faixa de domínio da ferrovia.

5. O documento lembra que, nas últimas décadas, as promessas mais significativas de ferrovias

de passageiros incluíam trens de alta velocidade, como o trecho Rio - São Paulo e, mesmo com a concessão do trecho à TAV Brasil, até o momento nada foi concretizado.

IV. ANÁLISE E RESPOSTAS AOS QUESTIONAMENTOS

6. Em alinhamento com a preocupação da Comissão de Fiscalização e Controle da Câmara dos Deputados, esta Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF entende que o transporte ferroviário de passageiros contempla múltiplos benefícios em relação a outros modos de transportes, uma vez que não há trânsito com outros veículos em suas vias. Ele diminui o tempo das viagens, reduz o número de acidentes, oferece conforto, evita gastos com manutenção das rodovias, consome menos combustível, é mais acessível que uma viagem por automóvel e atenua problemas relacionados ao meio ambiente por reduzir a emissão de gases poluentes.

7. Adicionalmente, a ferrovia é uma infraestrutura permanente e sua implantação representa um compromisso de longo prazo com a região, permitindo a passagem do transporte pelas décadas seguintes. Ao facilitar o transporte de cargas e pessoas e impulsionar o comércio e a indústria local, as ferrovias impactam no crescimento das cidades e no desenvolvimento econômico das regiões. Assim, as cidades servidas por ferrovias se tornam polos de geração e atração de pessoas e negócios.

8. Um país de grandes dimensões geográficas e populacionais, como o Brasil, apresenta vocação para o transporte de passageiros por ferrovias. No entanto hoje, o país conta apenas com duas linhas de trens regulares: a Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM) e a Estrada de Ferro Carajás (EFC), totalizando juntas 1.877 km, que operam nas janelas operacionais dos trens de carga, o que é muito pouco para as potencialidades do território brasileiro. Além dessas ferrovias, sobreviveram o transporte por trens urbanos e suburbanos em áreas densamente povoadas e alguns trechos de trens de passageiros de forma não regular, como os turísticos, comemorativos ou histórico-culturais.

9. Com relação aos questionamentos, respondemos a cada um separadamente:

9.1. **Como o governo planeja garantir que os projetos de ferrovias para passageiros sejam economicamente viáveis e atraentes para investidores privados?**

Embora os trens para passageiros apresentem tantas vantagens e tenham um grande impacto social, muitos deles não são economicamente rentáveis, **não se autofinanciam apenas com as receitas tarifárias** e, normalmente, dependem de subsídios. São elevados os custos de capital, de operação e manutenção, sobrecarregando as finanças públicas. Dessa forma, governos, não apenas do Brasil, procuram formas criativas para tornar esses empreendimentos mais atrativos ao capital privado.

Como política pública, pelos motivos expostos no item 6 desta Nota, o transporte ferroviário de passageiros deve ser encarado também sob outras dimensões que não apenas a economia. Muito embora uma avaliação conclusiva sobre a viabilidade econômica dos primeiros projetos em elaboração (citados no item 9.6 desta Nota) só poderá ser realizada após a conclusão dos respectivos estudos de viabilidade, caso se conclua que apenas as receitas tarifárias estimadas não serão necessárias para garantir a atratividade para investimentos privados, tem-se as seguintes alternativas:

- Utilização de recursos públicos, como aportes e contraprestações, em um modelo de parceria público-privada;
- Realização de obras públicas para implantação, adequação e modernização das vias existentes, de forma a adaptá-las para o transporte de passageiros, previamente à concessão do serviço de transporte;
- Inclusão da prestação do serviço de transporte de passageiros como obrigação contratual em uma concessão para transporte de cargas, com o compartilhamento das vias. Desta forma um eventual Valor Presente Líquido (VPL) negativo do transporte de passageiros poderia ser equilibrado por um VPL positivo decorrente do transporte de cargas. Isto já ocorre nas concessões da Estrada de Ferro Carajás (EFC) e da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM); ou
- Delegação do serviço para outros entes federativos que tenham meios próprios para garantir a atratividade.

Tais alternativas se justificariam pelas dimensões sociais e ambientais inerentes ao transporte ferroviário de passageiros. Neste caso, seria de grande importância que os estudos de viabilidade abordassem de forma qualitativa e quantitativa as externalidades positivas dos projetos de forma a demonstrar de forma transparente para a sociedade a vantagem destes.

