



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES

OFÍCIO Nº 1156/2025/ASPAR/GM

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Carlos Veras
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

Assunto: Requerimento de Informação nº 1112/2025, de autoria do Deputado Federal Evair Vieira de Melo.

Senhor Primeiro-Secretário,

1. Cumprimentando-o cordialmente, faço referência ao Ofício 1ªSec/RI/E/nº 161 (9752794), de 12 de maio de 2025, por meio do qual Vossa Excelência encaminha cópia do Requerimento nº 1112/2025 (9609186), de autoria do Deputado Federal Evair Vieira de Melo, (PP/ES), que requer, nos termos constitucionais e regimentais, que sejam prestadas informações, sobre a atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no que tange à transparência de dados, à regulação e à fiscalização das concessões de ferrovias, e apresenta os seguintes questionamentos:

O Ministério dos Transportes está ciente dos frequentes relatos de que concessionárias de ferrovias vêm recusando pedidos de transporte de carga sob a alegação genérica de "falta de capacidade"?

Como o Ministério explica a omissão da ANTT diante dessas denúncias, que teriam sido levadas ao seu conhecimento por entidades representativas dos usuários?

O Ministério considera aceitável que a ANTT se recuse a agir, alegando que só pode verificar o problema caso o próprio usuário — que teme retaliações — se exponha individualmente?

Por que, até hoje, não foi implantado canal de denúncias confidencial para que esses casos possam ser apurados sem comprometer a relação comercial dos usuários com as concessionárias?

O Ministério reconhece que as comissões tripartites, previstas na Lei nº 8.987/1995 e regulamentadas pela ANTT apenas em 2021, não têm produzido nenhum resultado prático?

Por que essas comissões seguem inoperantes, mesmo com a insistência de entidades de usuários para que haja transparência nos indicadores de qualidade dos serviços ferroviários?

O Ministério considera aceitável que a ANTT alegue não possuir mecanismos próprios para coleta de dados básicos, como tempo médio de percurso, perdas de mercadorias e taxa de saturação da via permanente, ficando à mercê da boa vontade das concessionárias?

O Ministério tem conhecimento de que a ANTT está permitindo que concessionárias de ferrovias adotem políticas tarifárias absurdas, cobrando mais de usuários que estão mais próximos do pátio ferroviário do que de usuários mais distantes, mesmo quando o trecho rodoviário não é feito pela ferrovia?

Como o Ministério explica a total conivência da ANTT diante dessa flagrante violação do princípio da isonomia entre usuários que utilizam a mesma rota ferroviária?

Quais medidas concretas foram adotadas para corrigir essa distorção tarifária, que prejudica empresas, compromete a competitividade e fere a lógica da eficiência no transporte ferroviário?

Por que, após anos de promessa, o Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO) ainda não foi implementado?

Quais são os motivos reais da demora e quem está se beneficiando da ausência dessa ferramenta que permitiria à ANTT fiscalizar, em tempo real, o funcionamento da malha ferroviária?

O Ministério considera aceitável que a ANTT continue dependente de dados fornecidos mensalmente pelas concessionárias, sem qualquer capacidade autônoma de fiscalização?

Há algum plano efetivo para garantir que o CNSO funcione com acesso direto às informações dos Centros de Controle Operacional (CCOs) das concessionárias?

O Ministério apoia ou pretende implementar medidas que incentivem o uso da malha ferroviária por operadores independentes, especialmente em trechos com baixa saturação, como forma de aumentar o fluxo de transporte sem depender de grandes investimentos?

2. Sobre o assunto, a Secretaria Executiva, por meio do Ofício nº 202/2025/PARLAMENTAR - SE/SE (9734227), de 13 de junho de 2025, encaminhou e ratificou as manifestações apresentadas pela Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário - SNTF, constante no Ofício nº 433/2025/SNTF (9706351) e Nota Informativa nº 23/2025/CGOF-II-SNTF/DOUT-SNTF/SNTF (9621402), as quais contêm subsídios para a formulação da resposta ao requerimento., conforme segue:

" (...)

2. Sobre o assunto, informo que a Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário - SNTF, por meio do OFÍCIO Nº 433/2025/SNTF (SEI nº 9706351), encaminhou a Nota Informativa nº 23/2025/CGOF-II-SNTF/DOUT-SNTF/SNTF (SEI nº 9621402), contendo subsídios para a formulação da resposta ao requerimento.

