



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 5/2026**OBJETO:** Proposta de homologação da Tabela Tarifária de Referência da concessão da TLSA.**ORIGEM:** SUFER**PROCESSO (S):** 50500.065991/2025-70**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** PARECER Nº 00275/2025/PF-ANTT/PGF/AGU**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Proposta de homologação da Tabela Tarifária de Referência da concessionária Transnordestina Logística S.A. (TLSA), em atendimento às disposições contratuais vigentes, de modo a viabilizar a adequada aplicação do regime tarifário previsto no contrato de concessão.

2. DOS FATOS

2.1. Em 3 de setembro de 2025, a Transnordestina Logística S.A. (TLSA) protocolou a Carta nº CEX-PRTR-207-2025 (SEI nº 37573865), por meio da qual solicitou a antecipação dos procedimentos necessários ao cadastro da malha ferroviária no Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário – SAFF, bem como a apresentação de Tabela Tarifária aplicável ao período de comissionamento.

2.2. A concessionária fundamentou o pleito na iminência do início da operação em regime de comissionamento no trecho ferroviário compreendido entre São Miguel do Fidalgo/PI (EMT-03, km 421,126) e Acopiara/CE (MVP-03, km 246,980), segmento com infraestrutura e superestrutura já implantadas, totalizando aproximadamente 676 km de via principal.

2.3. Em atenção à solicitação, a Agência expediu o Ofício SEI nº 38537/2025/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI nº 37574168), de 9 de outubro de 2025, por meio do qual encaminhou ao Diretor-Presidente da TLSA proposta de Tabela Tarifária de Referência para a concessão.

2.4. Em 21 de outubro de 2025, a TLSA respondeu ao referido ofício, conforme Carta nº CEX-PRTR-271-2025 (SEI nº 37573867), requerendo à Agência a adoção da estrutura tarifária da Ferrovia Norte-Sul (VLI/FNS) como referência para a definição das tarifas-teto da concessão. Em síntese, a concessionária argumentou que tanto a TLSA quanto a VLI/FNS se inserem na mesma área de influência e no denominado Arco Norte, considerado novo eixo de competitividade logística do País, caracterizado pelo elevado potencial de expansão da produção agrícola e mineral. Ademais, sustentou haver similaridade quanto à bitola, ao perfil de cargas transportadas e à vocação logística, bem como coerência regulatória na adoção da referida estrutura tarifária, em razão da convergência esperada dos custos operacionais (OPEX) entre os dois empreendimentos.

2.5. Após a manifestação da concessionária, a Gerência de Fiscalização e Equilíbrio Econômico-Financeiro (GEFEF) elaborou a Nota Técnica SEI nº 11975/2025/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI nº 37573871), na qual apresentou a análise que culminou na proposta de Tabela Tarifária de Referência e explicitou os fundamentos pelos quais não se mostrou tecnicamente viável a adoção da estrutura tarifária da Ferrovia Norte-Sul (VLI/FNS) como parâmetro para a definição das tarifas-teto da TLSA.

2.6. Na sequência, o processo foi encaminhado à análise jurídica da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), que emitiu o Parecer nº 00275/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 37882732), opinando pela regularidade jurídica do encaminhamento proposto pela unidade técnica à deliberação da Diretoria Colegiada, desde que observadas as recomendações consignadas no item 16 do referido Parecer, nos seguintes termos:

“16. Em razão disso, recomenda-se que a área técnica complemente a fundamentação constante da Nota Técnica SEI nº 11975/2025 (SEI nº 37573871), explicitando: (i) o período exato transcorrido entre fevereiro de 2014 e outubro de 2025; (ii) a inflação média anual implícita no percentual de 90,680%; (iii) a comparação desse patamar com os índices oficiais do IPCA divulgados pelo IBGE no período; e (iv) o esclarecimento de que o percentual representa exclusivamente a atualização monetária prevista contratualmente, sem alteração do equilíbrio econômico-financeiro original. Essa complementação fortalecerá a motivação do ato administrativo e conferirá maior segurança jurídica à deliberação da Diretoria Colegiada, reduzindo riscos de questionamentos futuros quanto à razoabilidade e proporcionalidade do reajuste homologado.”

2.7. Em atendimento à recomendação da PF-ANTT, a GEFEF emitiu a Nota Técnica SEI nº 13048/2025/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI nº 37972775), na qual apresentou análise detalhada da contextualização temporal e econômica relativa ao primeiro reajuste das Tarifas de Referência da TLSA.