O diagnóstico apresentado é decorrente de uma visão pragmática do cenário atual no país, no qual o transporte de passageiros ainda não é uma realidade no imaginário de potenciais usuários e investidores.

Caso os primeiros projetos tenham sucesso, essa realidade pode mudar de forma a permitir que novos cenários sejam construídos e que, no futuro, novos modelos possam ser adotados.

9.2. **Quais são os critérios utilizados para determinar quais trechos ferroviários receberão investimentos públicos, especialmente aqueles considerados menos atrativos economicamente?**

Neste momento, esta Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, com o apoio da Infra S/A, está conduzindo a contratação de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para seis trechos previamente selecionados ([RLE – EDITAL Nº 009/2024 - INFRA S.A. \(infrasa.gov.br\)](#)) apresentados no item 9.6 abaixo. Os critérios usados para essa seleção foram:

I - **Competência do Ministério dos Transportes:** foram selecionados, a partir da Rede de Referência, somente os trechos interestaduais mediante utilização ou não da malha ferroviária federal atual e, também, demais trechos cuja operação se daria mediante utilização da malha ferroviária federal.

II - **Distância:** propôs-se a distância máxima de 500 km para os trechos elencados na Rede de Referência, considerando uma tolerância de 10% desse limite.

III - **Impacto socioambiental:** foram descartados inicialmente trechos *greenfield* elencados na Rede de Referência que eventualmente precisem passar por Unidades de Conservação ambiental ou por áreas indígenas. No entanto, alguns trechos com estudos de viabilidade maduros e que buscam, em seu desenvolvimento, mitigar as questões ambientais foram considerados.

IV - **Fluxo anual de passageiros na ligação:** foram descartados trechos da rede de referência cuja potencial demanda estimada seja inferior a um trem/dia por sentido, considerando uma composição média com capacidade para 250 passageiros, com exceção dos trechos com viés majoritariamente turístico.

V - **População:** foram descartados trechos *greenfield* elencados na Rede de Referência que não possuam cada um de seus municípios de origem ou destino (O/D) uma população superior a 100 mil habitantes; e trechos *brownfield* elencados na Rede de Referência que não possuam pelo menos um município com população superior a 100 mil habitantes na ligação, considerando municípios O/D ou intermediários.

Após a conclusão dos EVTEA saberemos quais são viáveis, qual o custo estimado, quais seriam as possíveis receitas além das tarifas e qual seria o interesse privado. Só então, estaremos em condições de definir a necessidade de investimentos públicos.

9.3. **Como a ANTT planeja regular as tarifas para equilibrar a modicidade tarifária e a sustentabilidade financeira dos contratos de concessão? A ANTT tem sido acusada de falhar na regulação efetiva das tarifas. Como planeja evitar a repetição desses erros na implementação dos novos contratos de concessão?**

Um dos objetivos de nosso trabalho é que a tarifa deverá ser módica. Este tema, inclusive, é tratado na Política Federal de Transporte Ferroviário de passageiros - PFTFP (ainda em minuta de Decreto), conforme mencionado no próprio Requerimento de Informações (8442326) quando inclui entre os objetivos da regulação: "definir tarifas, exceto nas outorgas por autorização, que assegurem tanto o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos quanto à modicidade tarifária, por mecanismos que gerem eficiência e eficácia dos serviços e que permitam o compartilhamento dos ganhos de produtividade com os usuários.". A modicidade é necessária tanto pelo aspecto social quanto pelo fato de que o transporte ferroviário terá que concorrer com outros modos de transporte.

Além disso, a questão da sustentabilidade financeira será avaliada nos estudos de viabilidade que estão sendo elaborados, os quais poderão indicar a necessidade de outras receitas que não a tarifária, bem como a necessidade de outras formas de subsídios ou subvenções. Para maiores informações, no entanto, cabe consultar a ANTT.

9.4. Pode detalhar como funcionará o regime de autorização para operadores privados que desejam construir e operar rotas não previstas pelo governo? Quais serão as regras mínimas de serviço exigidas?

