



# Agenda INSTITUCIONAL 2026



**ANTF**  
Associação Nacional dos  
Transportadores Ferroviários



**30 ANOS**  
CONECTANDO  
O FUTURO



*Agenda Institucional ANTF 2026*  
*Brasília: ANTF, 2026*

*56 p.*

*1. Transporte – Brasil. 2. Transporte - legislação - Brasil.  
3. Transporte Ferroviário de Cargas. 4. Infraestrutura de  
Transporte. 5. Logística.*

**Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários - ANTF**

*Setor de Autarquias Sul – Quadra 1 – Ed. Clésio Andrade*

*Torre A – Sala 605*

*Telefone: 61 3212-8900*

*E-mail: [antf@antf.org.br](mailto:antf@antf.org.br)*

# Sumário

**03** Informações Gerais

**04** Sumário

**05** Mapa Ferroviário

**06** Palavra do Presidente

**07** Apresentação ANTF

**08** Associadas

**12** Setor Ferroviário

**17** Poder Legislativo

**19** Câmara dos Deputados

20 PL 3345/2025

21 PL 4965/2024

22 PL 4359/2021

23 PL 1582/2019

24 PL 1066/2023

25 PL 466/2015

26 PDL 141/2019

27 PLP 84/2023

28 PL 3364/2021

29 PEC 42/2024

30 PEC 221/2019

31 PL 5242/2020

32 PL 857/2021

33 PL 3803/2024

34 PL 4499/2024

35 PL 2416/2025

36 PL 1923/2024

37 PL 2467/2025

38 PL 1180/2025

**39** Senado Federal

40 PL 4158/2024

41 PL 2373/2025

42 PL 4601/2024

**43** Poder Executivo

44 Revisão regulatória do setor ferroviário (Projeto CGTF/ANTT)

45 ROF 1 - Regras Gerais das Outorgas Ferroviárias

45 ROF 2 - Bens, Obras e Operações Ferroviárias

46 RSF 1 - Direitos e Garantias dos Usuários e Serviço Adequado

46 RSF 2 - Interoperabilidade e Trânsito

47 Reequilíbrios contratuais (insumos Covid)

47 Aperfeiçoamento no modelo de fiscalização de parâmetros

48 Contas Vinculadas para ferrovias

49 Novos Incentivos para investimentos em ferrovias

49 Precificação de Investimentos (SICRO)

**50** Poder Judiciário

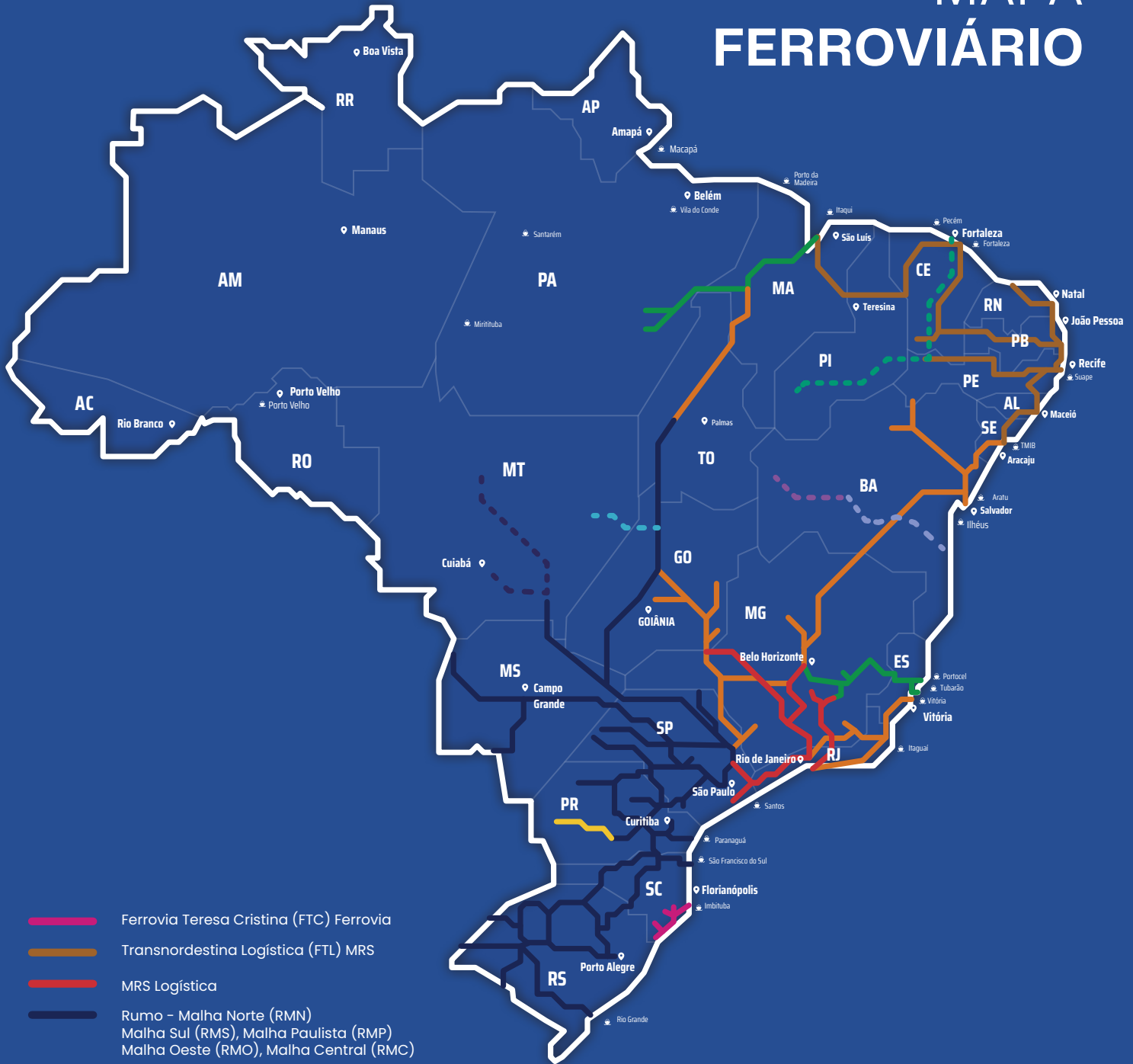
51 IPTU sobre bens afetados à prestação do serviço ferroviário

