



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES

OFÍCIO Nº 93/2025/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 nº 4599/2024, de autoria do Deputado Federal Marcos Tavares.

Senhor Primeiro-Secretário,

Cumprimentando-o cordialmente, faço referência ao Ofício 1ªSec/RI/E/nº 520 (9231668), de 30 de dezembro de 2025, por meio do qual Vossa Excelência encaminha cópia do Requerimento nº 4599/2024 (9168818), de autoria do Deputado Federal Marcos Tavares (PDT/RJ), que requer informações sobre os investimentos realizados na melhoria da infraestrutura de transporte e logística para o escoamento de produtos agrícolas nas regiões sudeste do Brasil, em especial o estado do Rio de Janeiro.

1. Quais foram os critérios técnicos e econômicos utilizados pelo Ministério da Infraestrutura para definir os investimentos na melhoria da infraestrutura de transporte e logística no estado do Rio de Janeiro, especialmente para o escoamento de produtos agrícolas? Como esses critérios garantem que as necessidades prioritárias do estado sejam atendidas?
2. O estado do Rio de Janeiro foi considerado uma prioridade em relação a outras regiões do Sudeste no planejamento de investimentos? Se não, quais foram os motivos e como o estado se posiciona na hierarquia de prioridades do Ministério?
3. Quais foram os impactos econômicos observados desde a implementação dos investimentos em infraestrutura no estado do Rio de Janeiro, particularmente no que se refere ao escoamento de produtos agrícolas? Existe um estudo ou relatório que demonstre os resultados alcançados, como a redução de custos logísticos, aumento de produtividade ou melhoria no acesso aos mercados?
4. Como o Ministério está medindo o impacto desses investimentos na competitividade dos produtos agrícolas do Rio de Janeiro no mercado nacional e internacional?
5. Quais mecanismos de monitoramento foram implementados para garantir a execução eficiente e dentro do prazo dos projetos de infraestrutura no estado do Rio de Janeiro? Existe um cronograma detalhado e público que permita o acompanhamento dessas obras?
6. Houve atrasos ou problemas na execução dos projetos de infraestrutura de transporte e logística no estado do Rio de Janeiro? Se sim, quais foram as causas e as medidas corretivas adotadas pelo Ministério?
7. Quais parcerias público-privadas (PPPs) e concessões foram estabelecidas para a melhoria da infraestrutura de transporte e logística no estado do Rio de Janeiro? Como essas parcerias estão contribuindo para a eficiência e sustentabilidade dos projetos?
8. Existe algum modelo de concessão ou PPP que foi considerado mais eficaz para a região? Como esses modelos foram selecionados e quais foram os critérios utilizados para garantir que eles atendessem às necessidades específicas do estado?
9. Quais investimentos específicos foram realizados na infraestrutura portuária e ferroviária do

estado do Rio de Janeiro para facilitar o escoamento de produtos agrícolas? Como o Ministério está integrando essas modalidades de transporte para melhorar a logística e reduzir os custos para os produtores rurais?

10.Existem planos de expansão ou modernização das linhas ferroviárias e dos portos no estado do Rio de Janeiro? Se sim, quais são as metas e prazos estabelecidos, e como esses projetos se alinham com as demandas do setor agrícola?

11.Como o Ministério da Infraestrutura está promovendo a integração regional entre o estado do Rio de Janeiro e outros estados do Sudeste para melhorar o escoamento de produtos agrícolas? Existe um plano para desenvolver a intermodalidade (uso combinado de diferentes meios de transporte) na região?

12.Quais foram os resultados até agora em termos de integração logística e como isso tem contribuído para o escoamento mais eficiente dos produtos agrícolas do estado do Rio de Janeiro?

13.Quais são as medidas adotadas pelo Ministério para garantir que os projetos de infraestrutura no estado do Rio de Janeiro sejam sustentáveis e minimizem os impactos ambientais? Existe uma análise de impacto ambiental detalhada para os projetos em execução?

14.Como o Ministério está promovendo o uso de tecnologias e práticas sustentáveis nos projetos de infraestrutura de transporte e logística, especialmente no escoamento de produtos agrícolas?

Sobre o assunto, a Secretaria Executiva, por meio do Ofício nº 17/2025/PARLAMENTAR - SE/SE (SEI nº 9259116), de 15 de janeiro de 2025, encaminhou e ratificou as manifestações da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR, a qual manifestou por intermédio do por meio do Ofício nº 27/2025/SNTR (SEI nº 9247913), acompanhado pelas Notas Informativas nº 135/2024/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR (SEI nº 9230955) e nº 1/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR (SEI nº 9241859) e à Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário - SNTF, por intermédio do Ofício nº 998/2024/SNTF (SEI nº 9231060), acompanhado pela Nota Informativa nº 4/2024/GP-DOP/DOP-SNTF/SNTF (SEI nº 9191372).

Considerando especificidade técnica e o extenso esclarecimento do tema em questão, encaminhamos, em anexo, os documentos pertinentes, os quais contêm as informações necessárias para atender aos questionamentos apresentados. Por fim, reafirmo que a equipe técnica desta Pasta permanece à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Anexos:

- Ofício nº 17/2025/PARLAMENTAR - SE/SE (SEI nº 9259116);
- Ofício nº 27/2025/SNTR (SEI nº 9247913);
- Nota Informativa nº 135/2024/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR (SEI nº 9230955);
- Nota Informativa nº 1/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR (SEI nº 9241859);
- Ofício nº 998/2024/SNTF (SEI nº 9231060); e
- Nota Informativa nº 4/2024/GP-DOP/DOP-SNTF/SNTF (SEI nº 9191372).

Atenciosamente,

JOSÉ RENAN VASCONCELOS CALHEIROS FILHO
Ministro de Estado dos Transportes



Documento assinado eletronicamente por **José Renan Vasconcelos Calheiros Filho, Ministro de Estado dos Transportes**, em 30/01/2025, às 09:44, 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 **9332577** e o código CRC **09EFCF3C**.



Referência: Processo nº 50000.038797/2024-71



SEI nº 9332577

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Civico 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 17/2025/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: Solicita análise do Requerimento de Informação nº 4599/2024, de autoria do Deputado Federal Marcos Tavares.

Senhor Chefe,

1. Faço referência ao Ofício-Circular nº 952/2024/ASPAR/GM (SEI nº 9168830), no qual a Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos – AESPAR solicita análise do Requerimento de Informação nº 4599/2024, de autoria do Deputado Federal Marcos Tavares, (PDT/RJ), que requer **informações sobre os investimentos realizados na melhoria da infraestrutura de transporte e logística para o escoamento de produtos agrícolas nas regiões sudeste do Brasil em especial o estado do Rio de Janeiro** (SEI nº 9168818).

2. Sobre o assunto, informo que a Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR, por meio do OFÍCIO Nº 27/2025/SNTR (SEI nº 9247913) e à Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário - SNTF, por intermédio do OFÍCIO Nº 998/2024/SNTF (SEI nº 9231060), apresentaram considerações a respeito.

3. Diante do exposto, estando a Secretaria-Executiva devidamente ciente, **ratifico as manifestações apresentadas.**

Atenciosamente,

GEORGE SANTORO

Secretario-Executivo

Anexos: I - OFÍCIO Nº 27/2025/SNTR (SEI nº 9247913);
II - OFÍCIO Nº 998/2024/SNTF (SEI nº 9231060);
III - Nota Informativa nº 135/2024/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR, de 30 de dezembro de 2024 (SEI nº 9230955);
IV - Despacho nº 2/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR, de 09 de janeiro de 2025 (SEI nº 9248084);
V - Nota Informativa nº 1/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR, de 06 de janeiro de 2025 (SEI nº 9241859);
VI - Nota Informativa nº 4/2024/GP-DOP/DOP-SNTF/SNTF (SEI nº 9191372).



Documento assinado eletronicamente por **George André Palermo Santoro**, **Secretário Executivo**, em 15/01/2025, às 10:58, 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 **9259116** e o código CRC **48872B09**.



Referência: Processo nº 50000.038797/2024-71



SEI nº 9259116

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 27/2025/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 4599/2024, de autoria do Deputado Federal Marcos Tavares - PDT/RJ, que requer informações sobre os investimentos realizados na melhoria da infraestrutura de transporte e logística para o escoamento de produtos agrícolas nas regiões sudeste do Brasil em especial o estado do Rio de Janeiro.