2.8. Por fim, a unidade técnica da ANTT juntou aos autos a versão final da Minuta de Deliberação (SEI nº 38089984) e o Relatório à Diretoria (SEI nº 38090273).

2.9. Nesse contexto, em conformidade com os arts. 15, inciso VI, e 79, § 1º, inciso IV, ambos do Regimento Interno da ANTT, o processo foi distribuído, mediante sorteio (SEI nº 38412652), para minha relatoria e incluído na pauta da 1.025ª Reunião de Diretoria Pública.

2.10. É, em síntese, o relatório.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A definição das Tarifas de Referência da Transnordestina Logística S.A. (TLSA), bem como de seu primeiro reajuste, encontra respaldo nas disposições da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no art. 24, inciso VII, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, notadamente em seu art. 9º, e, de forma central, nas cláusulas do respectivo Contrato de Concessão.

3.2. No âmbito do Contrato de Concessão da TLSA, firmado em 22 de janeiro de 2014, a Cláusula Décima estabelece a obrigatoriedade de observância de limites máximos das Tarifas de Referência, cuja homologação compete à ANTT, nos seguintes termos:

CLÁUSULA DÉCIMA
Das Tarifas

A tarifa é o valor cobrado pelo transporte ferroviário de uma unidade de carga da estação de origem à estação de destino.

§1º A CONCESSIONÁRIA poderá cobrar, pela prestação do serviço, as tarifas de seu interesse comercial, respeitados os **limites máximos das tarifas de referência homologadas pela ANTT**.

(...)

§4º Os valores das tarifas de referência homologadas pela CONCEDENTE são reconhecidos pela CONCESSIONÁRIA como suficientes para a adequada prestação do serviço concedido e a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO. (grifo acrescentado)

3.3. Embora o Contrato de Concessão da TLSA tenha sido celebrado em 2014, a concessionária não dispunha, até então, de Tabela Tarifária homologada, uma vez que ainda não havia iniciado a operação ferroviária. Ocorre que, conforme informado na Carta nº CEX-PRTR-207-2025 (SEI nº 37573865), a concessionária se encontra na iminência de iniciar a operação em regime de comissionamento no trecho ferroviário compreendido entre São Miguel do Fidalgo/PI (EMT-03, km 421,126) e Acopiara/CE (MVP-03, km 246,980), segmento com infraestrutura e superestrutura já implantadas, totalizando aproximadamente 676 km de via principal.

3.4. Para o início da operação, a concessionária informou já dispor dos seguintes ativos e estruturas operacionais:

- Centro de Controle Operacional (CCO) em Salgueiro/PE, com sistemas integrados de planejamento, despacho, controle de trens e registro de ocorrências ferroviárias, apoiados por duas soluções independentes de telecomunicação de voz e dados;
- Material rodante composto por: 28 locomotivas, 467 vagões, 2 caminhões de linha rododotroviários, 2 autos de linha, 3 socadoras e 3 reguladoras;
- Pátios e Terminais: 15 pátios de cruzamento e os terminais TIPI (Terminal Integrador do Piauí/PI), TIT (Terminal Intermodal de Trindade/PE), Terminal de Missão Velha/CE e TLI (Terminal Logístico de Iguatu/CE);
- Infraestrutura de apoio em Salgueiro/PE: oficina de material rodante, oficina de máquinas de via e posto de abastecimento

3.5. Os fluxos operacionais previstos para o início da concessão abrangem, dentre outros, os seguintes trajetos e volumes estimados:

- Grãos – TIPI → TLI | 585 km | ~20 mil toneladas/mês;
- Gesso agrícola – TIT → TIPI | 216,18 km | ~3 mil toneladas/mês; e
- Gipsita – TIT → Missão Velha | 253,96 km | ~10 mil toneladas/mês.

3.6. Para a elaboração da Tabela Tarifária da TLSA, a unidade técnica da Agência adotou como referência a tabela tarifária de ferrovia recentemente construída, de modo que a modernidade de sua concepção, sob a ótica dos padrões de engenharia, infraestrutura e operação, conferisse maior aderência técnica ao exercício comparativo. Ademais, buscou uma concessão que apresentasse similaridades operacionais e de mercado com a TLSA.