52 Enquadramento dos Maquinistas Ferroviários

53 Enlonação Mangaratiba

**54** X - Brasil nos Trilhos | Sustentabilidade em Movimento

# MAPA FERROVIÁRIO



- Ferrovia Teresa Cristina (FTC) Ferrovia
- Transnordestina Logística (FTL) MRS
- MRS Logística
- Rumo - Malha Norte (RMN)  
Malha Sul (RMS), Malha Paulista (RMP)  
Malha Oeste (RMO), Malha Central (RMC)
- Vale - Estrada de Ferro Carajás (EFC)  
Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM)
- VLI - Ferrovia Centro Atlântica (FCA)  
Ferrovia Norte Sul - Tramo Norte (FNSTN)
- Transnordestina Logística S.A. (TLSA)
- Estrada de Ferro Paraná - Oeste (FERROESTE)
- Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS)
- FIO1 - Trecho I da Ferrovia de Integração Oeste-Leste
- FIO2 - Trecho II da Ferrovia de Integração Oeste-Leste
- FICO1 - Ferrovia de Integração do Centro-Oeste
- RUMO - Ferrovia de Integração Estadual Vicente Vuolo (FIEVV)
- Capitais
- Portos



**ANTF**  
Associação Nacional dos  
Transportadores Ferroviários

## Palavra do **PRESIDENTE**

É com especial satisfação que a ANTF lança a sua primeira Agenda Institucional, justamente o ano em que a entidade celebra **30 anos** de atuação dedicada à defesa e ao fortalecimento do transporte ferroviário de cargas no Brasil.

Ao longo dessas três décadas, a ANTF participou de forma decisiva do processo de evolução do setor, contribuindo ativamente para relevantes avanços no ambiente regulatório e institucional.

Esse percurso de amadurecimento foi fundamental para o fortalecimento da segurança jurídica, que permite, hoje, observarmos o mais significativo ciclo de investimentos privados da história do setor.

O horizonte que se projeta é igualmente promissor. O recente anúncio da carteira de projetos estruturados e em desenvolvimento reforça a perspectiva de continuidade da expansão da malha ferroviária, ao mesmo tempo em que sinaliza oportunidades concretas para a atração de novos investimentos e para o aumento da capacidade logística nacional.



### **Davi Barreto**

Diretor-presidente da ANTF

Nas páginas seguintes, apresenta-se um panorama das concessionárias associadas e do setor ferroviário como um todo, com a consolidação de dados estratégicos que evidenciam as externalidades positivas do transporte sobre trilhos.

Esses indicadores demonstram que as ferrovias são mais eficientes, seguras e sustentáveis, sendo essenciais para a redução dos custos de frete, o aumento da competitividade econômica e o desenvolvimento nacional.

Em seguida, são organizadas as principais pautas e diretrizes de atuação da ANTF em relação a temas estratégicos em curso nos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, de modo a reforçar o compromisso da Associação com a transparência ativa e com uma interlocução qualificada junto aos agentes públicos e à sociedade.

# Quem SOMOS

A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) é uma entidade civil sem fins lucrativos que representa o transporte ferroviário de cargas no Brasil. Constituída no contexto da desestatização da década de 1990, reúne as concessionárias privadas responsáveis pela malha ferroviária nacional, conectando centros produtivos aos principais portos e mercados sob visão integrada e estratégica.

A ANTF exerce papel central na representação institucional e técnica do setor, articulando suas associadas com os Poderes da República, agências reguladoras e demais stakeholders. Sua atuação visa à defesa de ambiente regulatório estável e competitivo, ao estímulo à autorregulação, à inovação e à formulação de propostas que consolidem o transporte ferroviário como vetor de competitividade, sustentabilidade e desenvolvimento nacional.