...

4. Contudo, a Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Serviços - GECOF (SEI nº 9789853), acrescentou que, **no que tange ao funcionamento das Comissões Tripartites, a ANTT tem atuado diretamente junto aos representantes dos usuários, visando aprimorar esse instituto para garantir a melhoria dos serviços prestados pelas concessionárias.**"

3. Ressalte-se que a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT é uma entidade integrante da administração pública federal indireta, submetida ao regime autárquico especial, conforme previsto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Tal regime lhe confere independência administrativa, autonomia financeira e funcional, bem como mandato fixo para seus dirigentes, características que asseguram sua atuação técnica e imparcial.

4. Cumpre informar, ainda, que tanto a ANTT quanto o Ministério dos Transportes dispõem de canais próprios e independentes para recebimento de denúncias, em consonância com as exigências legais de transparência, controle social e responsabilização institucional. Tais mecanismos visam garantir a apuração adequada de eventuais irregularidades, com respeito ao devido processo legal e aos princípios da administração pública.

5. Reitero, por oportuno, o compromisso deste Ministério com a prestação de informações claras, responsáveis e tempestivas ao Parlamento e à sociedade, reforçando que os desdobramentos das apurações em curso serão acompanhados com a devida atenção e transparência.

6. Por fim, reafirmo que a equipe técnica desta Pasta continua à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Atenciosamente,

Anexos: I - Ofício nº 433/2025/SNTF (SEI nº 9706351);
II - Nota Informativa nº 23/2025/CGOF-II-SNTF/DOUT-SNTF/SNTF (SEI nº 9621402);

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 16/06/2025, às 14:03, 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 **9885569** e o código CRC **4E9CEDEE**.



Referência: Processo nº 50000.016159/2025-81



SEI nº 9885569

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 433/2025/SNTF

Brasília, na data da assinatura.

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

Assunto: Requerimento de Informação nº 1112/2025, de autoria do Deputado Federal Evair Vieira de Melo, (PP/ES).

Senhor Chefe da Assessoria,

1. Refiro-me ao Ofício nº 609/2025/ASPAR/GM (SEI nº 9609194), que encaminha Requerimento de Informação nº 1112/2025 (9609186), de autoria do Deputado Federal Evair Vieira de Melo, (PP/ES), que requer, nos termos constitucionais e regimentais, que sejam prestadas informações, sobre a atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no que tange à transparência de dados, à regulação e à fiscalização das concessões de ferrovias.
2. A Secretaria por intermédio da Nota Informativa nº 23/2025/CGOF-II-SNTF/DOUT-SNTF/SNTF (SEI nº 9621402) enviou subsídios para formulação de respostas ao requerimento supracitado.
3. Ante o exposto, encaminho o presente processo para continuidade do trâmite processual necessário.

Anexo: I - Nota Informativa nº 23/2025/CGOF-II-SNTF/DOUT-SNTF/SNTF (SEI nº 9621402).

Atenciosamente,

LEONARDO CEZAR RIBEIRO
Secretário Nacional de Transporte Ferroviário



Documento assinado eletronicamente por **Leonardo Cezar Ribeiro, Secretário Nacional de Transporte Ferroviário**, em 08/05/2025, às 12:21, 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 **9706351** e o código CRC **3E0CE81A**.



Referência: Processo nº 50000.016159/2025-81



SEI nº 9706351

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 OUTORGAS FERROVIÁRIAS
COORDENAÇÃO-GERAL DE OUTORGAS FERROVIÁRIAS II

Nota Informativa nº 23/2025/CGOF-II-SNTF/DOUT-SNTF/SNTF

Brasília, 10 de abril de 2025

Referência: Processo nº 50000.016159/2025-81

Assunto: Requerimento de Informação nº 1112/2025, de autoria do Deputado Federal Evair Vieira de Melo, (PP/ES).

Senhor Secretário

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de Requerimento de Informação nº 1112/2025 (9609186), de autoria do Deputado Federal Evair Vieira de Melo, (PP/ES), que requer, nos termos constitucionais e regimentais, que sejam prestadas informações, sobre a atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no que tange à transparência de dados, à regulação e à fiscalização das concessões de ferrovias.