Senhor Secretário-Executivo,

1. Cumprimentando-o cordialmente, refiro-me ao Requerimento de Informação nº 4599/2024 (SEI nº 9168818), de autoria do Deputado Federal Marcos Tavares - PDT/RJ, que requer informações sobre os investimentos realizados na melhoria da infraestrutura de transporte e logística para o escoamento de produtos agrícolas nas regiões sudeste do Brasil em especial o estado do Rio de Janeiro.
2. Ressalto que esta Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR, solicitou manifestação do Departamento de Outorgas Rodoviárias - DOUT/SNTR e do Departamento de Obras Públicas - DOP/SNTR a fim de subsidiar a manifestação desta Pasta, os quais manifestaram-se conforme o que se segue:

Unidade	Nº do Documento de Resposta	Nº de Referência no SEI
Departamento de Outorgas Rodoviárias - DOUT/SNTR	Nota Informativa nº 135/2024/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR, de 30 de dezembro de 2024	9230955
Departamento de Obras Públicas - DOP/SNTR	Despacho nº 2/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR, de 09 de janeiro de 2025 Nota Informativa nº 1/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR, de 06 de janeiro de 2025	9248084 e 9241859

3. Dessa forma, encaminho o presente processo à essa Secretaria Executiva - SE 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 09/01/2025, às 18:10, 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 **9247913** e o código CRC **E772E581**.



Referência: Processo nº 50000.038797/2024-71



SEI nº 9247913

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
COORDENAÇÃO GERAL DE OUTORGAS RODOVIÁRIAS

Nota Informativa nº 135/2024/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR

Brasília, 30 de dezembro de 2024

Senhora Secretária,

1. INTRODUÇÃO

1.1. Esta Nota Informativa visa subsidiar as respostas ao Requerimento de Informação nº 4599/2024 (SEI nº 9168818), de autoria do Deputado Federal Marcos Tavares, com informações do Departamento de Outorgas Rodoviárias, sobre *"os investimentos realizados na melhoria da infraestrutura de transporte e logística para o escoamento de produtos agrícolas nas regiões sudeste do Brasil em especial o estado do Rio de Janeiro"*, encaminhada a essa setorial, conforme andamento processual, *"para análise e manifestação"*.

2. FUNDAMENTAÇÃO

A - DAS COMPETÊNCIAS DO DEPARTAMENTO DE OUTORGAS RODOVIÁRIAS

2.1. Ao Ministério dos Transportes compete a implantação da Política Pública dos Transportes, conforme estabelece o Art. 1º do Anexo I do [Decreto nº 11.360, de 1º de janeiro de 2023](#):

"Art. 1º O Ministério dos Transportes, órgão da administração pública federal direta, tem como área de competência os seguintes assuntos:

I - política nacional de transportes ferroviário e rodoviário;

(...)

IV - elaboração ou aprovação dos planos de outorgas, na forma prevista em legislação específica;"

(grifo nosso)

2.2. Ao Departamento de Outorgas Rodoviárias, de acordo com o art. 20 do Decreto nº 11.360, de 1º de janeiro de 2023, compete:

"Art. 20. Ao Departamento de Outorgas Rodoviárias compete:

(...)

II - propor e acompanhar a política de outorgas;

III - propor a aprovação dos planos de outorgas;

(...)

VIII - orientar a consolidação de informações que permitam o acompanhamento das outorgas no setor de transporte rodoviário e definir diretrizes para produção, atualização e disponibilização das informações técnicas;"

(grifo nosso)

2.3. Ainda, cabe esclarecer que a implementação das políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes, bem como a gestão dos contratos de concessão rodoviária federal, pertencem a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), conforme estabelece a [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#).

2.4. Desse modo, as respostas em relação aos questionamentos do requerimento em epígrafe, elencadas a seguir, são voltadas tão somente às novas outorgas de rodovias e às suas respectivas concessões, conforme atribuições deste Departamento de Outorgas Rodoviárias (DOUT) e poderão ser complementadas, no que couber, pelos demais departamentos e secretarias competentes.

B - DAS RESPOSTAS DO DEPARTAMENTO DE OUTORGAS RODOVIÁRIAS

2.5. O requerimento em epígrafe elenca catorze perguntas, cujas respostas das Coordenações-Gerais do DOUT se destacam a seguir:

2.5.1. ***1. Quais foram os critérios técnicos e econômicos utilizados pelo Ministério da Infraestrutura para definir os investimentos na melhoria da infraestrutura de transporte e logística no estado do Rio de Janeiro, especialmente para o escoamento de produtos agrícolas? Como esses critérios garantem que as necessidades prioritárias do estado sejam atendidas?***

2.5.1.1. Em relação às concessões de rodovias, os investimentos são definidos a partir de estudos técnicos realizados por Entes estruturadores dos Estudos de Viabilidade Técnica e Ambiental (EVTEAs), considerando as rodovias abrangidas no escopo de cada Projeto de Concessão. A definição dos investimentos consideram itens como o nível de serviço das rodovias, segurança viária e a realidade econômica da região como um todo, refletida principalmente nos estudos de tráfego, que apresenta a demanda proveniente do transporte de mercadorias e serviços do trecho em estudo, sendo o mercado agrícola representado dentro do todo avaliado nos EVTEAs.

2.5.1.2. Assim, são identificadas quais trechos de rodovias são necessários obras de ampliação de capacidade (duplicação, faixas adicionais, vias marginais), bem como melhorias no sistema viário (trevos em desnível, passarelas, acessos rodoviários, dentre outros). Ressaltamos ainda que a avaliação considera a limitação financeira do projeto, visto que a tarifa de pedágio deve ter um custo apropriado que possa ser suportado pelo usuário.

2.5.1.3. Ainda, após a elaboração dos estudos, estes são submetidos às contribuições sociais mediante Audiência Pública para aprimoramento e à análise do Tribunal de Contas da União (TCU), previamente ao leilão.

2.5.2. ***2. O estado do Rio de Janeiro foi considerado uma prioridade em relação a outras regiões do Sudeste no planejamento de investimentos? Se não, quais foram os motivos e como o estado se posiciona na hierarquia de prioridades do Ministério?***

2.5.2.1. Em relação às concessões de rodovias, os EVTEAs consideram as necessidades técnicas das rodovias abrangidas no escopo de cada Estudo, sem distinções específicas aos estados federativos abrangidos, sendo prioridade do Ministério dos Transportes o atendimento as necessidades técnicas apontadas a todos os Estados que estão presentes na carteira de Estudos para novas concessões.

2.5.3. ***3. Quais foram os impactos econômicos observados desde a implementação dos investimentos em infraestrutura no estado do Rio de Janeiro, particularmente no que se refere ao escoamento de produtos agrícolas? Existe um estudo ou relatório que demonstre os resultados alcançados, como a redução de custos logísticos, aumento de produtividade ou melhoria no acesso aos mercados?***

2.5.3.1. Inicialmente é importante mencionar que este Departamento não segrega os setores econômicos e não possui conhecimento de estudos ou relatórios que demonstre os impactos ocorridos especificamente para o setor agrícola, ou quaisquer outro setor da economia. Dessa forma, as políticas públicas implementadas são avaliadas para quanto aos seus efeitos econômicos em geral.

2.5.3.2. Dito isso, menciona-se que o Ministério dos Transportes realiza o acompanhamento do investimento realizado pelas Concessionárias de rodovias federais por meio do acompanhamento dos dados contábeis das rodovias federais fornecidas por relatório auditado pela Comissão de Valores Mobiliários. Há dados disponíveis desde o ano de 2003 para todos os contratos de concessão, informando os investimentos executados em cada contrato, proporcionando a melhoria do sistema viário concedido e gerando emprego e renda para a região. Como exemplo, foi levantado a informação de execução contábil estimada no Estado do Rio de Janeiro considerando todas as Concessionárias de Concessão de Rodovias Federais que tiveram contratos vigentes nesse período, sendo informados no quadro abaixo o volume de investimentos no Estado do Rio de Janeiro estimado para cada período.

2.5.3.3. Em que pese não ser objetivo direto desta Setorial o acompanhamento dos empregos gerados a partir da aplicação de recursos pelas concessionárias nas rodovias, é possível estimá-los através d a [Calculadora de Empregos](#) disponibilizada pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL).