Por meio de comitês especializados, organiza a discussão de temas estratégicos – como governança, regulação, sustentabilidade, competitividade e integridade –, promovendo consensos técnicos e contribuindo para a eficiência operacional e a segurança jurídica do setor. Sua atuação orienta-se por propósito claro e visão de futuro alinhada aos desafios logísticos e econômicos do país.



## Propósito

Promover a relevância do transporte ferroviário de cargas no Brasil, conciliando interesses comuns entre as concessionárias e impulsionando o desenvolvimento setorial.



## Visão de Futuro

Até 2030, o transporte ferroviário de cargas será mais representativo na cadeia logística nacional, sendo amplamente reconhecido como eficiente e imprescindível à competitividade e ao desenvolvimento sustentável do país.



NOSSAS  
**ASSOCIADAS**

## Ferrovia Tereza Cristina (FTC)

### EXTENSÃO DA MALHA

---

164 km.

### PRINCIPAIS PRODUTOS

---

Carvão Mineral.

### TKU EM 2025

---

240,2 milhões.

### FROTA

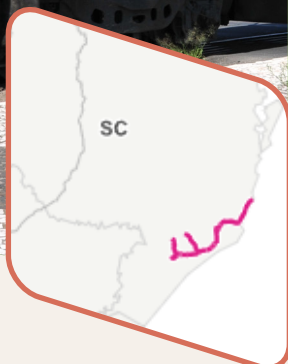
---

14 locomotivas e 295 vagões.

### MUNICÍPIOS

---

14.



## MRS Logística S.A.

### EXTENSÃO DA MALHA

---

FTL - 1.233 km; TLSA - 1.206 km.

### PRINCIPAIS PRODUTOS

---

Minério de ferro, produtos siderúrgicos, cimento, contêineres e produtos agrícolas.

### TKU EM 2025

---

71,6 bilhões.

### FROTA

---

748 locomotivas e 21.889 vagões.

### MUNICÍPIOS

---

107.





## Rumo Logística

### EXTENSÃO DA MALHA

Malha Sul - 7.223 km; Malha Norte - 735 km; Malha Central - 1.544 km; Malha Paulista - 2.118 km; Malha Oeste - 1.973 km.

### PRINCIPAIS PRODUTOS

Grãos, açúcar, fertilizantes, combustíveis e produtos industriais.

### TKU EM 2025

Malha Sul - 12,8 bilhões; Malha Norte - 50,6 bilhões; Malha Central - 3 bilhões; Malha Paulista - 18 bilhões; Malha Oeste - 80 milhões.

### FROTA

1.211 locomotivas e 32.297 vagões.

### MUNICÍPIOS

Malha Sul - 276; Malha Norte - 8; Malha Central - 50; Malha Paulista - 117; Malha Oeste - 58.

## Ferrovia Transnordestina (FTL e TLSA)

### EXTENSÃO DA MALHA

FTL - 1.233 km; TLSA - 1.206 km.

### PRINCIPAIS PRODUTOS

Combustíveis e derivados, celulose, cimento, clínquer, coque, calcário, álcool anidro, siderúrgicos, dormentes de concreto e grãos.

### TKU EM 2025

FTL - 567.773.609 milhões em 2025.

### FROTA

120 locomotivas e 2.133 vagões.

### MUNICÍPIOS

FTL - 40; TLSA - 53.





Vale S.A.

#### EXTENSÃO DA MALHA

EFC - 892 km; EFVM - 905 km.

#### PRINCIPAIS PRODUTOS

Minério de ferro, manganês, combustíveis, carvão, celulose, produtos siderúrgicos e agrícolas.

#### TKU EM 2025

EFC - 161,1 bilhões; EFVM - 56,6 bilhões.

#### FROTA

621 locomotivas e 40.700 vagões.

#### MUNICÍPIOS

14.

## VLI Logística

#### EXTENSÃO DA MALHA

FCA - 7.220 km; Tramo norte da FNS - 720 km.

#### PRINCIPAIS PRODUTOS

Grãos, açúcar, celulose, fertilizantes e granéis minerais.

#### TKU EM 2025

FCA - 19,3 bilhões de TKU;  
FNSTN - 13,7 bilhões de TKU.

#### FROTA

727 locomotivas e 16.857 vagões.

#### MUNICÍPIOS

300.





