



**REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO**  
**(Do Sr. Cap. Alberto Neto)**

**Requer do Excelentíssimo  
Ministro dos Transportes, Senhor  
Renan Filho, informação sobre o  
colapso da fiscalização no  
transporte rodoviário de  
passageiros no Brasil.**

Senhor Presidente,

Com fundamento no art. 50, § 2º, da Constituição Federal, combinado com os arts. 115 e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados requeiro seja encaminhado ao Exmo. Ministro dos Transportes, Senhor Renan Filho, solicitação de informações sobre o colapso da fiscalização no transporte rodoviário de passageiros no Brasil. Diante do exposto solicito resposta para os seguintes questionamentos:

- 1) Diante do desmonte do sistema de fiscalização da ANTT desde fevereiro de 2024, com fiscais sem acesso aos esquemas operacionais das linhas de ônibus, quais medidas emergenciais o Ministério dos Transportes pretende implementar para restabelecer imediatamente a capacidade de controle e fiscalização do transporte rodoviário de passageiros?
- 2) Após a tragédia com o ônibus da Real Expresso que resultou em 12 mortes, constatou-se que passageiros haviam relatado atraso e a intenção do motorista de "acelerar" para compensar o tempo perdido. Como o senhor avalia a ausência de mecanismos efetivos para denúncias de irregularidades durante as viagens, e quais iniciativas o Ministério planeja para criar canais imediatos de comunicação entre passageiros e órgãos fiscalizadores?
- 3) O transporte por aplicativos como o Buser opera em uma zona cinzenta regulatória, com embarques e desembarques fora de terminais





rodoviários e sem fiscalização. Como o Ministério pretende equilibrar a inovação tecnológica no setor com as necessidades de segurança, garantindo que estas plataformas se submetam às mesmas exigências de fiscalização das empresas tradicionais?

- 4) A ANTT e a ARTESP não disponibilizam publicamente dados sobre acidentes, mortos e feridos em suas áreas de atuação, contrariando o PNATRANS que exige estabelecimento e publicidade de metas. O Ministério pretende determinar a obrigatoriedade da transparência desses dados pelas agências reguladoras e estabelecer metas concretas de redução da sinistralidade no transporte rodoviário?
- 5) Diversos pontos de parada utilizados pelos ônibus apresentam condições precárias de higiene, segurança e conforto, sem qualquer padrão mínimo exigido ou fiscalização. Existe algum plano para estabelecer critérios nacionais de certificação desses pontos de parada e um sistema de avaliação contínua, similar ao que ocorre em outros setores como hotelaria?
- 6) A ampliação do limite de viagens sem parada de 170 km para 350 km pela Portaria ARTESP nº 61/2022 contraria evidências científicas sobre fadiga e segurança, sendo criticada até por um diretor da própria agência. O Ministério planeja revisar essa normativa e estabelecer um limite nacional padronizado baseado em critérios técnicos de segurança?
- 7) As agências reguladoras têm transferido a responsabilidade da fiscalização do tempo de direção para a Polícia Rodoviária, que não possui estrutura específica para essa finalidade. Existe algum projeto para integração efetiva entre os sistemas da ANTT, agências estaduais e forças policiais, com definição clara de competências e responsabilidades na fiscalização do transporte de passageiros?
- 8) O cadastro das linhas no sistema Sigma da ANTT resultou na centralização e burocratização do acesso aos dados das empresas, prejudicando a fiscalização nas estradas. Quais melhorias tecnológicas o Ministério planeja implementar para garantir o acesso descentralizado e em tempo real às informações operacionais por parte dos fiscais?





- 9) Considerando que o transporte rodoviário representa o principal meio de locomoção intermunicipal e interestadual para milhões de brasileiros, qual o orçamento específico o Ministério destinará nos próximos anos para modernização dos sistemas de fiscalização e qual o cronograma para implementação dessas melhorias?
- 10) Há 20 anos, em 2004, já se discutia a necessidade de estabelecer limites para o tempo de direção sem pausa, evidenciando a persistência histórica do problema. Como o senhor explica essa inércia regulatória de décadas, e quais medidas estruturais o Ministério pretende adotar para que não tenhamos que esperar mais 20 anos por soluções efetivas para a segurança do transporte rodoviário de passageiros?

### Justificativa

A recente tragédia envolvendo o ônibus da Real Expresso em Minas Gerais, que resultou em 12 mortes, expôs uma realidade alarmante no sistema de transporte rodoviário de passageiros no Brasil: a completa falência dos mecanismos de fiscalização e controle. Uma investigação conduzida pelo portal Estradas.com.br revelou que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), principal responsável pela regulação do setor, opera atualmente com um sistema de fiscalização praticamente desmontado, deixando milhões de passageiros expostos a riscos desnecessários em suas viagens pelo país.

Desde o início de 2024, os fiscais da ANTT não têm mais acesso aos chamados "esquemas operacionais" das linhas de ônibus, documentos fundamentais que contêm informações como horários de saída, pontos de parada, distância percorrida, tempo estimado entre trechos e média de velocidade. Sem esse controle, torna-se praticamente impossível verificar se as empresas estão respeitando as pausas obrigatórias para descanso dos motoristas, os limites de velocidade ou o número de condutores necessários para viagens longas, elementos essenciais para a segurança dos passageiros.





O problema teve início quando as empresas começaram a cadastrar suas linhas no sistema denominado Sigma, e o acesso a esses dados passou a depender de autorização direta da Superintendência da ANTT em Brasília, centralizando e burocratizando um processo que deveria ser ágil e transparente. Na prática, os fiscais que estão nas estradas e rodoviárias ficaram "cegos", sem instrumentos efetivos para realizar seu trabalho.