2.5.3.4. A tabela abaixo apresenta os investimentos anuais efetuados pelas concessionárias de

rodovias federais no estado do Rio de Janeiro, bem como a estimativa de empregos gerados face á aplicação dos recursos:

Tabela 1 - Investimentos Realizados (Data base Nov/2024) e Empregos Gerados pelas Concessões Rodoviárias no Rio de Janeiro

Ano	Investimentos (R\$ Mi)	Empregos Diretos	Empregos Indiretos	Empregos via Efeito Renda	Total de Empregos
2003	113,16	544	257	838	1639
2004	179,03	861	406	1326	2593
2005	284,95	1371	647	2111	4129
2006	221,47	1066	503	1641	3210
2007	239,80	1154	544	1777	3475
2008	771,28	3711	1750	5714	11175
2009	625,53	3010	1419	4634	9063
2010	518,69	2496	1177	3843	7516
2011	755,56	3635	1714	5597	10946
2012	882,70	4247	2003	6539	12789
2013	1165,88	5609	2645	8637	16891
2014	1206,55	5805	2738	8939	17482
2015	805,74	3877	1828	5969	11674
2016	738,58	3554	1676	5472	10702
2017	770,48	3707	1748	5708	11163
2018	464,44	2235	1054	3441	6730
2019	526,94	2535	1196	3904	7635
2020	453,84	2184	1030	3362	6576
2021	230,88	1111	524	1710	3345
2022	138,61	667	314	1027	2008
2023	1153,13	5548	2616	8543	16707
2024	1626,11	7824	3690	12047	23561
Total	13.873,35	66.751	31.479	102.779	201.009

Fontes :
Investimentos : Dados Contábeis informados pela ANTT (Dados abertos);
Empregos: Calculadora de Empregos do ONTL da Infra S.A

2.5.4. **4. Como o Ministério está medindo o impacto desses investimentos na competitividade dos produtos agrícolas do Rio de Janeiro no mercado nacional e internacional?**

2.5.4.1. No âmbito das competências dessa setorial, não há medições específicas à competitividade de produtos agrícolas no Rio de Janeiro no mercado nacional e internacional, mas como já informado, é possível avaliar a estimativa do volume de recursos financeiros investidos na região com o contrato como um todo.

2.5.5. **5. Quais mecanismos de monitoramento foram implementados para garantir a execução eficiente e dentro do prazo dos projetos de infraestrutura no estado do Rio de Janeiro? Existe um cronograma detalhado e público que permita o acompanhamento dessas obras?**

2.5.5.1. Em relação às concessões de rodovias, o monitoramento é realizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Para tanto, a ANTT estabelece através de seu [Regimento Interno](#) que compete à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária, dentre outras, fiscalizar as condições da infraestrutura concedida, bem como a execução dos contratos de concessão.

2.5.5.2. Para tanto são aplicadas advertências e multas às Concessionárias quando ocorrem

descumprimentos contratuais, bem como são efetuadas alterações nas tarifas de pedágio quando da realização das revisões tarifárias de forma a considerar o que foi ou não executado no contrato tendo como base o estabelecido no Programa de Exploração Rodoviária. Nesse sentido são estabelecidos em contrato o Fator A, que incrementa a tarifa básica de pedágio trazendo o reequilíbrio do contrato quando a Concessionária antecipa a execução de alguma obra; e o Fator D, que reduz a tarifa básica de pedágio quando a Concessionária atrasa a execução de alguma obra prevista, ou ainda quando não atende aos parâmetros de desempenho estabelecidos no Contrato.

2.5.5.3. As obras que devem ser executadas e os parâmetros que devem ser atingidos, e seus respectivos cronogramas, podem ser encontrados nos respectivos Programas de Explorações Rodoviárias de cada Concessionária, que podem ser obtidos através dos links disponibilizados no item 2.5.7.2 desta Nota.

2.5.6. 6. Houve atrasos ou problemas na execução dos projetos de infraestrutura de transporte e logística no estado do Rio de Janeiro? Se sim, quais foram as causas e as medidas corretivas adotadas pelo Ministério?

2.5.6.1. É comum a ocorrência de problemas e atrasos durante a execução de obras, sejam em contratos executados via Orçamento Geral da União ou por parceiros privados nos contratos de concessões, tanto no estado do Rio de Janeiro quanto nos demais.

2.5.6.2. As causas podem ser diversas, tais como problemas com licenciamento ambiental, desapropriações, interferências com algum outro tipo de infraestrutura, condições climáticas adversas, ocorrência de eventos não esperados, falhas e/ou solicitações de alterações nos projetos e até mesmo indagações de órgãos de controle.

2.5.6.3. Especificamente para o estado do Rio de Janeiro podem ser mencionados dois casos emblemáticos: a obra do Contorno de Campos dos Goytacazes, na BR-101-RJ; e a obra da subida da Serra de Petrópolis, na BR-040-RJ.

2.5.6.4. Em relação à obra de Campos a Concessionária Autopista Fluminense apresentou dificuldades para aprovação do traçado do contorno, além de haverem dúvidas sobre a quantidade de faixas que deveriam ser executadas. Como medida corretiva o Ministério dos Transportes, juntamente à ANTT e ao Tribunal de Contas da União estão estudando a readaptação e otimização do contrato de concessão, nos termos da [Portaria nº 848, de 25 de agosto de 2023](#). Dessa forma, em sendo concretizada a alteração contratual a Concessionária deverá reiniciar os investimentos na rodovia.

2.5.6.5. Já em relação à obra na Serra de Petrópolis a obra foi paralisada após apontamentos do Tribunal de Contas da União. Para a solução do problema foi elaborado no âmbito do Ministério dos Transportes novo projeto de concessão da rodovia, cujo Edital de Licitação deverá ser lançado ainda no primeiro trimestre de 2025, havendo ainda a expectativa de que o Leilão ocorra no segundo trimestre e o contrato seja assinado até no terceiro trimestre de 2025.

2.5.7. 7. Quais parcerias público-privadas (PPPs) e concessões foram estabelecidas para a melhoria da infraestrutura de transporte e logística no estado do Rio de Janeiro? Como essas parcerias estão contribuindo para a eficiência e sustentabilidade dos projetos?

2.5.7.1. As concessões existentes no Estado do Rio de Janeiro são fruto de políticas específicas para atendimento às suas necessidades, as quais culminam nos PERs das concessões que detêm os investimentos a serem implementados.

2.5.7.2. A seguir, listam-se as concessões no Estado do Rio de Janeiro e as respectivas páginas eletrônicas dos PERs, para consulta:

a) CON CER* - BR-040/RJ: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/concessionarias/lista-de-concessoes/concer/documentos-de-gestao/anexos-do-contrato/per-atualizado.pdf/view>. Concessão vigente por decisão judicial

b) Autopista Fluminense - BR-101/RJ: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/concessionarias/lista-de-concessoes/autopista-fluminense/documentos-de-gestao/anexos-do-contrato/per-da-af-relicitacao-deliberacao-no-201-de-15-06-2022.pdf/view>. Contrato em relicitação.

c) Rodovia do Aço - BR-393/RJ: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/concessionarias/lista-de-concessoes/rodovia-do-aco/documentos-de-gestao/anexos-do-contrato/per-atualizado/view>

d) Ecoponte - BR-101/RJ: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/concessionarias/lista-de-concessoes/ecoponte/documentos-de-gestao/anexos-do-contrato/per-atualizado/view>

e) EcoRioMinas - BR-116/465/493/RJ: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/concessionarias/lista-de-concessoes/ecoriominas/documentos-de-gestao/anexos-do-contrato/per-atualizado/view>

f) RioSP - BR-101/116/RJ: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/concessionarias/lista-de-concessoes/ccr-rio-sp/documentos-de-gestao/anexos-do-contrato>

Obs.*: Em relicitação / há novo projeto em andamento para o trecho

2.5.7.3. As parcerias, além de complementar o investimento público na região, dispõem aos usuários atendimento médico, guinchos, dentre outros.

2.5.7.4. Ainda, no caso das novas contratações, os grandes investimentos necessários são previstos ainda nos primeiros anos da concessão, além dos contratos preverem uma gestão ambiental que incluem o programa carbono zero, com regulamento estabelecido pela ANTT.

2.5.8. **8. Existe algum modelo de concessão ou PPP que foi considerado mais eficaz para a região? Como esses modelos foram selecionados e quais foram os critérios utilizados para garantir que eles atendessem às necessidades específicas do estado?**

2.5.8.1. O modelo de concessão escolhido para as rodovias federais é a de concessão comum e os investimentos necessários são remunerados pela tarifa ao usuário, sem que sejam necessários aportes orçamentários regulares pelo poder público.

2.5.8.2. Em relação aos critérios para atendimento das necessidades do estado, os estudos de viabilidade estruturados consideram o tráfego, o estado de conservação, pontos críticos, impactos ambientais, número de acidentes etc.