1.2. No supracitado requerimento, o parlamentar demonstra preocupações referentes à atuação do Órgão Regulador e, também, relata questões que extrapolam as competências desta área técnica, pois envolve o papel de outros órgãos, em especial o Tribunal de Contas da União (CGU), Controladoria-Geral da União (CGU) e o Ministério Público Federal (MPF), mas para que o processo não transcorra de forma silente, é imperioso uma breve descrição do rol de atribuições do Ministério dos Transportes (MT) e da ANTT, para assim, recomendar o correto encaminhamento dos autos.

2. FUNDAMENTAÇÃO

2.1. A ANTT, criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, tem por finalidade regulamentar, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, nesse contexto, deve-se lembrar que o Órgão Regulador não possui caráter de subordinação junto ao MT, e tampouco sofre ações fiscalizatórias deste ministério, obviamente tudo calçado pelo arcabouço legal vigente.

2.2. Não obstante, a Lei das Agências (Lei nº 13.848/2019) dispõe sobre a natureza especial conferida à agência reguladora, isto é, a ANTT também é caracterizada pela ausência de tutela ou de subordinação hierárquica, pela autonomia funcional, decisória, administrativa e financeira e pela investidura a termo de seus dirigentes e estabilidade durante os mandatos, bem como pelas demais disposições constantes desta Lei ou de leis específicas voltadas à sua implementação.

2.3. No tocante à regulação, tal função está contida no art. 84, IV, da Constituição Federal. Importa destacar, contudo, que a regulação transcende a edição de normas técnico e econômicas, pois ela envolve as atividades de fiscalização e de resolução de questões administrativas, conforme previsão do art. 174, caput, do texto constitucional, que estabelece que o Estado deve atuar na perspectiva normativa e reguladora. Levando isso em conta, as agências reguladoras atuam nas atividades econômicas mediante definição de metas e regras a serem alcançadas, sujeitas a punições na tutela do interesse de ordem pública (NUNES, 2003)^[1].

2.4. Outrossim, é importante ressaltar que é competência do Supremo Tribunal Federal (STF), o controle de constitucionalidade sobre leis e atos normativos, com eficácia vinculante e *erga omnes*, conforme o art. 102, §2º da Constituição Federal. Isso fez com que diversos legitimados questionassem a compatibilização das leis de criação dessas agências com a Carta Magna.

2.5. Com a edição da Lei 13.848/2019, foi possível perceber avanços significativo na lógica gerencial que possibilitaram a redução da assimetria de informações e das inconsistências dos dados, que comprometiam as análises de impacto das políticas públicas brasileiras. Por meio da lei, a qualificação dos recursos humanos e dos procedimentos técnicos e jurídicos tornaram os processos decisórios mais qualificados, ofertando eficiência alocativa e operacional, além da economicidade do modelo das agências reguladoras^[2].

2.6. Além disso, o arranjo institucional vigente buscou conferir ao Governo Federal uma gestão pública eficiente, eficaz, efetiva e inovadora, voltada à geração de valor público e à redução de desigualdades sociais, contribuindo para o crescimento do País. Uma das principais diretrizes iniciais adotadas foi a disposição sobre a nova estrutura organizacional do Governo Federal, conforme previsto pela Lei nº 14.600/23, que conferiu novos arranjos institucionais ao ministérios, dentre os quais, o MT, a que compete:

"(...)

I - política nacional de transportes ferroviário e rodoviário; (grifo nosso)

II - política nacional de trânsito;

III - participação no planejamento estratégico, no estabelecimento de diretrizes para sua implementação e na definição das prioridades dos programas de investimentos em transportes ferroviário e rodoviário, em articulação com o Ministério de Portos e Aeroportos;

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

V - estabelecimento de diretrizes para a representação do País em organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados relativos às suas competências; e

VI - desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura ferroviária e rodoviária no âmbito de sua competência, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte de cargas e de passageiros."

2.7. Ademais, o MT, em sua estrutura organizacional, tem a Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário (SNTF) como um dos órgãos específicos singulares, a que, por sua vez, compete:

"(...)