Para responder a essa questão, é importante mencionar o que diz o Marco Legal das Ferrovias. A Lei 14.273, de 2021, determina que o regulador ferroviário deve analisar a convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário, avaliar a viabilidade locacional do requerimento com as demais ferrovias implantadas ou outorgadas e deliberar sobre o requerimento, sendo que, cumpridas as exigências legais, nenhuma autorização deve ser negada, exceto por incompatibilidade com a política nacional de transporte ferroviário ou por motivo técnico-operacional relevante, devidamente justificado.

Lei 14.273, de 2021

Art. 25. O interessado em obter a autorização para a exploração de novas ferrovias, novos pátios e demais instalações acessórias pode requerê-la diretamente ao regulador ferroviário, a qualquer tempo, na forma da regulamentação.

...

§ 3º Conhecido o requerimento de autorização de que trata o caput deste artigo, o regulador ferroviário deve

I - analisar a convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário;

II - elaborar e publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet;

III - analisar a documentação, os projetos e os estudos que o compõem e deliberar sobre a outorga da autorização;

IV - publicar o resultado motivado da deliberação e, em caso de deferimento, o extrato do contrato.

§ 4º O regulador ferroviário deve avaliar a viabilidade locacional do requerimento com as demais ferrovias implantadas ou outorgadas.

§ 5º Verificada alguma incompatibilidade locacional, o requerente deve apresentar solução técnica adequada para o conflito identificado.

§ 6º Cumpridas as exigências legais, nenhuma autorização deve ser negada, exceto por incompatibilidade com a política nacional de transporte ferroviário ou por motivo técnico-operacional relevante, devidamente justificado.

9.5. Em relação aos trens de média e alta velocidade, como o governo vê o futuro dessas modalidades no Brasil, considerando os desafios de demanda e viabilidade econômica?

Por possuírem requisitos técnicos e tecnológicos mais restritivos, a estruturação de projetos de alta velocidade é mais complexa e os riscos inerentes ao processo são maiores. Por este motivo, o primeiro pacote de projetos a ser estruturado não necessariamente tem como premissa o transporte ferroviário de alta velocidade. Caso se vislumbre, a partir dos dados inicialmente levantados, a viabilidade de que em alguns dos trechos a alta velocidade possa ser viável, essa possibilidade não está descartada.

9.6. Considerando os projetos de trens de passageiros em estudo, quais são os mais avançados e quando podemos esperar ver progressos tangíveis nesses projetos?

Tomando por base o **Plano de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros - PDTFP** ([Plano — Ministério dos Transportes \(www.gov.br\)](http://www.gov.br)), desenvolvido em parceria com o Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC), a Infra S/A, sob demanda deste Ministério dos Transportes, publicou o Edital nº 009/2024 visando a contratação de empresa para elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a implantação e exploração de transporte ferroviário de passageiros em seis ligações da malha existente indicadas pela SNTF/MT ([RLE – EDITAL Nº 009/2024 - INFRA S.A. \(infra.gov.br\)](http://infra.gov.br)). O Edital prevê a entrega dos primeiros estudos (EVTEA) em seis meses, e de todos em um ano. As ligações contempladas neste lote foram:

Brasília (DF) e Luziânia (GO);

Rio Grande (RS) e Pelotas (RS);
Londrina (PR) e Maringá (PR);
Fortaleza (CE) e Sobral (CE);
São Luís (MA) e Itapecuru Mirim (MA); e
Salvador (BA) e Feira de Santana (BA).

9.7. Como o Ministério dos Transportes pretende assegurar que as rotas turísticas existentes sejam mantidas e potencialmente expandidas sob o novo plano de ferrovias de passageiros?

Neste caso, é bom lembrar os limites da competência da União. Segundo a Constituição de 1988, artigo 21, compete à União explorar, direta ou indiretamente, os serviços de transporte ferroviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado. Normalmente os trens turísticos têm suas linhas dentro do mesmo Estado, sendo deste, portanto, a competência.

Constituição Federal de 1988

Art. 21. Compete à União:

...

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

...

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

Hoje, encontram-se em operação cerca de 12 rotas turísticas, autorizadas pela ANTT, a partir de regulamento próprio.