2.5.8.3. Ainda, antes do projeto ir à leilão, eles são submetidos às contribuições sociais mediante Audiência Pública e à análise do Tribunal de Contas da União (TCU).

2.5.9. **9. Quais investimentos específicos foram realizados na infraestrutura portuária e ferroviária do estado do Rio de Janeiro para facilitar o escoamento de produtos agrícolas? Como o Ministério está integrando essas modalidades de transporte para melhorar a logística e reduzir os custos para os produtores rurais?**

2.5.9.1. Item fora da competência dessa setorial.

2.5.10. **10. Existem planos de expansão ou modernização das linhas ferroviárias e dos portos no estado do Rio de Janeiro? Se sim, quais são as metas e prazos estabelecidos, e como esses projetos se alinham com as demandas do setor agrícola?**

2.5.10.1. Item fora da competência dessa setorial.

2.5.11. **11. Como o Ministério da Infraestrutura está promovendo a integração regional entre o estado do Rio de Janeiro e outros estados do Sudeste para melhorar o escoamento de produtos agrícolas? Existe um plano para desenvolver a intermodalidade (uso combinado de diferentes meios de transporte) na região?**

2.5.11.1. Item fora da competência dessa setorial.

2.5.12. **12. Quais foram os resultados até agora em termos de integração logística e como isso tem contribuído para o escoamento mais eficiente dos produtos agrícolas do estado do Rio de Janeiro?**

2.5.12.1. Item fora da competência dessa setorial.

2.5.13. **13. Quais são as medidas adotadas pelo Ministério para garantir que os projetos de infraestrutura no estado do Rio de Janeiro sejam sustentáveis e minimizem os impactos ambientais? Existe uma análise de impacto ambiental detalhada para os projetos em execução?**

2.5.13.1. No caso das concessões de rodovias, há a previsão de percentual voltado à consecução de infraestrutura resiliente.

2.5.13.2. Ainda, além da gestão ambiental prevista, os contratos de concessão preveem o cumprimento de requisitos de atendimento dos seguintes Padrões de Desempenho da instituição *International Finance Corporation* (IFC) do Banco Mundial:

- Padrão de Desempenho 1 (PD1): Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos Socioambientais;
- Padrão de Desempenho 2 (PD2): Condições de Trabalho e Emprego;
- Padrão de Desempenho 3 (PD3): Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição;
- Padrão de Desempenho 4 (PD4): Saúde e Segurança da Comunidade;
- Padrão de Desempenho 5 (PD5): Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário;
- Padrão de Desempenho 6 (PD6): Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável dos Recursos Naturais Vivos;
- Padrão de Desempenho 7 (PD7): Povos Indígenas; e
- Padrão de Desempenho 8 (PD8): Patrimônio Cultural.

2.5.13.3. A avaliação de conformidade da Concessão em relação aos Padrões de Desempenho da IFC deverá ser evidenciada para a ANTT por meio de Relatório Anual, a ser emitido pelo Verificador, que verificará o cumprimento dos requisitos e prazos de cada padrão, conforme o Programa de Exploração da Rodovia (PER) da respectiva concessão.

2.5.13.4. Em relação à análise de impacto ambiental, a concessionária é responsável pela realização dos estudos solicitados pelo IBAMA para a obtenção das licenças ambientais, além da previsão, nos estudos, de um componente ambiental relativo a dados secundários.

2.5.14. ***14. Como o Ministério está promovendo o uso de tecnologias e práticas sustentáveis nos projetos de infraestrutura de transporte e logística, especialmente no escoamento de produtos agrícolas?***

2.5.14.1. Os contratos de concessão preveem, por força de política pública, percentual de 0,25% da receita de pedágio voltado aos Recursos de Desenvolvimento Tecnológico (RDT) e, mais recentemente, 1% à Infraestrutura Resiliente, em que a concessionária deverá desenvolver projetos para uso desse recurso mediante prévia aprovação da ANTT.

3. CONCLUSÃO

3.1. Pelo exposto, **sugere-se** o encaminhamento desta Nota Informativa para apreciação da Secretária Nacional de Transporte Rodoviário e, se for o caso, aprovação e encaminhamento à Secretaria Executiva, para encaminhamento dos demais itens às respectivas áreas competentes, visando a resposta ao requerente.

Atenciosamente,

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

De acordo,

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

De acordo, submete-se o presente processo à Secretária Nacional de Transporte Rodoviário e, se for o caso, aprovação e encaminhamento à Secretaria Executiva, para encaminhamento dos demais itens às respectivas áreas competentes, visando a resposta ao requerente.

ANDERSON SANTOS BELLAS
Diretor de Outorgas Rodoviárias Substituto
DOUT/SNTR/MT



Documento assinado eletronicamente por **Anderson Santos Bellas, Diretor do Departamento de Outorgas Rodoviárias - Substituto**, em 30/12/2024, às 18:12, 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 30/12/2024, às 18:17, 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 **Ademir da Guia Costa Oliveira, Engenheiro I**, em 30/12/2024, às 18:30, 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?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9230955** e o código CRC **62241503**.



Referência: Processo nº 50000.038797/2024-71



SEI nº 9230955

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Edifício Anexo, 2º Andar, Ala Leste
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61)2029-8126 - www.transportes.gov.br



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS
COORDENAÇÃO GERAL DE OBRAS PÚBLICAS

Nota Informativa nº 1/2025/CPLAN-SNTR/CGOP/DOP-SNTR/SNTR

Brasília, 06 de janeiro de 2025

Referência: Processo nº 50000.011902/2022-63

Assunto: **Requerimento de informações sobre os investimentos realizados na infraestrutura de transporte e logística para o escoamento de produtos agrícolas nas regiões sudeste do Brasil, em especial o Estado do Rio de Janeiro**

I - SUMÁRIO

1. Faz-se referência ao Ofício-Circular nº 952/2024/ASPAR/GM (SEI nº 9168830), da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos desta Pasta, que trata do Requerimento de Informação nº 4599/2024 (SEI nº 9168818), de autoria do Deputado Federal Marcos Tavares, (PDT/RJ), que requer informações sobre os investimentos realizados na melhoria da infraestrutura de transporte e logística para o escoamento de produtos agrícolas nas regiões sudeste do Brasil em especial o estado do Rio de Janeiro.

2. Com fundamento no art. 50, § 2º, da Constituição Federal e arts. 115, I, e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), o Deputado Federal Marcos Tavares (PDT/RJ) solicita ao Ministério dos Transportes informações sobre os investimentos realizados na melhoria da infraestrutura de transporte e logística para o escoamento de forma a "garantir que os investimentos realizados pelo governo federal na infraestrutura de transporte e logística no estado do Rio de Janeiro estejam sendo conduzidos de maneira eficiente, transparente e sustentável, atendendo às necessidades dos produtores agrícolas e contribuindo para o desenvolvimento econômico da região".

II - INFORMAÇÕES

3. Inicialmente, convém destacar as competências da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR e do seu Departamento de Obras Públicas - DOP. Conforme estabelece o Decreto 11.360, de 1º de janeiro de 2023, em seu Art. 18, são as seguintes as competências da SNTR:

Art. 18. À Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário compete:

(...)

V - acompanhar atualizações e orientar planos, programas e ações de gestão, regulação, segurança, desenvolvimento sustentável e patrimônio relativos ao setor de transporte rodoviário;

(...)

VII - avaliar a implementação das políticas públicas de transportes, considerados a infraestrutura, as operações e os serviços para o transporte e a logística de cargas e passageiros do subsistema de transporte rodoviário;

(...)

(grifos nossos)

4. O mesmo diploma legal estabelece para o Departamento de Obras Públicas - DOP as seguintes competências:

Art. 19. Ao Departamento de Obras Públicas compete:

I - subsidiar a elaboração de programas, investimentos e carteira de projetos voltados ao setor de transporte rodoviário;

II - subsidiar a elaboração da proposição orçamentária e do plano plurianual de investimentos para os programas de transporte rodoviário;

III - monitorar os principais empreendimentos de infraestrutura do setor de transporte rodoviário de responsabilidade direta do DNIT;

(...)

(grifos nossos)

5. Em vista das competências atribuídas pelo Decreto 11.360 destaca-se que esta Nota Informativa aborda questões gerais relacionadas com o processo de Planejamento Integrado de Transportes e com o monitoramento da situação dos empreendimentos administrados diretamente pelo DNIT e incluídos no Novo Programa de Aceleração do Crescimento - PAC.