II - propor, implementar, monitorar e avaliar a política nacional de transportes ferroviário e rodoviário e as atualizações do Sistema Nacional de Viação, no que diz respeito ao setor ferroviário;

III - participar da formulação e da implementação do planejamento estratégico do Ministério, relativo ao setor de transporte ferroviário, e propor prioridades para os programas de investimentos;

IV - coordenar e acompanhar os assuntos do setor de transporte ferroviário que necessitem de posicionamento do Poder Executivo federal junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados, respeitadas as competências legais dos demais órgãos e entidades governamentais;

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

2.8. De acordo Constituição Federal brasileira (Brasil, 1988), compete à União elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social. O Decreto nº 11.360, de 1º de janeiro de 2023, confere ao MT órgão da Administração Pública Federal Direta – competências para a formulação, a coordenação e a supervisão das políticas nacionais de transportes ferroviário, rodoviário.

2.9. Dito isso, cumpre ressaltar a criação da SNTF, uma inédita estrutura dedicada à formulação de políticas públicas ao setor ferroviário e, ainda, a coordenar e acompanhar as atividades inerentes à exploração do serviço de transporte ferroviário federal de cargas e passageiros, seja por concessão ou autorização. A gestão da Secretaria tem sido norteadas por medidas de governança que promovam os princípios de transparência, integridade, prestação de contas e participação das partes interessadas (*stakeholders*), considerando as necessidades técnicas, econômicas, sociais, políticas e ambientais para o crescimento inclusivo da infraestrutura nacional (OCDE, 2020 adaptado)^[3].

3. RELATÓRIO

3.1. Dito isso, com o intuito de prestar esclarecimentos a essa Honrosa Casa, são prestadas as seguintes informações, restringindo-se as manifestações abaixo aos aspectos técnicos afetos ao Departamento de Outorgas Ferroviárias:

3.1.1. **Pergunta:** O Ministério dos Transportes está ciente dos frequentes relatos de que concessionárias de ferrovias vêm recusando pedidos de transporte de carga sob a alegação genérica de "falta de capacidade"?

Resposta: O Departamento de Outorgas Ferroviárias não teve conhecimento de nenhuma denúncia especificamente relacionada a este tema enviada ao MT. O compartilhamento da infraestrutura ferroviária deve obedecer às garantias de capacidade de transporte definidas no respectivo instrumento de outorga, no caso das concessões, nos termos do art. 41 da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, mediante fiscalização da ANTT.

3.1.2. **Pergunta:** Como o Ministério explica a omissão da ANTT diante dessas denúncias, que teriam sido levadas ao seu conhecimento por entidades representativas dos usuários?

Resposta: Eventuais denúncias devem ser apresentadas à ANTT, para abertura de investigação. A Agência dispõe de canal de atendimento em seu sítio eletrônico: <<https://www.gov.br/antt/pt-br/canais-atendimento>>

3.1.3. **Pergunta:** O Ministério considera aceitável que a ANTT se recuse a agir, alegando que só pode verificar o problema caso o próprio usuário — que teme retaliações — se exponha individualmente?

Resposta: Dentre as opções de denúncia disponíveis em seu canal de atendimento, há a possibilidade de realização de denúncia anônima. Importa que eventuais irregularidades sejam denunciadas junto à ANTT, com a apresentação de informações e evidências que fundamentem e motivem a abertura de investigações.

3.1.4. **Pergunta:** Por que, até hoje, não foi implantado canal de denúncias confidencial para que esses casos possam ser apurados sem comprometer a relação comercial dos usuários com as concessionárias?

Resposta: A implantação de canal de denúncias encontra-se disponível no endereço eletrônico da ANTT.

A Lei nº 13.848/2019 (Lei das Agências), dispõe sobre a natureza especial conferida à agência reguladora, isto é, a ANTT também é caracterizada pela ausência de tutela ou de subordinação hierárquica, pela autonomia funcional, decisória, administrativa e financeira e pela investidura a termo de seus dirigentes e estabilidade durante os mandatos, bem como pelas demais disposições constantes desta Lei ou de leis específicas voltadas à sua implementação.

Compete à Controladoria-Geral da União (CGU), por meio da Ouvidoria-Geral da União exercer a supervisão técnica das unidades de ouvidoria do Poder Executivo Federal. Com esse propósito orienta a atuação das unidades de ouvidoria dos órgãos e entidades do Poder Executivo Federal; examina manifestações referentes à prestação de serviços públicos; propõe a adoção de medidas para a correção e a prevenção de falhas e omissões dos responsáveis pela inadequada prestação do serviço público; e contribui com a disseminação das formas de participação popular no acompanhamento e fiscalização da prestação dos serviços públicos.