Como agravante, a ANTT desativou salas de fiscalização em importantes terminais rodoviários e reduziu o horário de atendimento, deixando sem supervisão os ônibus que chegam fora do horário comercial. Essa situação tem favorecido práticas ilegais, como as viagens sem parada - comercializadas sob o nome de "Vai Direto" - que desrespeitam os limites de tempo de direção contínua estabelecidos pelo Código de Trânsito Brasileiro, colocando em risco a vida dos passageiros e dos próprios motoristas.

A falta de controle se estende também à qualidade dos pontos de parada utilizados pelos ônibus. Enquanto a ANTT realiza seminários sobre a regulamentação dos pontos de parada para caminhoneiros, no transporte de passageiros não há qualquer fiscalização efetiva. As empresas param onde quiserem, muitas vezes priorizando locais que oferecem benefícios informais aos motoristas e guias, em vez de estabelecimentos que garantam condições adequadas de higiene, alimentação e descanso para os passageiros.

O quadro se torna ainda mais preocupante com a proliferação dos serviços de transporte por aplicativo, como o Buser. Estas plataformas oferecem passagens com embarque e desembarque fora das rodoviárias, em locais sem qualquer fiscalização, como hotéis, estações de metrô ou simplesmente pontos na rua. Passageiros relatam experiências de insegurança, como mudanças inesperadas de assentos, condutores ríspidos e falta de suporte em caso de problemas - situações que seriam impensáveis em um sistema adequadamente regulado.

Quando ocorrem acidentes, essas plataformas, que se apresentam como transportadoras no momento da venda, passam a se posicionar apenas como intermediárias digitais, dificultando a responsabilização e o amparo às vítimas. Esta prática revela uma grave lacuna regulatória que tem permitido a operação de um sistema paralelo de transporte





de passageiros, com padrões de segurança inferiores aos exigidos das empresas tradicionais.

A situação não é exclusiva da ANTT. A Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), responsável pelas linhas intermunicipais paulistas, apresenta problemas semelhantes. Quando questionada sobre viagens que duram mais de cinco horas sem parada - prática proibida pelo CTB - a agência não apresentou os esquemas operacionais e transferiu a responsabilidade para a Polícia Militar Rodoviária, em uma clara demonstração de omissão regulatória.

Ironicamente, em dezembro de 2024, um diretor da própria Artesp criticou a Portaria ARTESP nº 61/2022, que ampliou o limite de viagens sem parada de 170 km para 350 km, afirmando que "nem de carro eu faço 350 km sem parar. Imagine um motorista de ônibus. Isso é um risco enorme para todos". No entanto, cinco meses depois, nenhuma mudança foi implementada, evidenciando a inércia das autoridades mesmo diante do reconhecimento dos problemas.

A falta de transparência é outro grave problema. Nem a ANTT nem a Artesp disponibilizam publicamente dados sobre acidentes, mortos e feridos em suas áreas de atuação, ou metas para redução desses números. Esta omissão contraria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), que prevê a obrigatoriedade de os gestores públicos estabelecerem metas e torná-las públicas.

Para Rodolfo Rizzotto, coordenador do SOS Estradas, "quando você omite os números, demonstra que só tem interesse em divulgar o que convém aos seus próprios objetivos — e não necessariamente o que atende ao interesse público". Ele lembra que o extinto DNER mantinha estatísticas atualizadas, e até mesmo a ANTT, em seus primeiros anos, disponibilizava esses dados em seu site.

O histórico do problema revela que esta não é uma situação nova. Em 2004, o então diretor da Artesp, Ulysses Carraro, já falava sobre a necessidade de definir limites para o tempo de direção sem pausa, mas nada fez até ser pressionado pelo Ministério Público após investigações de acidentes





com indícios de fadiga dos motoristas. Vinte anos depois, a situação parece ter regredido em vez de avançar.

A realidade é que a regulação do transporte rodoviário de passageiros no Brasil vive um retrocesso alarmante. A combinação de fiscalização fragilizada, falta de transparência, surgimento de plataformas que operam em uma zona cinzenta da regulação e a inércia das autoridades criou um cenário propício para tragédias como a da Real Expresso.

Para os milhões de brasileiros que dependem desse meio de transporte, resta a sensação de desamparo e risco constante. Como observa Rizzotto, "acompanho o setor há quase 30 anos. Parece que só com mortos e investigações é que agem. Ficam sempre dizendo que estão fazendo isso ou aquilo, que estão estudando, mas é evidente que não têm nenhuma pressa. Essa demora só beneficia empresas que colocam vidas em risco".

Enquanto as agências reguladoras e o poder público não retomarem efetivamente seu papel de fiscalização e controle, estabelecendo padrões rigorosos de segurança e qualidade, o transporte rodoviário de passageiros no Brasil continuará sendo uma atividade de alto risco, onde a sorte, e não a regulação adequada determina se uma viagem terminará em segurança ou em tragédia.

Sendo a fiscalização uma das funções típicas do legislador, faz-se necessária a aprovação deste requerimento de informações para obtenção de dados suficientes a respeito da atuação do Poder Executivo, a fim de se assegurar a efetividade das leis ou, se assim for necessário, tomar medidas para que sejam implementadas de forma eficiente e transparente.

Termos em que, pede deferimento.

Brasília, 13 de Maio de 2025.

CAPITÃO ALBERTO NETO  
Deputado Federal / PL-AM