6. As questões relacionadas com aspectos específicos do processo de Planejamento de Transportes, com as diretrizes e medidas específicas de sustentabilidade nas infraestruturas de transportes, bem como com a infraestrutura rodoviária implantada sob o regime de concessões e com a infraestrutura ferroviária devem ser objeto de manifestações específicas das áreas competentes desta Pasta, tais como as subsecretarias de Fomento e Planejamento e de Sustentabilidade, além do Departamento de Outorgas desta SNTR e da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário.

7. A análise dos questionamentos apresentados no RIC em discussão permite destacar aspectos relacionados com os critérios técnicos e econômicos adotados para definição de investimentos na melhoria da infraestrutura de transportes e com processo de priorização dos empreendimentos. Sobre o processo de planejamento das infraestruturas de transportes cabe mencionar que, conforme o Decreto Nº 12.022, de 16 de maio de 2024, encontra-se instituído no Ministério dos Transportes um processo de Planejamento Integrado de Transportes - PIT.

8. O PIT abrange a elaboração do Plano Nacional de Logística e dos Planos Setoriais de Transportes, que são instrumentos contínuos e cíclicos de planejamento e avaliação da infraestrutura de transportes nacional. Tal processo, a partir das definições da Política Nacional de Transportes, que podem ser verificadas no link: https://www.gov.br/transportes/pt-br/pt-br/centrais-de-conteudo/resumo_executivo_pnt_portugues.pdf, consiste no planejamento da rede de transporte de pessoas e de bens a partir de uma visão territorial integrada e dinâmica, com o objetivo de contribuir para a competitividade nacional, o desenvolvimento regional e a integração nacional.

9. Por meio do mencionado Planejamento Integrado de Transportes é estruturado um processo de planejamento ao nível estratégico, atualmente consubstanciado no Plano Nacional de Logística 2035 (<https://www.infrasa.gov.br/plano-nacional-de-logistica-2035/>), desenvolvido com uma metodologia inovadora e totalmente intermodal, abrangendo o transporte de cargas e de pessoas em nível nacional e traça uma visão estratégica da rede de transporte no futuro, além de avaliar o quanto tal rede está próxima dos objetivos da Política Nacional de Transportes, por meio de um sistema de indicadores. No PNL 2035 foram identificadas as necessidades que foram estudadas com detalhe nos planos setoriais de transporte, como o Plano Setorial de Transporte Rodoviário.

10. O Plano Setorial de Transporte Rodoviário – PSTR analisa as ações possíveis em uma carteira de Estado e as organiza e classifica de acordo com os impactos esperados para o setor de transportes, conforme prioridades estabelecidas para um horizonte de médio prazo, estabelecendo um direcionamento para ações de governo e da iniciativa privada, abrindo o caminho para o seu detalhamento em ato contínuo à finalização do planejamento de nível tático. O atual PSTR, recentemente aprovado Portaria nº 1135/24, de 27 de dezembro de 2024, analisa e classifica os empreendimentos federais rodoviários a partir dos benefícios que cada um pode gerar no médio prazo (horizonte de 10 anos), de acordo com um conjunto de dimensões de análise e indicadores.

11. Do ponto de vista metodológico, segundo informações da Subsecretaria de Fomento e Planejamento - SFPP, consignadas na Nota Técnica nº 7/2024/CGIP/GAB-SFPLAN/SE (SEI 9194737): "No PSTR, utiliza-se um modelo iterativo que busca as rotas mais vantajosas para alocar uma demanda, representada por matrizes origem-destino, na rede de simulação, que representa a oferta de infraestrutura. Com base nessa alocação, computam-se indicadores que representam benefícios generalizados da infraestrutura, como integração nacional, desenvolvimento econômico local, segurança viária etc. Esses benefícios são então agregados no Índice de Benefícios Gerais (IBG), que varia de zero a um, sumariza o nível de impacto finalístico dos empreendimentos e sinaliza aos gestores que definirão o pipeline de projetos quais são aqueles que possuem classificações mais altas. Explicações mais detalhadas sobre a

metodologia empregada nos planos setoriais podem ser obtidas no relatório executivo do PSTR, disponível no site do Ministério dos Transportes."

12. Desta forma, com base na Política Nacional de Transporte e nos processos de planejamento implementados, que definem as necessidades de investimento, são formuladas as propostas de inclusão de empreendimentos e ações no planejamento financeiro / orçamentário do Governo Federal.

13. Vale mencionar que o principal instrumento de planejamento orçamentário de médio prazo do Governo Federal é o Plano Plurianual (PPA), que define as diretrizes, os objetivos e as metas da administração pública federal, contemplando as despesas de capital (como, por exemplo, os investimentos) e outras delas decorrentes, além daquelas relativas aos programas de duração continuada. Durante sua vigência, o PPA norteia a elaboração da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e da Lei Orçamentária Anual (LOA). A Constituição Federal determina também que os planos e programas nacionais, regionais e setoriais sejam elaborados em consonância com o PPA.

14. Em vista do exposto, ressalta-se que a Política Nacional de Transportes e os decorrentes processos de planejamento são de abrangência nacional e desenvolvidos com uma visão integrada do País, sem explicitar uma política própria ou um processo de planejamento específico para as diversas unidades da federação.

15. Especificamente em relação aos questionamentos incluídos no Requerimento de Informação nº 4599/2024 diretamente relacionados com as competências próprias deste Departamento de Obras Públicas destaca-se as seguintes questões e respostas:

5. Quais mecanismos de monitoramento foram implementados para garantir a execução eficiente e dentro do prazo dos projetos de infraestrutura no estado do Rio de Janeiro? Existe um cronograma detalhado e público que permita o acompanhamento dessas obras? **6.** Houve atrasos ou problemas na execução dos projetos de infraestrutura de transporte e logística no estado do Rio de Janeiro? Se sim, quais foram as causas e as medidas corretivas adotadas pelo Ministério?

O monitoramento de todos os empreendimentos do PAC é desenvolvido pelo Ministério dos Transportes em parceria com a Casa Civil e o DNIT, sendo realizadas reuniões periódicas nas quais são analisados os resultados e estabelecidas as metas para implementação de cada empreendimento do Programa. No caso do estado do Rio de Janeiro, há um empreendimento previsto com recursos públicos no Novo PAC, a Adequação da BR-356/RJ no trecho da divisa com o estado de Minas Gerais até Nova São João da Barra, que atualmente está em fase planejamento para contratação do projeto. Conforme já apontado, o empreendimento do Novo PAC em andamento no estado do Rio de Janeiro está na fase de preparação para contratação do desenvolvimento do projeto. Não existindo, neste momento, obras de implantação de empreendimentos em execução.

16. Por fim, com relação aos investimentos realizados em manutenção de rodovias federais no estado do Rio de Janeiro, vale destacar que o documento básico do processo de planejamento da manutenção das rodovias sob responsabilidade do DNIT é o Plano Nacional de Manutenção Rodoviária – PNMR, conforme previsto na Instrução Normativa Nº 69/DNIT SEDE, de 13 de outubro de 2021.

17. O PNMR subsidia a diretriz orçamentária do Projeto de Lei Orçamentária Anual – PLOA para a rubrica manutenção, considerando aspectos técnicos para a definição das intervenções adequadas e proposta do investimento necessário para a manutenção da Malha Rodoviária Federal no ano subsequente. Observa-se que a definição da configuração inicial do PNMR para cada ano é estabelecida com bases estritamente técnicas e estratégicas, que relacionam a condição dos pavimentos, com as necessidades de serviços de manutenção e com a existência ou não de contratos de manutenção.

18. No exercício de 2024 foi investido pelo DNIT na manutenção de rodovias federais no estado do Rio de Janeiro um total de R\$ 71 milhões. Além dos investimentos em manutenção está em andamento a elaboração do projeto de implantação do contorno de Itaperuna na BR-356/RJ iniciado em mar/2024 e com previsão de conclusão para abr/2025. A estimativa é de que sejam investidos R\$ 120 milhões na construção do contorno.

IV - CONCLUSÃO

19. Diante de tudo que foi informado e considerando as competências específicas deste DOP foram feitos comentários gerais sobre o processo de Planejamento Integrado de Transportes, instituído pelo

Ministério dos Transportes por meio do Decreto Nº 12.022, de 16 de maio de 2024, bem como sobre as questões do RIC em apreço que envolvem competências próprias deste DOP ([questões 5 e 6](#)).

20. Entende-se que as demais questões relacionados com aspectos específicos do processo de Planejamento de Transportes, priorização de investimentos, bem como com as diretrizes e medidas específicas de sustentabilidade nas infraestruturas de transportes, devam ser objeto de manifestações específicas das áreas competentes desta Pasta. Neste sentido, recomenda-se que sejam também ouvidas as subsecretarias de Fomento e Planejamento e de Sustentabilidade.