Ademais, a Secretaria Nacional de Acesso à Informação da CGU é quem atua para receber e analisar manifestações de ouvidoria e pedidos de acesso à informação direcionados à CGU; formular, coordenar, fomentar e apoiar a implementação de planos, programas e projetos voltados ao acesso à informação; entre outros.

Não obstante, a Secretaria Federal de Controle Interno, também da CGU, é responsável em exercer atividades de órgão central do sistema de controle interno do Executivo Federal. Assim, fiscaliza e avalia a execução de programas de governo, inclusive ações descentralizadas a entes públicos e privados com recursos de orçamento da União; realiza auditorias e avalia os resultados da gestão dos administradores públicos federais; apura denúncias e representações; exerce o controle de operações de crédito; e executa atividades de apoio ao controle externo.

3.1.5. **Pergunta:** O Ministério reconhece que as comissões tripartites, previstas na Lei nº 8.987/1995 e regulamentadas pela ANTT apenas em 2021, não têm produzido nenhum resultado prático?

Resposta: A regulamentação das Comissões Tripartites na ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) é principalmente definida pela Resolução ANTT nº 5.938/2021 e pela Portaria nº 90/2022, que abordam a criação, funcionamento e composição dessas comissões. A Resolução nº 5.938/2021 estabelece os critérios para a criação e funcionamento das Comissões Tripartites, enquanto a Portaria nº 90/2022 detalha a composição e os procedimentos.

As Comissões Tripartites serão compostas paritariamente por representantes da ANTT, das empresas delegatárias e dos usuários. A regulamentação das comissões tripartites foge às competências deste Departamento de Outorgas Ferroviárias.

3.1.6. **Pergunta:** Por que essas comissões seguem inoperantes, mesmo com a insistência de entidades de usuários para que haja transparência nos indicadores de qualidade dos serviços ferroviários?

Resposta: Como exemplo do funcionamento e resultado dessas comissões, cabe destacar a instituição da Comissão Tripartite da Ferrovia Concedida Ferrovia Tereza Cristina (CTFC-FTC), com funcionamento disciplinado pela Portaria ANTT nº 206 de 24/11/2021, instituída pela Portaria ANTT nº 210 de 24/11/2021. A Portaria ANTT nº 9/2022/SUFER/ANTT, de 08/06/2022, designou os membros das Comissões Tripartites de Fiscalização das concessões de serviço público de transporte ferroviário. Ademais, a análise deste tema foge às competências deste Departamento de Outorgas Ferroviárias.

No ano de 2022, a Comissão se reuniu de forma virtual no dia 11/07/2022, aprovando o Regimento Interno. E, reuniu-se novamente (virtual) no dia 10/11/2022, com pauta voltadas para os serviços prestados.

Eventuais reclamações de usuários devem ser direcionadas à ANTT, para adoção das providências necessárias, visto que a análise deste tema foge às competências deste Departamento de Outorgas Ferroviárias.

3.1.7. **Pergunta:** O Ministério considera aceitável que a ANTT alegue não possuir mecanismos próprios para coleta de dados básicos, como tempo médio de percurso, perdas de mercadorias e taxa de saturação da via permanente, ficando à mercê da boa vontade das concessionárias?

Resposta: A ANTT é autônoma para elaborar o seu Mapa estratégico, sendo o último do período 2020-2030, que foi devidamente aprovado pela Deliberação ANTT nº 246, de 23 de julho de 2021. Por sua vez, o Plano Estratégico 2022-2025 foi aprovado pela Deliberação ANTT nº 140, de 1º de abril de 2022. A primeira revisão do Plano Estratégico ocorreu em dezembro de 2022, aprovada pela Deliberação ANTT nº 381/2022.

Dito isso, o Órgão Regulador tem autonomia funcional e decisória, para então, definir a estratégia da instituição, a Cadeia de Valor, a sistematização dos macroprocessos organizacionais, fluxo de agregação de valor entregue às partes interessadas e os macroprocessos finalísticos, gerenciais e de apoio e como eles se relacionam – suas intersecções, interfaces e transversalidades, para satisfazer as necessidades das partes interessadas.