O SETOR  
**FERROVIÁRIO**

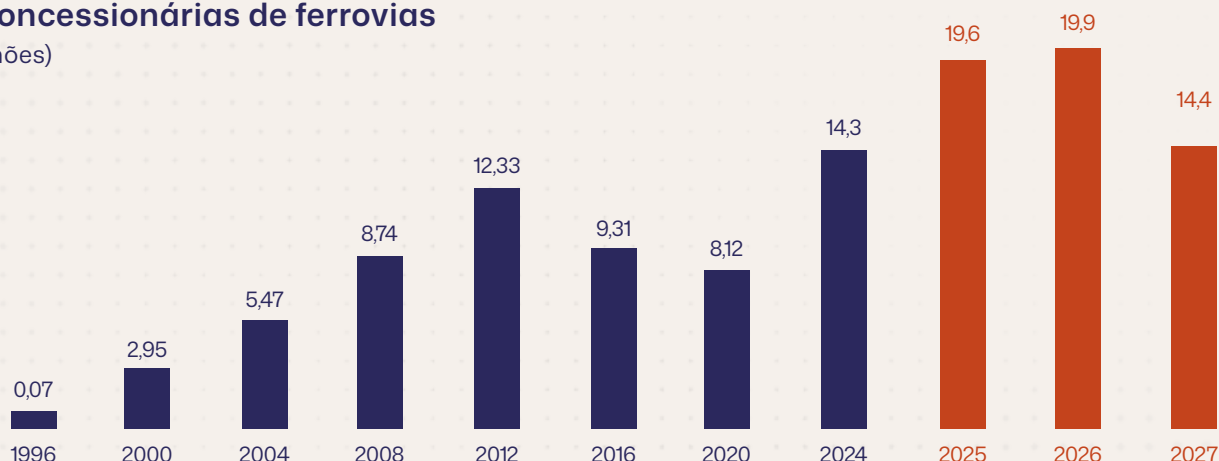
## Evolução dos Investimentos no Setor

A trajetória de investimentos no setor ferroviário desde a desestatização reflete a recuperação da capacidade financeira do sistema sob gestão privada. Desde o início das concessões, em meados de 1996, até 2024, o volume total investido pelo setor privado atingiu aproximadamente **R\$ 206 bilhões**, a preços de dezembro de 2025. Essa evolução ocorreu de forma contínua e expressiva: partindo de um patamar anual de R\$ 2,1 bilhões em 1997, o setor alcançou R\$ 14,2 bilhões em 2024, demonstrando a consistência dos aportes destinados à recuperação e modernização da malha ferroviária.

Um aspecto central desse histórico é o financiamento predominantemente privado da infraestrutura. Ao longo dos anos de vigência das concessões, a participação privada respondeu por cerca de 85% do total investido nas ferrovias federais. Em 2024, essa participação alcançou 98% do investimento total, o que evidencia que o modelo de concessão foi decisivo para manter o fluxo de recursos necessário à sustentabilidade da infraestrutura logística nacional.

### Evolução dos investimentos das concessionárias de ferrovias

(R\$ Bilhões)



Atualmente, o setor vive o maior ciclo de investimentos de sua história recente, impulsionado principalmente pela política de renovações antecipadas dos contratos de concessão. Para o triênio 2025–2027, projeta-se um aporte de aproximadamente R\$ 54 bilhões na infraestrutura ferroviária.

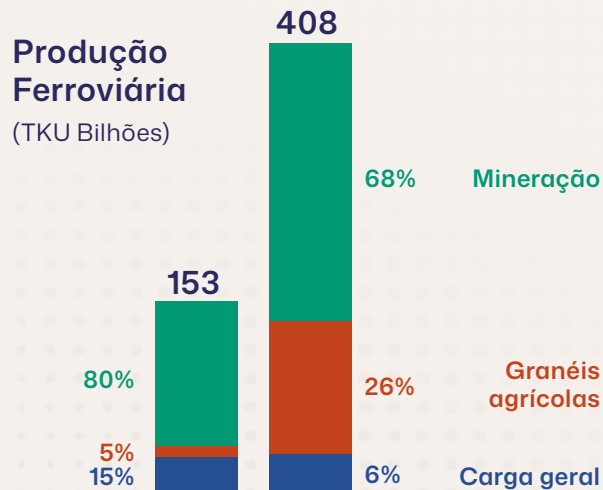


As estimativas anuais apontam para um **crescimento robusto**, com previsão de R\$ 19,9 bilhões em investimentos para 2026 e R\$ 14,4 bilhões em 2027.

## Desempenho Econômico e Logístico

O desempenho operacional do setor ferroviário demonstra uma expansão consistente da capacidade de transporte sob a gestão privada.