À consideração superior.

(assinado eletronicamente)
JOAQUIM CARLOS SOUTINHO NETO
Chefe de Projeto II

(assinado eletronicamente)
EVERTON CORREIA DO CARMO
Coordenador

De acordo. Encaminhe-se ao Departamento de Obras Públicas para análise, considerações.

(assinado eletronicamente)
MARIANA CAMPOS PORTO
Coordenadora Geral de Obras Públicas

(assinado eletronicamente)
ROGÉRIO LEZINO COSTA LEITE
Gerente de Projetos



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Campos Porto, Coordenadora-Geral**, em 07/01/2025, 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 **Everton Correia do Carmo, Coordenador**, em 07/01/2025, 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 **Joaquim Carlos Soutinho Neto, Técnico de Nível Superior**, em 07/01/2025, 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 **Rogério Lezino Costa Leite, Gerente de Projeto**, em 07/01/2025, às 15:52, 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 **9241859** e o código CRC **C171A1AD**.



Referência: Processo nº 50000.038797/2024-71



SEI nº 9241859

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: 2029-7800 - www.transportes.gov.br



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

OFÍCIO Nº 998/2024/SNTF

Brasília, na data da assinatura.

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

Assunto: Requerimento de informações sobre os investimentos realizados na infraestrutura de transporte e logística para o escoamento de produtos agrícolas nas regiões sudeste do Brasil, em especial o Estado do Rio de Janeiro.

Senhor Secretário-Executivo,

1. Refiro-me ao Ofício-Circular nº 952/2024/ASPAR/GM, de 13 de dezembro de 2024 (SEI nº 9168830), da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos desta pasta, o qual encaminha o Requerimento de Informação nº 4599/2024, de autoria do Deputado Federal Marcos Tavares, (PDT/RJ), que requer informações sobre os investimentos realizados na melhoria da infraestrutura de transporte e logística para o escoamento de produtos agrícolas nas regiões sudeste do Brasil em especial o estado do Rio de Janeiro.
2. Sobre o assunto, o Departamento de Obras e Projetos desta Secretaria emitiu a Nota Informativa nº 4/2024/GP-DOP/DOP-SNTF/SNTF (SEI nº 9191372), com os esclarecimentos acerca de cada um dos itens apresentados pelo Deputado. Em tempo, onde se lê "Lei n. 14.272/21" no item 8 da Nota Informativa nº 4/2024/GP-DOP/DOP-SNTF/SNTF (SEI nº 9191372), leia-se "Lei n. 14.273/21".
3. Em que pese os aspectos técnicos trazidos pela Nota Informativa nº 4/2024/GP-DOP/DOP-SNTF/SNTF (SEI nº 9191372) acerca da vocação logística do Estado do Rio de Janeiro para o transporte agrícola, importa destacar que a matriz de transportes nacional é dinâmica, podendo haver alterações destes cenários com o passar do tempo.
4. Considerando a instrução processual, esta Secretaria, alinhada ao entendimento do Departamento, encaminha o presente processo, para apreciação e providências julgadas pertinentes.

Respeitosamente,

HÉLIO ROBERTO SILVA DE SOUSA
Secretário Nacional de Transporte Ferroviário - Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Roberto Silva de Sousa**, **Secretário Nacional de Transporte Ferroviário - Substituto**, em 31/12/2024, 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 **9231060** e o código CRC **62F8A120**.



Referência: Processo nº 50000.038797/2024-71



SEI nº 9231060

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
GERÊNCIA DE PROJETO - DOP-SNTF

Nota Informativa nº 4/2024/GP-DOP/DOP-SNTF/SNTF

Brasília, 17 de dezembro de 2024

Referência: Processo nº 50000.038797/2024-71

Assunto: **Requerimento de informações sobre os investimentos realizados na infraestrutura de transporte e logística para o escoamento de produtos agrícolas nas regiões sudeste do Brasil, em especial o Estado do Rio de Janeiro**

I. RELATÓRIO

1. Trata-se de requerimento de informação apresentado pelo Deputado Marcos Tavares (PDT-RJ) acerca dos investimentos realizados na infraestrutura de transporte e logística para o escoamento de produtos agrícolas nas regiões sudeste do Brasil, em especial o Estado do Rio de Janeiro. Consta do Documento SEI 9168818 uma série de questionamentos acerca da forma como os investimentos em infraestrutura estão sendo desenvolvidos na Região Sudeste do país. Conforme registrado na seção de Justificação do pedido, o "(...) requerimento busca esclarecer os critérios utilizados pelo Ministério da Infraestrutura para determinar a priorização desses investimentos e como os recursos estão sendo aplicados."

2. Na seção II desta Nota Informativa, a seguir, serão apresentados os esclarecimentos acerca de cada um dos itens apresentados pelo Deputado.

II. INFORMAÇÕES

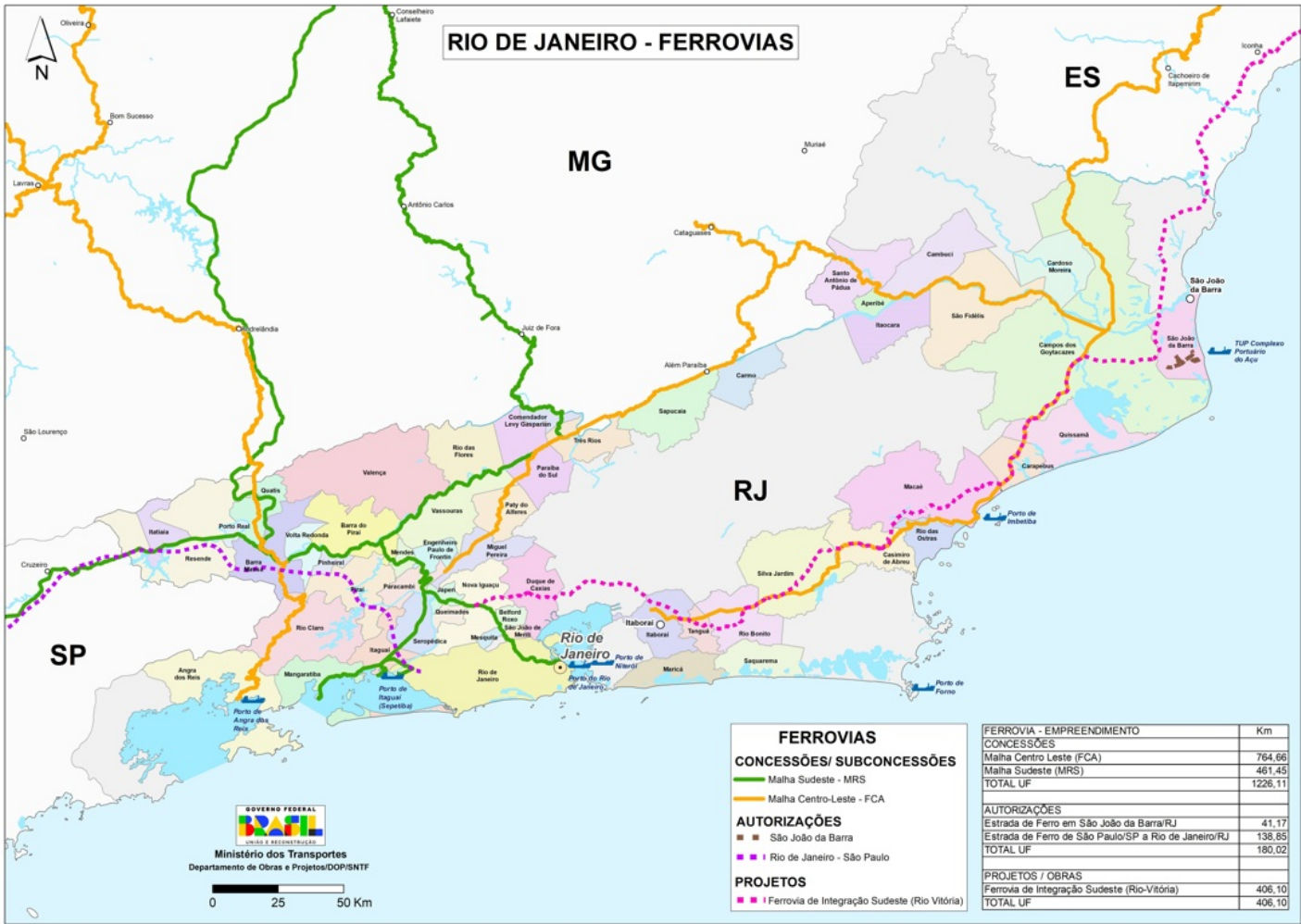
3. Antes de se serem oferecidos esclarecimentos acerca de cada pergunta apresentada pelo Parlamentar, importante registrar que as informações elaboradas por esta Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário - SNTF dizem respeito tão somente à infraestrutura de transporte ferroviário. Nesse sentido, com relação às demais infraestruturas (rodoviária e portuária), verifica-se pertinente a manifestação do órgão competente.