Adicionalmente, importa destacar que a ANTT tem realizado fiscalizações às concessões ferroviárias, nos termos da Resolução nº 5.944, de 1º de junho de 2021. Ademais, a análise a coleta de dados pela ANTT é tema que foge às competências deste Departamento de Outorgas Ferroviárias.

3.1.8. **Pergunta:** O Ministério tem conhecimento de que a ANTT está permitindo que concessionárias de ferrovias adotem políticas tarifárias absurdas, cobrando mais de usuários que estão mais próximos do pátio ferroviário do que de usuários mais distantes, mesmo quando o trecho rodoviário não é feito pela ferrovia?

Resposta: O questionamento carece de evidência concreta. As tarifas praticadas pela concessionária devem ser estabelecidas com base em critérios objetivos e isonômicos de contratação, tais como prazo, volume, sazonalidade, e condições de pagamento, nos termos do art. 4º, § 3º, da Resolução nº 5.944, de 1º de junho de 2021. Compete à ANTT recepcionar denúncias de usuários e fiscalizar as concessionárias ferroviárias.

3.1.9. **Pergunta:** Como o Ministério explica a total convivência da ANTT diante dessa flagrante violação do princípio da isonomia entre usuários que utilizam a mesma rota ferroviária?

Resposta: O questionamento carece de evidência concreta. Eventuais descumprimentos do

princípio da isonomia devem ser averiguados pela ANTT.

3.1.10. **Pergunta:** Quais medidas concretas foram adotadas para corrigir essa distorção tarifária, que prejudica empresas, compromete a competitividade e fere a lógica da eficiência no transporte ferroviário?

Resposta: O Ministério dos Transportes não possui competência legal para interferir na regulação tarifária dos serviços ferroviários, exercida pela ANTT. Não obstante, a Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário emitiu dois ofícios à ANTT, o OFÍCIO Nº 540/2023/SNTF (SEI nº 7522213), de 8 de setembro de 2023, e o OFÍCIO Nº 220/2024/SNTF (SEI nº 8271703), de 12 de agosto de 2024, ambos com o objetivo de solicitar à ANTT a inclusão do tema de "revisão da política tarifária no transporte ferroviário federal" na agenda regulatória da Agência.

3.1.11. **Pergunta:** Por que, após anos de promessa, o Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO) ainda não foi implementado?

Resposta: Importa esclarecer que a efetiva implantação do CNSO é tema que foge às competências deste Departamento de Outorgas Ferroviárias, devendo tal pedido de informação ser direcionado diretamente à ANTT.

3.1.12. **Pergunta:** Há algum plano efetivo para garantir que o CNSO funcione com acesso direto às informações dos Centros de Controle Operacional (CCOs) das concessionárias?

Resposta: Importa esclarecer que a efetiva implantação do CNSO é tema que foge às competências deste Departamento de Outorgas Ferroviárias, devendo tal pedido de informação ser direcionado diretamente à ANTT.

3.1.13. **Pergunta:** Quais são os motivos reais da demora e quem está se beneficiando da ausência dessa ferramenta que permitiria à ANTT fiscalizar, em tempo real, o funcionamento da malha ferroviária?

Resposta: Importa esclarecer que a utilização de ferramenta que permite à ANTT fiscalizar, em tempo real, o funcionamento da malha ferroviária é tema que foge às competências deste Departamento de Outorgas Ferroviárias, devendo tal pedido de informação ser direcionado diretamente à ANTT.

3.1.14. **Pergunta:** O Ministério considera aceitável que a ANTT continue dependente de dados fornecidos mensalmente pelas concessionárias, sem qualquer capacidade autônoma de fiscalização?

Resposta: a adoção de medidas de fiscalização mais intensivas pela ANTT exigiriam alterações legais e previsão de recursos orçamentários adicionais em montante suficiente para sua implementação, a serem eventualmente estimados pela Agência. Reitera-se que a metodologia de recebimento das informações por parte da ANTT é tema que foge às competências deste Departamento de Outorgas Ferroviárias, devendo tal pedido de informação ser direcionado diretamente à ANTT.

3.1.15. **Pergunta:** Há algum plano efetivo para garantir que o CNSO funcione com acesso direto às informações dos Centros de Controle Operacional (CCOs) das concessionárias?