3.7. Assim, a Ferrovia Norte-Sul Tramo Central (FNSTC), subconcedida à Rumo Malha Central a partir do Edital nº 02/2018, com início de operação em 2019, revelou-se o parâmetro mais adequado para o caso em análise. A avaliação técnica identificou elevado grau de convergência técnica e operacional entre os dois projetos, o que justifica a utilização das tarifas da FNSTC como referência, à luz, de forma geral, dos princípios subjacentes às metodologias de *yardstick competition* e *price-cap*, com vistas à definição de uma estrutura tarifária adequada, alinhada aos objetivos regulatórios de promoção da eficiência e da modicidade tarifária.

3.8. O Quadro 1, a seguir, apresenta comparativo sintético das principais características operacionais e de superestrutura das duas ferrovias:

Quadro 1 - Características operacionais e de superestrutura		
CARACTERÍSTICA	FNSTC	TLSA
Bitola	1,60m	Mista (1,60m e 1,00m)
Velocidade de projeto	80km/h	80km/h
Carga máxima por eixo	32,5 t/eixo	32,5 t/eixo
Trilhos	UIC-60 e TR-57	UIC-60
Dormentes	Monoblocos de concreto protendido, exceto nas AMV's, onde são de madeira tratada	concreto protendido
Extensão	1.544 quilômetros	1.206 quilômetros

Fontes: [Anexo 1](#) e 1º termo aditivo do contrato da TLSA e <https://portal.valec.gov.br/ferrovias/ferrovia-norte-sul/operacoes/tramo-central>

3.9. A unidade técnica desta Agência ressalta que tanto a FNSTC quanto a TLSA possuem vocação predominante para o transporte de grãos. No caso da TLSA, soma-se ainda a movimentação de gipsita e gesso agrícola, produtos de expressiva relevância regional.

3.10. Conforme consta na Nota Técnica SEI Nº 11975/2025/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 37573871) a tabela tarifária da FNSTC não contempla o transporte de minério de ferro, insumo de elevada relevância para a matriz ferroviária nacional. Embora exista expectativa de que esse tipo de carga venha a ser transportado futuramente naquela ferrovia, conforme previsto no Anexo II do Contrato de Concessão, para fins de referência tarifária da TLSA, a Sufer propôs, especificamente para o minério de ferro, a utilização dos valores praticados pela MRS Logística S.A., concessionária de bitola larga com operação consolidada na movimentação desse insumo, conferindo maior consistência e realismo ao modelo tarifário adotado.

3.11. Concluída a definição da Tabela Tarifária de Referência, a unidade técnica procedeu à análise relativa ao estabelecimento da data-base dos valores tarifários, o que demandou a fixação da data inicial do Índice de Reajustamento Tarifário (IRT) do Contrato de Concessão da TLSA, de modo a compatibilizá-la com a fórmula contratual de reajuste, nos seguintes termos:

CLÁUSULA PRIMEIRA

Das definições

(...)

IV - IRT: índice de reajustamento tarifário obtido com base na seguinte fórmula: $IRT = IPCAi / IPCAo$ (onde: $IPCAo$ significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data de publicação do extrato do presente CONTRATO no Diário Oficial da União, e $IPCAi$ significa o número índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base do reajuste das tarifas referência);

CLÁUSULA DÉCIMA-PRIMEIRA

Do Reajuste e Revisão das Tarifas

11.1 Do Reajuste

As Tarifas de Referência serão reajustadas para incorporar a variação do IPCA, devendo ser calculadas anualmente para cada Fluxo.

§1º As Tarifas de Referência serão reajustadas mediante a aplicação da seguinte fórmula: **Tarifa de Referência reajustada = Tarifa de Referência x IRT**.

§2º O reajuste do valor das tarifas de referência será autorizado mediante publicação de resolução específica da ANTT no DOU.

(grifos acrescentados)

30/01/2026, 13:39

SEI/ANTT - 39009587 - Voto DFQ

3.12. Conforme detalhado na Nota Técnica SEI nº 11975/2025/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 37573871), a definição da data inicial do IRT deve observar a data de publicação do extrato do Contrato de Concessão da TLSA, ocorrida em abril de 2014, em consonância com a metodologia de cálculo prevista contratualmente. Considerando que a fórmula do IRT utiliza o IPCA referente a dois meses anteriores ao marco temporal, fixou-se fevereiro de 2014 como a data inicial do índice (IPCA₀).

3.13. Essa defasagem temporal de dois meses é necessária para viabilizar a operacionalização do reajuste, uma vez que o IPCA não é divulgado em tempo real. Tal sistemática permite, por exemplo, que uma tarifa com vigência em janeiro de determinado ano utilize índices já consolidados de meses anteriores, evitando a utilização de projeções e assegurando maior segurança regulatória.