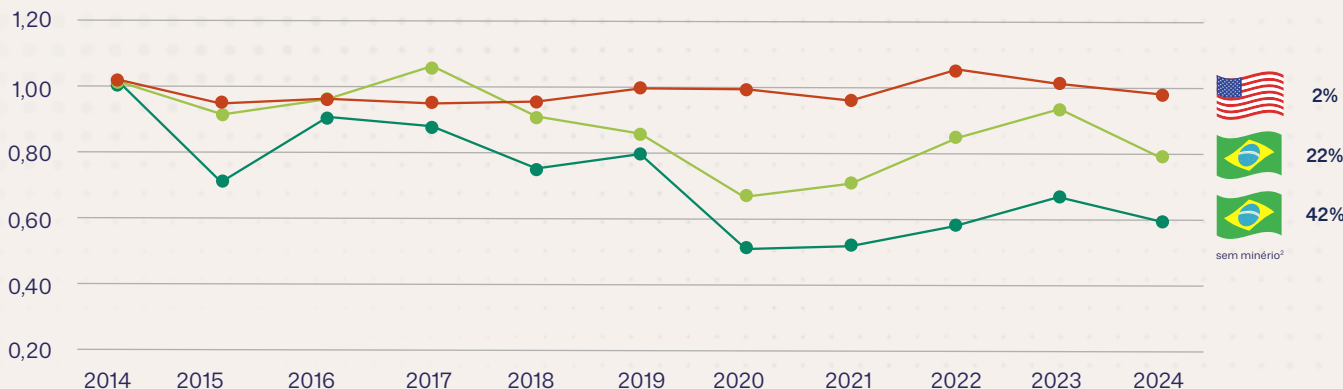
Entre 1997 e 2025, a produção ferroviária, medida em Tonelada-Quilômetro Útil (TKU) cresceu mais de 2,6x. Embora o minério de ferro permaneça como a carga predominante, a matriz de transporte apresentou diversificação, com os grãos agrícolas atingindo do 26% de participação.



Fonte: Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF/ANTT); MDIC; Análise ANTF.

## Evolução das tarifas médias de transporte no Brasil e EUA

(ano base: 2014, em USD<sup>1</sup>)



Nota: <sup>1</sup>Tarifas no Brasil em reais (inclui tarifa de transporte e preço de operações), ajustadas com a cotação média do dólar. Todos os valores ajustados pela inflação em dólar (CPI, 2024). <sup>2</sup>Exclui dados da EFC, EFVM e MRS.  
 Fonte: Demonstrações Contábeis das concessionárias; Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAF/ANTT); Surface Transportation Board (STB); Análise ANTF.

Esse ganho de produtividade traduziu-se em redução real das tarifas de transporte e aumento da competitividade dos produtos nacionais. Entre 2014 e 2024, excluídas as operações de minério de ferro, as tarifas médias ferroviárias no Brasil recuaram 42%, evidenciando o repasse dos ganhos de eficiência aos embarcadores de carga geral e agrícola.

Em termos de custos logísticos comparados, o custo total do frete ferroviário no Brasil posiciona o país como o terceiro mais competitivo no cenário internacional, atrás apenas de mercados que operam com subsídios diretos ao transporte ferroviário. Internamente, a vantagem econômica sobre o modo rodoviário é significativa em corredores estratégicos como no acesso aos Portos de Santos e Paranaguá, em que o frete ferroviário chega a ser 4x mais barato.



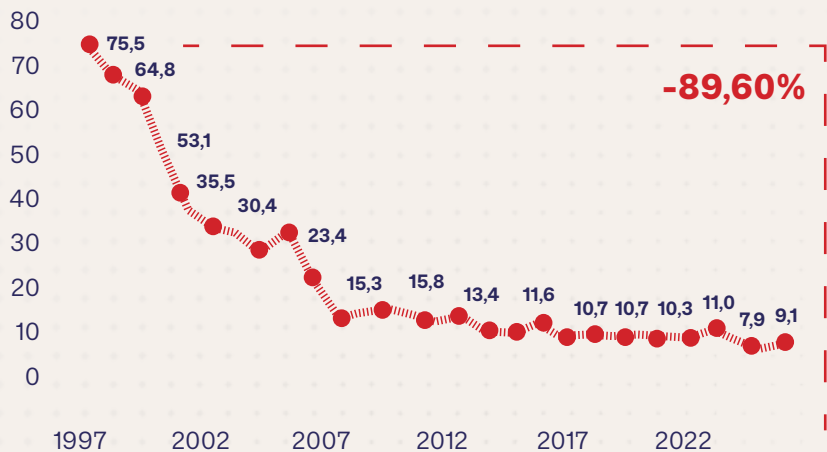
Fonte: Relatório de Tarifas e Preços da ANTF (2023), Ministério de Economia Argentina, Aurizon e Railway Association of Canada (RAC) Nota: Custo ferroviário inclui tarifa de transporte e preço de operações.

## Segurança Operacional

Os indicadores de desempenho do setor demonstram que as ferrovias brasileiras atingiram padrões internacionais de segurança operacional após o processo de concessão das ferrovias na década de 90.

### Índice de Acidentes Ferroviários - IAF

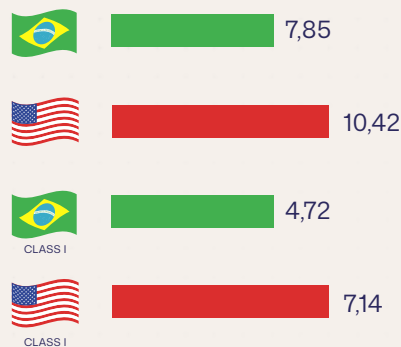
(acidentes / milhão trem.km)



Fonte: elaborado pela ANTF a partir dos dados do SAFF/ANTF.