Resposta: Reitera-se que a metodologia de recebimento das informações por parte da ANTT é tema que foge às competências deste Departamento de Outorgas Ferroviárias, devendo tal pedido de informação ser direcionado diretamente à ANTT.

3.1.16. **Pergunta:** O Ministério apoia ou pretende implementar medidas que incentivem o uso da malha ferroviária por operadores independentes, especialmente em trechos com baixa saturação, como forma de aumentar o fluxo de transporte sem depender de grandes investimentos?

Resposta: O Ministério dos Transportes já emitiu diretrizes para ANTT para regulamentação do tema, que por sua vez editou normativo relativo ao Agente Transportador Ferroviário de Cargas (ATF-C), atual denominação para o papel anteriormente conferido ao Operador Ferroviário Independente (OFI), conforme disposto na Lei das Ferrovias (Lei nº 14.273/2021). Assim, a ANTT atualizou a regulamentação referente à matéria por meio da Resolução nº 5.990/2022.

Ademais, encontra-se em fase de formulação, neste Departamento de Outorgas Ferroviárias, minuta de decreto com vistas a estabelecer diretrizes para os processos de devolução de trechos ferroviários e para os processos de regularização, fiscalização, exploração e gestão das informações da faixa de domínio, no âmbito do Subsistema Ferroviário Federal - SFF. Com tal medida, os trechos ferroviários objeto de devolução terão destinação mais célere e menos burocrática, pois a ANTT poderá estabelecer

fluxo de procedimento simplificado quando a devolução se tratar de trecho ferroviário com baixa complexidade.

Sem embargo, vale ressaltar também o Decreto Nº 12.022/2024, que instituiu o Planejamento Integrado de Transportes (PIT) e suas instâncias de governança. O PIT contará com um sistema encadeado de instrumentos de planejamento, composto pelos seguintes planos: I - Plano Nacional de Logística; II - Planos Setoriais dos subsistemas rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroviário; III - Plano Geral de Parcerias; e IV - Plano Geral de Ações Públicas.

4. CONCLUSÃO

4.1. Diante do apresentado, recomenda-se que o processo seja encaminhado para a ASPAR, para conhecimento e adoção de providências necessárias. Além disso, é de suma importância que a ANTT tome conhecimento do Requerimento de Informação nº 1112/2025, com vistas a apresentar esclarecimentos adicionais, caso entenda pertinente. Dessa forma, sugere-se ainda o envio de ofício à ANTT, para que possa contribuir com esclarecimentos adicionais aos questionamentos do parlamentar.

4.2. Por fim, recomenda-se o envio dos autos para ciência do Secretário Nacional de Transporte Ferroviário, e em caso de acordo, remeter o processo para ASPAR e ANTT.

À consideração superior.

(assinado eletronicamente)

LEANDRO VARGAS

Coordenador de Outorgas Ferroviárias

(assinado eletronicamente)

LUÍS FELLIPE ARRUSSUL DE MELO

Coordenador-Geral de Outorgas Ferroviárias II

De acordo. Encaminhe-se à Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, para as providências que entender necessárias.

(assinado eletronicamente)

HÉLIO ROBERTO DA SILVA SOUSA

Diretor de Outorgas Ferroviárias

[1] NUNES, Edson. Agências Regulatórias: gênese, contexto, perspectivas e controle. Revista do Direito Público e Econômico, Editora Fórum, Belo Horizonte, ano 1, no. 2, abr/mai/jun.2003, p. 163-22.

[2] PESSOA, Átila. Análise da Lei Nº 13.848/2019 – Lei Geral das Agências Reguladoras.

[3] OCDE (2020), Panorama das Administrações Públicas: América Latina e Caribe 2020, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9e6d37a1-pt>.



Documento assinado eletronicamente por **Leandro Soares Vargas, Coordenador**, em 05/05/2025, às 19:06, 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 **Luis Fellipe Arrussul de Melo, Coordenador-Geral de Outorgas Ferroviárias II**, em 05/05/2025, às 19:16, 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 **Hélio Roberto Silva de Sousa, Diretor de Outorgas Ferroviárias**, em 05/05/2025, às 19:21, 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 **9621402** e o código CRC **F51A41E6**.



Referência: Processo nº 50000.016159/2025-81



SEI nº 9621402

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