4. Ademais, ainda de forma pretérita à avaliação dos questionamentos propostos, entende-se adequado fazer uma breve apresentação acerca das ferrovias que cortam os estados que compõem a Região Sudeste do País. Por esta Região passam as malhas administradas pela Rumo Malha Central, Rumo Malha Paulista, Rumo Malha Oeste, Rumo Malha Sul, MRS Logística S/A, Ferrovia Centro Atlântica S/A e Vale (Estrada de Ferro Vitória a Minas). O Mapa 1, a seguir, ilustra a grande quantidade de linhas do Subsistema Ferroviário Federal - SFF que cortam os estados da região. A simples visualização do mapa permite constatar a grande concentração de ferrovias na região.



5. Como se verifica da imagem acima, a Região Sudeste concentra a maior parte das ferrovias em operação no país. Com relação ao Rio de Janeiro, estado que mereceu a maior destaque nos pedidos de esclarecimento apresentados pelo Parlamentar, cumpre registrar que ele é cortado por duas ferrovias federais, quais sejam: MRS Logística S/A e a Ferrovia Centro-Atlântica S/A - FCA,.

Enquanto a primeira concessão foi objeto de prorrogação antecipada em 2022, os estudos e as negociações para a prorrogação antecipada do segundo Contrato estão em andamento, contando com a participação ativa deste Ministério, da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e do Tribunal de Contas da União - TCU. Nesse sentido, apresenta-se o mapa ilustrativo das ferrovias (existentes e em planejamento) do Estado do Rio de Janeiro.



6. Feita essa breve exposição acerca da forma de organização das ferrovias do SFF que passam pelos estados, passa-se à apresentação das informações que foram requeridas pelo Deputado Federal:

1. Quais foram os critérios técnicos e econômicos utilizados pelo Ministério da Infraestrutura para definir os investimentos na melhoria da infraestrutura de transporte e logística no estado do Rio de Janeiro, especialmente para o escoamento de produtos agrícolas? Como esses critérios garantem que as necessidades prioritárias do estado sejam atendidas?

Considerações SNTE: Os investimentos que são realizados em ferrovias podem ser segregados em categorias específicas. A primeira delas diz respeito aos investimentos que são realizados de forma direta pelo Poder Público. Neste caso, as obras são feitas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT, para solução de conflitos urbanos. Neste caso (importante frisar) são realizadas intervenções que tenham como objetivo a melhoria da qualidade do trânsito para a população afetada pela ferrovia, e não para a melhoria das condições de operação da ferrovia. Atualmente, o DNIT conduz obras em Juiz de Fora/MG e Barra Mansa/RJ.

A segunda categoria de investimentos diz respeito àquelas que são realizadas em concessões existentes. Neste caso, à despeito da exploração da ferrovia estar outorgada à iniciativa privada, não se pode afastar o caráter público do empreendimento, haja vista que as malhas ferroviárias são bens públicos e, ao final dos contratos, elas retornarão para a União (seja para a exploração direta - situação que não é aventada neste momento - ou para a realização de uma nova outorga à iniciativa privada). Com relação a esses investimentos, eles são previstos nos próprios contratos de concessão. No caso da Malha Sudeste (administrada pela MRS Logística), as intervenções em curso são aquelas que foram contempladas no Contrato de Concessão, prorrogado de forma antecipada em 2022. Com relação à malha que atualmente é administrada pela FCA, os investimentos estão sendo discutidos no âmbito do processo de renovação, que ainda está em instrução. Por meio da Audiência Pública nº 12/2020, conduzida pela ANTT, foi oferecida à sociedade a possibilidade de apresentar críticas e sugestões em relação aos estudos apresentados. As contribuições puderam ser enviadas até o final do mês de outubro do corrente ano. O Relatório Final da Audiência Pública ainda está sendo elaborado, oportunidade em que será apresentada proposta da área técnica, que depois será submetida à avaliação do Tribunal de Contas da União - TCU.

2. O estado do Rio de Janeiro foi considerado uma prioridade em relação a outras regiões do Sudeste no planejamento de investimentos? Se não, quais foram os motivos e como o estado se posiciona na hierarquia de prioridades do Ministério?

Considerações SNTE: Os estudos contratados pelo Poder Público Federal para a implantação de novas ferrovias (ou para prorrogação dos contratos existentes) são elaborados com vistas à proposição das melhores soluções para melhoria da logística de transporte do País. Dessa forma, no âmbito do Governo Federal, não se pode privilegiar, de forma indiscriminada, investimentos em

determinado estado da Federação em detrimento de outro. A busca será sempre pelo atendimento ao interesse público, que será alcançado quando forem observados os princípios previstos no art. 4º da Lei nº 14.273/2021, abaixo transcritos:

Art. 4º A política setorial, a construção, a operação, a exploração, a regulação e a fiscalização das ferrovias em território nacional devem seguir os seguintes princípios:

I - proteção e respeito aos direitos dos usuários;

II - preservação do meio ambiente;

III - redução dos custos logísticos;

IV - aumento da oferta de mobilidade e de logística;

V - integração da infraestrutura ferroviária;

VI - compatibilidade de padrões técnicos;

VII - eficiência administrativa;

VIII - distribuição de rotas de determinada malha ferroviária entre distintas operadoras ferroviárias, de modo a impedir a concentração de origens ou destinos;

IX - defesa da concorrência;

X - regulação equilibrada.

7. À despeito das ferrovias indiscutivelmente contribuírem para o progresso dos municípios por onde passam, servindo como instrumento público para promoção do desenvolvimento regional, a aplicação de recursos públicos devem observar sempre critérios técnicos, que indicarão a melhor forma de aporte para consecução dos objetivos.

3. Quais foram os impactos econômicos observados desde a implementação dos investimentos em infraestrutura no estado do Rio de Janeiro, particularmente no que se refere ao escoamento de produtos agrícolas? Existe um estudo ou relatório que demonstre os resultados alcançados, como a redução de custos logísticos, aumento de produtividade ou melhoria no acesso aos mercados?

Considerações SNTE: Conforme disposto no Anuário do Setor Ferroviário, disponibilizado pela ANTT no endereço <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/anuario-do-setor-ferroviario>, não foram verificados fluxos de transporte ferroviário de produtos agrícolas com origem ou destino no estado do Rio de Janeiro nos últimos anos. No mesmo sentido, nos estudos para a prorrogação antecipada dos contratos de concessão da MRS e da FCA também não foram identificados fluxos relevantes dessas cargas nas duas ferrovias.

4. Como o Ministério está medindo o impacto desses investimentos na competitividade dos produtos agrícolas do Rio de Janeiro no mercado nacional e internacional?

Considerações SNTE: Conforme registado na resposta ao item anterior, as ferrovias não constituem uma fonte importante para o escoamento da produção agrícola do Rio de Janeiro.

5. Quais mecanismos de monitoramento foram implementados para garantir a execução eficiente e dentro do prazo dos projetos de infraestrutura no estado do Rio de Janeiro? Existe um cronograma detalhado e público que permita o acompanhamento dessas obras?

Considerações SNTE: As principais obras relacionadas à infraestrutura ferroviária no estado do Rio de Janeiro estão concentradas na malha que atualmente está concedida à MRS Logística. Tais investimentos foram previstos no Caderno de Obrigações, Anexo ao Contrato de Concessão da Malha. Neste caso, o acompanhamento é feito de forma imediata pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. Para tanto, foi desenvolvida uma ferramenta eletrônica que permite o acompanhamento por meio da página da Agência na internet, no seguinte endereço: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/fiscalizacao-e-infraestrutura/acompanhamento-dos-investimentos-obrigatorios>.

Para além dela, ainda estão em curso as obras de Adequação de Barra Mansa, conduzidas pelo DNIT. A obra tem como o escopo a adequação de 5,00 km de linha férrea, colocando as duas vias férreas (MRS e FCA) em uma mesma faixa de domínio. Com isso, está sendo feita a realização do Pátio de Barra Mansa para o Pátio em Anísio Brás, com a implantação de dispositivos (viadutos, passarelas e vedação da faixa de domínio) para eliminar passagens em nível.