### Benchmarking internacional

(acidentes / milhão trem.km)



Fonte: ANTF (2024) e AAR (2024).



Entre 1997 e 2025, os acidentes ferroviários no Brasil foram reduzidos em 88%, como resultado de investimentos intensivos das concessionárias em modernização tecnológica, sistemas de sinalização e recuperação da via permanente. Esse avanço elevou o país a um patamar de segurança operacional superior à média das ferrovias norte-americanas.

Em termos comparativos, o transporte ferroviário de cargas é nove vezes mais seguro que o rodoviário e apresenta letalidade 6 vezes menor. Estimativas da ANTF indicam que a ampliação de apenas 1% da participação da ferrovia na matriz de transportes pode evitar cerca de 217 acidentes e 30 óbitos por ano, reforçando o papel do modo ferroviário como vetor de segurança no sistema logístico nacional.

## Eficiência e Sustentabilidade

Dados do Inventário de Emissões da CNT, publicado em 2025, evidenciam o papel central do modo ferroviário na descarbonização da matriz de transportes brasileira.

O setor, que é responsável por mais de 20% de todo o transporte de cargas realizado pelo país, emitiu apenas 1,6% das emissões de CO<sub>2</sub> em relação ao total do setor transportador.



Emissões brutas Brasil (% - 2023)



Rodoviário ~92%



Ferrovário ~1,6%



Aéreo ~4%



Marítimo ~2%

Transporte rodoviário emitiu ~240 Mton de CO<sub>2</sub> no Brasil em 2023, aproximadamente ~11% do total de emissões do país

Fonte: Boston Consulting Group - Estudo "Coalizão dos Transportes: Como tornar o setor de transportes um contribuidor ativo para a redução das emissões brasileiras; Análise ANTF.

### Emissão de CO<sub>2</sub> (gCO<sub>2</sub> / TKU)



8,35



52,77

A alta performance operacional das ferrovias brasileiras foi impulsionada por investimentos consistentes nas últimas décadas, fato que resultou em uma redução de 36% no consumo de combustível entre 1999 e 2025.

Com gasto médio de 3,33 litros de diesel para transportar mil toneladas por quilômetro (TKU), a ferrovia emite 8,35 gCO<sub>2</sub>/tku, valor 85% inferior ao do transporte rodoviário.

Dados obtidos pelo simulador de emissões do Observatório Nacional de Transporte e Logística - ONTL, com aplicação do consumo específico de 3.33 L/1000TKU, calculado pela ANTF a partir de dados do SAFF - site: <https://ontl.infrasa.gov.br/aplicacoes/simulador-de-gases-de-efeito-estufa-gee/>

O aumento da participação das ferrovias na matriz de transporte é uma das principais alavancas da agenda climática nacional. Para cada aumento de 1% na participação das ferrovias na matriz de transporte, evita-se a emissão de aproximadamente 2 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub>.





PODER  
**LEGISLATIVO**

## Lista de Siglas

Siglas utilizadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal e pelo Congresso Nacional na tramitação das proposições de interesse da ANTF. Embora a Câmara conte com cerca de 30 Comissões Permanentes e o Senado com 17, esta Agenda apresenta apenas as siglas das comissões e os tipos de proposições efetivamente acompanhados pela ANTF.

### Câmara dos Deputados

- CASP** Comissão de Administração e Serviço Público
- CAPADR** Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural
- CCJC** Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania
- CDC** Comissão de Defesa do Consumidor
- CDE** Comissão de Desenvolvimento Econômico
- CDU** Comissão de Desenvolvimento Urbano
- CFT** Comissão de Finanças e Tributação
- CICS** Comissão de Indústria, Comércio e Serviços
- CMADS** Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável
- CPASF** Comissão de Previdência, Assistência Social, Infância, Adolescência e Família
- CSPCCO** Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado
- CVT** Comissão de Viação e Transportes
- PLEN** Plenário

### Senado Federal

- CCJ** Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania
- CI** Comissão de Serviços de Infraestrutura
- CMA** Comissão de Meio Ambiente

### Tipos de Proposições

- PEC** Proposta de Emenda à Constituição
- PL** Projeto de Lei
- PLP** Projeto de Lei Complementar
- PDL** Projeto de Decreto Legislativo



# CÂMARA DOS **DEPUTADOS**

# PL 3345/2025

Prestação de serviços e comissões tripartites

## Posicionamento



### AUTORIA

Dep. Alexandre Guimarães  
(MDB/TO)

### EMENTA

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para aprimorar a regulação e a fiscalização do transporte ferroviário de cargas, assegurar oferta mínima de capacidade e transparência pelas concessionárias, definir as competências da ANTT e das Comissões Tripartites e garantir igualdade de acesso à malha ferroviária.

### TRAMITAÇÃO

CVT, CFT, CCJC

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando Parecer do Relator, Dep. Gilberto Abramo (Republicanos/MG), na Comissão de Viação e Transportes (CVT).