Para empreendimentos futuros dessa natureza, em relação ao financiamento de projetos de interesse turístico, importa mencionar a existência do Fundo Geral de Turismo - FUNGETUR, um fundo especial de financiamento, vinculado ao Ministério do Turismo, com orçamento específico, patrimônio próprio e autonomia financeira e orçamentária, que tem por finalidade o fomento e a provisão de recursos para o financiamento de empreendimentos turísticos considerados de interesse ao desenvolvimento do turismo nacional, com oferta de crédito a empresas direta ou indiretamente ligadas ao turismo. São passíveis de financiamento: obras civis para implantação, ampliação, modernização e reforma de empreendimentos turísticos; bens destinados a empreendimentos turísticos e capital de giro destinado a empreendimentos turísticos. Independentemente da linha de crédito contratada, a taxa de encargos financeiros é de 5% ao ano acrescida da variação anual taxa SELIC. Informações mais detalhadas sobre o FUNGETUR podem ser obtidas no site: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/fungetur>.

9.8. Como o governo planeja envolver as comunidades locais e os potenciais usuários no processo de planejamento e implementação dessas novas rotas ferroviárias?

Conforme mencionado na justificativa do requerimento da Câmara dos Deputados (8442326), este Ministério dos Transportes está elaborando uma proposta de Decreto contendo a Política Federal do Transporte Ferroviário de Passageiros - PFTFP que já passou por consulta pública e será encaminhado ao Presidente da República para análise e, em caso de concordância, publicação. Nesta proposta de Decreto, está prevista a participação popular em alguns de seus artigos:

Minuta de Decreto da Política Federal de Transporte Ferroviário de Passageiros:

Art. 6º A Política Federal de Transporte Ferroviário de Passageiros é orientada pelas seguintes diretrizes:

...

V - participação da sociedade, governo e mercado, no desenvolvimento e implementação da Política Federal do Transporte Ferroviário de Passageiros;

Art. 14. A elaboração e as revisões periódicas do planejamento deverão contemplar etapas de participação social.

Art. 19. São direitos dos usuários dos serviços regidos pela Política Federal do Transporte Ferroviário de Passageiros, sem prejuízo daqueles previstos nas Leis nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 13.460, de 26 de junho de 2017:

...

II - amplo acesso às informações sobre os serviços prestados;

...

IV - acesso a relatórios periódicos sobre a qualidade da prestação dos serviços, que deverá ser disponibilizado no sítio eletrônico da ANTT e da operadora;

...

VI - meios para apresentação de sugestões e de reclamações com os respectivos prazos de resposta na forma da regulação da ANTT;

Art. 28. Eventuais transferências voluntárias de recursos da União para demais entes da Federação observarão os seguintes critérios preferenciais que nortearão as transferências:

...

V - adotarem instrumentos de transparência, participação e controle popular.

10. Finalmente, informamos que o Ministério dos Transportes e sua Secretaria Nacional de Transportes Ferroviários tem a missão de trabalhar pelo desenvolvimento dos transportes sobre trilhos e tem se empenhado em traduzir este compromisso em ações. Seguimos trabalhando na elaboração de estudos, projetos e na construção de infraestruturas, preferencialmente em parcerias com o setor privado. O objetivo é oferecer novos trechos ferroviários de cargas e passageiros pelo Brasil buscando o aproveitamento e a recuperação da malha nacional e a promoção de avanços nos transportes sobre trilhos.

À consideração superior.

(assinado eletronicamente)

Geraldo Freire Garcia

Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental

(assinado eletronicamente)

Sérgio Ricardo Lemos de Alcântara

Coordenador-Geral substituto de Obras e Projetos

De acordo. Encaminhe-se o processo ao Gabinete da SNTF para compor a resposta à Comissão de Fiscalização e Controle da Câmara dos Deputados.

(assinado eletronicamente)

Maryane da Silva Figueiredo Araújo

Diretora do Departamento de Obras e Projetos



Documento assinado eletronicamente por **Maryane da Silva Figueiredo Araujo, Diretora de Obras e Projetos**, em 09/07/2024, às 10:20, 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 **Geraldo Freire Garcia, Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental**, em 09/07/2024, às 10:24, 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 **Sérgio Ricardo Lemos de Alcântara**, Assessor Técnico, em 09/07/2024, às 10:32, 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 **8570493** e o código CRC **B52706D9**.



Referência: Processo nº 690152/2024



SEI nº 8570493

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