Os demais investimentos previstos para os próximos anos serão aqueles decorrentes da renovação da concessão da FCA (ou mesmo da sua relicitação, uma vez que a concessão encerrar-se-á em 2026) e também aqueles oriundos da implantação do ferrovia Rio-Vitória (EF-118). Contudo, tais projetos ainda se encontram em fase de planejamento, não sendo possível, neste momento, apontar um cronograma de execução.

6. Houve atrasos ou problemas na execução dos projetos de infraestrutura de transporte e logística no estado do Rio de Janeiro? Se sim, quais foram as causas e as medidas corretivas adotadas pelo Ministério?

Considerações SNTE: A obra de Adequação de Barra Mansa tem previsão de término em outubro de 2025, contudo, a elaboração de um cronograma de ação está condicionada à prévia definição da destinação que será dada à malha da FCA. Isso porque a conclusão da solução planejada para a região depende da reorganização do fluxo de trens no Pátio de Barra Mansa.

7. Quais parcerias público-privadas (PPPs) e concessões foram estabelecidas para a melhoria da infraestrutura de transporte e logística no estado do Rio de Janeiro? Como essas parcerias estão contribuindo para a eficiência e sustentabilidade dos projetos?

Atualmente, existem duas concessões ferroviárias no estado do Rio de Janeiro. Dado que ferrovias, via de regra, são empreendimentos que ultrapassam os limites de um estado, as concessões administradas pela FCA e pela MRS têm sido de grande

importância para o desenvolvimento da logística tanto do Rio de Janeiro quanto de todo o Brasil.

8. Existe algum modelo de concessão ou PPP que foi considerado mais eficaz para a região? Como esses modelos foram selecionados e quais foram os critérios utilizados para garantir que eles atendessem às necessidades específicas do estado?

Considerações SNTF: Com relação à infraestrutura ferroviária, o modelo adotado desde a desestatização, ocorrida a partir da década de 1990, foi a delegação da exploração das ferrovias à iniciativa privada por meio de contrato de concessão. Em que pese a Lei nº 14.272/2021 ter inovado ao trazer a possibilidade de autorização para exploração de ferrovias, dado que os projetos ferroviários demandam, ao menos, alguns anos para a sua maturação, até o momento, não foi efetivamente implantada nenhuma ferrovia que não tenha sido concebida na forma de concessão.

9. Quais investimentos específicos foram realizados na infraestrutura portuária e ferroviária do estado do Rio de Janeiro para facilitar o escoamento de produtos agrícolas? Como o Ministério está integrando essas modalidades de transporte para melhorar a logística e reduzir os custos para os produtores rurais?

Considerações SNTF: Conforme registrado nas respostas aos itens 3 e 4, não se verifica, até este momento, uma vocação natural para o transporte ferroviário de produtos agrícolas a partir do estado do Rio de Janeiro. Os estudos realizados, assim como a própria realidade imposta pelos fluxos de transporte praticados nos últimos anos, não indicam a existência de demanda reprimida para o transporte de produtos agrícolas a partir do Rio de Janeiro ou mesmo com origem em outras regiões e destino no estado.

10. Existem planos de expansão ou modernização das linhas ferroviárias e dos portos no estado do Rio de Janeiro? Se sim, quais são as metas e prazos estabelecidos, e como esses projetos se alinham com as demandas do setor agrícola?

Considerações SNTF: O projeto que tem maior potencial de expansão da malha ferroviária do estado do Rio de Janeiro é a construção da EF-118 (Ferrovia Rio - Vitória). Para além dele, ainda foram emitidas duas autorizações para construção de ferrovias, contudo, a construção destas ferrovias são empreendimentos privados, que não contam com aporte público para a sua execução. Com relação à modernização das linhas no estado do Rio de Janeiro, elas foram contempladas na renovação antecipada do Contrato de Concessão da MRS, havendo a expectativa de também ocorrerem melhorias na Malha da FCA em caso de prorrogação antecipada ou de nova licitação.

Especificamente com relação ao setor agrícola, conforme registrado nas respostas aos itens 3 e 4, não se verifica, até este momento, uma vocação natural para o transporte ferroviário de produtos agrícolas a partir do estado do Rio de Janeiro. Os estudos realizados, assim como a própria realidade imposta pelos fluxos de transporte praticados nos últimos anos não indicam a existência de demanda reprimida para o transporte de produtos agrícolas a partir do Rio de Janeiro ou mesmo com origem em outras regiões e destino no estado.

11. Como o Ministério da Infraestrutura está promovendo a integração regional entre o estado do Rio de Janeiro e outros estados do Sudeste para melhorar o escoamento de produtos agrícolas? Existe um plano para desenvolver a intermodalidade (uso combinado de diferentes meios de transporte) na região?

Considerações SNTF: Hoje estão sendo desenvolvidos os estudos para a concessão e implantação da ferrovia EF-118, cujo trecho Sul interligará Nova Iguaçu/RJ ao Porto de Açu, sendo este interligado até Anchieta no Estado do Espírito Santo. O valor de investimento privado estimado para implantação é de 4,8 bilhões de reais. A nova ferrovia implantada será conectada à malha da MRS no Rio de Janeiro à EFVM no Espírito Santo. A seguir, apresenta-se uma primeira proposta de traçado para a ferrovia:



Estima-se a abertura da audiência pública ainda no mês de dezembro deste ano. A publicação do edital de licitação, o leilão de concessão e o início das obras são previstos para o ano de 2026.

12. Quais foram os resultados até agora em termos de integração logística e como isso tem contribuído para o escoamento mais eficiente dos produtos agrícolas do estado do Rio de Janeiro?

Considerações SNTF: Como apresentado anteriormente, não há, do ponto de vista da infraestrutura ferroviária, estudos que apontem para a necessidade de realização de esforços no sentido de serem criadas soluções que visem à integração logística relacionada especificamente ao transporte de produtos agrícolas.

13. Quais são as medidas adotadas pelo Ministério para garantir que os projetos de infraestrutura no estado do Rio de Janeiro sejam sustentáveis e minimizem os impactos ambientais? Existe uma análise de impacto ambiental detalhada para os projetos em execução?

Considerações SNTF: No que se refere às concessões que já operam, consta do rol das obrigações contratuais das concessionárias a obtenção de todas as licenças exigidas pela legislação ambiental, bem como o cumprimento das respectivas condicionantes. Cabe à ANTT a gestão contratual e a verificação do cumprimento das obrigações relacionadas ao meio ambiente.

No caso da futura concessão da EF-118, o Ministério dos Transportes deverá solicitar à INFRA S.A. que inicie as ações preparatórias para obtenção da Licença Prévia, de forma que os potenciais investidores terão mais segurança em participar do processo licitatório na medida em que conhecerão de antemão as respectivas condicionantes.

14. Como o Ministério está promovendo o uso de tecnologias e práticas sustentáveis nos projetos de infraestrutura de transporte e logística, especialmente no escoamento de produtos agrícolas?

Considerações SNTF: Os projetos para implantação de novas ferrovias levam em consideração as melhores práticas relacionadas à sustentabilidade desde a sua concepção, passando por todas as fases de planejamento até a sua operação.

III. CONCLUSÃO

8. Prestadas todas as informações requeridas pelo Parlamentar, sugere-se a restituição dos autos ao Gabinete da SNTF.

(documento assinado eletronicamente)

MARCUS VINICIUS DE ABREU SOUZA VASCONCELLOS
Gerente de Projeto

De acordo. À Diretora do Departamento de Obras e Projetos

(documento assinado eletronicamente)

SÉRGIO RICARDO LEMOS DE ALCÂNTARA
Assessor Técnico do Departamento de Obras e Projetos

De acordo. Ao Gabinete da SNTF.

(documento assinado eletronicamente)

HENRIQUE OLIVEIRA MENDES
Diretor do Departamento de Obras e Projetos - Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Oliveira Mendes, Diretor de Obras e Projetos - Substituto**, em 30/12/2024, às 18:16, 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 30/12/2024, às 18:24, 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 **Marcus Vinicius de Abreu Souza Vasconcellos, Gerente de Projeto**, em 30/12/2024, às 19:02, 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, informando o código verificador **9191372** e o código CRC **CC2209DD**.



Referência: Processo nº 50000.038797/2024-71



SEI nº 9191372

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 4º andar do anexo - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: 61 2029.7938 - www.transportes.gov.br