### POSIÇÃO

Rejeição ou aprovação do PL 3345/2025, com ajustes.

A proposta traz impactos regulatórios relevantes e gera insegurança jurídica ao setor ferroviário, uma vez que diversos dispositivos já estão contemplados na legislação vigente, especialmente na Lei nº 14.273/2021 (Marco Legal das Ferrovias) e em normativas da própria ANTT.

O Ministério dos Transportes e a ANTT, em notas técnicas, destacaram que a legislação vigente e normativos setoriais já asseguram a transparência, fiscalização e adequada prestação dos serviços ferroviários, alertando que novas exigências geram sobreposição regulatória e dificuldades operacionais, além de apresentarem vícios de inconstitucionalidade por interferirem em competências privativas do Poder Executivo na organização da administração pública.

No mérito, o PL 3345/2025 cria obrigações que podem impactar a viabilidade operacional das concessionárias. O acompanhamento da capacidade ferroviária, a transparência nas operações e a fiscalização da prestação de serviços já são assegurados pelo Marco Legal das Ferrovias e por regulamentações específicas da ANTT, o que torna algumas propostas do PL redundantes e de difícil aplicação prática.

Dessa forma, a ANTF defende a rejeição do PL 3345/2025, ou sua aprovação, com ajustes, garantindo a promoção de um ambiente regulatório estável, com segurança jurídica e previsibilidade para o setor ferroviário de cargas.

# PL 4965/2024

Substituição obrigatória de vagões

## Posicionamento



### AUTORIA

Deputado Pedro Uczai (PT/RS) e outros.

### EMENTA

Altera a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, para estabelecer a substituição obrigatória de vagões de carga, dispõe sobre a regulamentação das medidas de segurança operacional no transporte ferroviário e dá outras providências.

### TRAMITAÇÃO

CVT, CCJC

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando Parecer do Relator, Dep. Zé Neto (PT/BA) na Comissão de Viação e Transportes (CVT).

### POSIÇÃO

Rejeição ou aprovação do PL 4965/2024, com ajustes.

A ANTF se posiciona divergente ao texto original do PL 4965/2024, de autoria do Deputado Pedro Uczai (PT/SC), que propõe a substituição obrigatória de vagões de carga ao atingirem 50 anos de uso, podendo ser estendida até 65 anos mediante requisitos técnicos.

O setor ferroviário reconhece a importância da segurança operacional e da modernização do transporte ferroviário, mas destaca que a obrigatoriedade da substituição ignora os avanços tecnológicos na manutenção e inspeção, que permitem estender a vida útil dos vagões sem comprometer a segurança.

A manutenção preventiva, o *retrofitting* e o monitoramento preditivo já asseguram condições operacionais adequadas da frota.

A exigência de substituição forçada geraria impactos financeiros severos, com custos estimados entre R\$ 23,5 bilhões e R\$ 36 bilhões, comprometendo a viabilidade dos contratos de concessão e exigindo reequilíbrios econômico-financeiros, além de a indústria nacional não ter capacidade para atender à demanda no curto prazo.

Outro ponto relevante é que apenas 1,93% dos acidentes ferroviários em 2024 decorreram de falhas no material rodante, e os índices totais caíram 89,6% desde 1997, em razão dos investimentos contínuos em infraestrutura, inspeção e segurança operacional.

# PL 4359/2021

Raio X e Scanners em Rodovia e Ferrovia

## Posicionamento



### AUTORIA

Deputado Neucimar Fraga (PSD/ES)

### EMENTA

Dispõe sobre a obrigatoriedade de implantação de scanners/raios-X nas BR's e rodovias brasileiras para o controle e combate ao tráfico de animais silvestres, drogas, armas e demais ilícitos.

### TRAMITAÇÃO

CVT, CSPCCO, CCJC

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando Designação -  
Aguardando Devolução de Relator que deixou de ser Membro.

### POSIÇÃO

Rejeição ou aprovação do PL 4359/2021, com ajustes.

A ANTF se posiciona divergente ao PL 4359/2021, de autoria do Deputado Neucimar Fraga (PSD/ES), que propõe a obrigatoriedade da instalação de scanners e sistemas de raio-X em rodovias e ferrovias para combate ao tráfico de drogas, armas e outros ilícitos.

O setor ferroviário reconhece a importância do fortalecimento da segurança nacional e da fiscalização de cargas, mas destaca que a inclusão das ferrovias no escopo da obrigatoriedade imposta pelo projeto gera impactos operacionais severos e compromete a eficiência logística. A operação ferroviária não permite paradas frequentes sem afetar a malha como um todo, ao contrário do transporte rodoviário, no qual veículos individuais podem ser inspecionados sem interrupção do fluxo.

A implementação desses equipamentos ao longo das ferrovias resultaria em gargalos operacionais, aumento do tempo de trânsito dos trens e redução da capacidade de transporte, afetando diretamente a competitividade do setor e encarecendo o custo logístico nacional. Além disso, os terminais e portos já contam com infraestrutura avançada de monitoramento e fiscalização, tornando desnecessária a imposição de inspeções adicionais no decurso do trajeto ferroviário.