3.14. Nesse contexto, faz-se necessária a distinção entre a “data do índice” e a “data-base da tabela” para fins comparativos com outras ferrovias. Para o cálculo dos valores iniciais da TLSA, as tabelas tarifárias da FNSTC e da MRS foram deflacionadas até abril de 2014, utilizando-se o IPCA acumulado entre essa data e a data-base original das respectivas tabelas. A escolha de abril de 2014 decorre de se tratar do marco temporal oficial de publicidade do Contrato de Concessão da TLSA.

3.15. Embora os valores monetários tenham sido trazidos à data-base de abril de 2014, a fórmula de reajuste contratual utiliza o IPCA de fevereiro de 2014 como denominador, em estrita observância à Cláusula Primeira, item IV, do contrato. Tal procedimento assegura coerência metodológica e permite a correta evolução tarifária até a data de entrada em vigor da tabela.

3.16. Com base nessa metodologia, considerando que a Tabela Tarifária de Referência será publicada e entrará em vigor em janeiro de 2026, fixou-se esse mês como a data-base para fins de reajuste. Consequentemente, janeiro de 2026 passa a constituir o marco inicial para a contagem dos ciclos anuais de atualização tarifária.

3.17. Em razão da lógica do IRT, que utiliza o IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste, o primeiro reajuste considerará o IPCA acumulado até novembro de 2025, tendo como base inicial o IPCA de fevereiro de 2014. Como resultado, o percentual do primeiro reajuste corresponde a 91,024% (noventa e um vírgula zero dois quatro por cento), equivalente a um IRT de 1,9102370, conforme cálculo detalhado na Nota Técnica SEI nº 13048/2025/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 37972775).

3.18. Diante do exposto, alinho-me às manifestações técnicas e jurídicas constantes dos autos, cujos fundamentos adoto e passam a integrar o presente ato, nos termos do art. 50, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999. Com base nesses elementos, proponho à Diretoria Colegiada a homologação das Tarifas de Referência da Transnordestina Logística S.A. – TLSA, conforme Anexo I da Minuta de Deliberação SEI nº 39030135 e transcrito abaixo:

Quadro 2: Tabela de Referência das Tarifas de Transporte

Mercadoria	Parcela Fixa (R\$/unidade)		Parcela Variável (R\$/unidade.km)	
	valor	Unidade	Valor	Unidade
Aubos e Fertilizantes	36,43	R\$/t	0,0899	R\$/t.km
Cimento, Cal e Clínquer	22,72	R\$/t	0,0886	R\$/t.km
Açúcar	18,13	R\$/t	0,1350	R\$/t.km
Óleo Vegetal	33,30	R\$/t	0,0753	R\$/t.km
Grãos e Farelos	19,40	R\$/t	0,0608	R\$/t.km
Combustíveis	29,40	R\$/m³	0,2864	R\$/m³.km
Algodão	27,38	R\$/t	0,1070	R\$/t.km
Contêiner Vazio de 20 pés	162,33	R\$/TEU	1,2026	R\$/TEU.km
Contêiner Vazio de 40 pés	292,20	R\$/TEU	2,1646	R\$/TEU.km
Contêiner Cheio de 20 pés	226,75	R\$/TEU	1,6793	R\$/TEU.km
Contêiner Cheio de 40 pés	408,14	R\$/TEU	3,0228	R\$/TEU.km
Minério de Ferro	4,26	R\$/t	0,0914	R\$/t.km
Demais Produtos	18,00	R\$/t	0,0862	R\$/t.km

Tabela 3: Tabela de Referência para Direito de Passagem

Mercadoria	Parcela Fixa (R\$/unidade)		Parcela Variável (R\$/unidade.km)	
	valor	Unidade	Valor	Unidade
Direito de passagem para todas as mercadorias	-	-	0,0222	R\$/unidade.km

4. **DA PROPOSIÇÃO FINAL**

4.1. Ante ao exposto, VOTO por Homologar as tarifas de referência da Transnordestina Logística S.A - TLSA, conforme o anexo I da minuta de Deliberação SEI 39030135, com fulcro no §1º da cláusula décima do Contrato de concessão.

Brasília, 29 de janeiro de 2026.

FELIPE QUEIROZ
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ**, Diretor, em 29/01/2026, às 18:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **39009587** e o código CRC **0D447CA6**.

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br