A ANTF sugere que a proposta seja ajustada para excluir as ferrovias do escopo da obrigatoriedade. A segurança no transporte de cargas deve ser fortalecida sem comprometer a eficiência e a sustentabilidade do modo ferroviário.

# PL 1582/2019

Reserva de mercado na aquisição de trilhos

## Posicionamento



### AUTORIA

Deputado Camilo Capiberibe (PSB/AP)

### EMENTA

Dispõe sobre a aquisição de trilhos para ampliação da malha ferroviária em território brasileiro e dá outras providências.

### TRAMITAÇÃO

CVT, CDE, CICS, CCJC

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando Parecer do Relator, Dep. Jonas Donizette (PSB/SP), na Comissão de Viação e Transportes (CVT).

### POSIÇÃO

Rejeição ou aprovação do PL 1582/2019, com ajustes.

A ANTF se posiciona divergente ao PL 1582/2019, de autoria do Deputado Camilo Capiberibe (PSB/AP), que propõe a reserva de mercado para aquisição de trilhos e outros componentes ferroviários, determinando que 75% do valor total gasto com esses materiais seja destinado a fornecedores nacionais.

O setor ferroviário reconhece a importância do fortalecimento da indústria nacional, mas entende que a imposição de uma reserva de mercado não é o caminho adequado para esse objetivo. Essa medida poderia gerar aumento nos custos de aquisição, dificultar a execução de contratos de concessão e comprometer a competitividade do setor ferroviário. Atualmente, não há produção nacional de trilhos em larga escala desde a década de 1980, e a demanda interna estimada não é suficiente para viabilizar uma planta industrial competitiva para essa fabricação.

Além disso, a limitação da aquisição a um percentual fixo de fornecedores nacionais reduziria a concorrência e poderia desestimular investimentos na melhoria da qualidade e inovação tecnológica. Muitos componentes ferroviários possuem tecnologias patenteadas ou requerem certificações internacionais, tornando inviável sua produção imediata no Brasil.

Diante disso, a ANTF defende a rejeição do PL 1582/2019, considerando que a imposição de reserva de mercado traria impactos negativos para a competitividade e a eficiência do setor ferroviário.

## PL 1066/2023 e apensados.

Cancelas automáticas e redução de velocidade

## Posicionamento



### AUTORIA

Deputado Beto Preto (PSD/PR)

### EMENTA

Altera a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021 - Lei das Ferrovias, para estabelecer a obrigatoriedade de instalação de cancelas automáticas e dá outras providências.

### TRAMITAÇÃO

CVT, CFT, CCJC

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando parecer do Relator, Dep. Gutemberg Reis (MDB/RJ), na Comissão de Viação e Transportes (CVT).

### POSIÇÃO

Rejeição ou aprovação do PL 1066/2023, com ajustes.

A ANTF se posiciona divergente ao PL 1066/2023, de autoria do Deputado Beto Preto (PSD/PR), que altera a Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias) para estabelecer a obrigatoriedade da instalação de cancelas automáticas em todas as passagens de nível urbanas e impor limites de velocidade.

O setor ferroviário reconhece a importância da segurança nas passagens em nível e já adota diversas medidas para mitigar riscos, incluindo investimentos em sinalização, campanhas educativas e cumprimento de normativas técnicas e regulatórias. No entanto, a imposição genérica da obrigatoriedade de cancelas automáticas desconsidera fatores técnicos e operacionais fundamentais, além de transferir para as concessionárias uma responsabilidade que cabe aos órgãos gestores do trânsito rodoviário.

O Brasil possui cerca de 9.800 cruzamentos ferroviários, e a instalação obrigatória de cancelas automáticas teria um custo estimado de R\$ 20 bilhões, o que impactaria contratos vigentes e comprometeria novos investimentos no setor. Além disso, a redução compulsória da velocidade para 15 km/h em zonas urbanas afetaria diretamente a eficiência do transporte ferroviário, prejudicando a logística nacional e aumentando os custos operacionais.

A ANTF reforça que a segurança viária deve ser tratada de forma integrada, com ações educativas, fiscalização eficiente e investimento em soluções adaptadas a cada contexto.

# PL 466/2015

Passagem de fauna

## Posicionamento



### AUTORIA

Dep. Ricardo Izar (PSD/SP) e outro.

### EMENTA

Dispõe sobre a adoção de medidas que assegurem a circulação segura de animais silvestres no território nacional, com a redução de acidentes envolvendo pessoas e animais nas estradas, rodovias e ferrovias brasileiras.

### TRAMITAÇÃO

CVT, CMADS, CCJC

### SITUAÇÃO ATUAL

Pronta para Pauta no Plenário (PLEN).

### POSIÇÃO

Pela aprovação do PL 466/2015, com ajustes.

A ANTF se posiciona convergente, com ressalvas, ao PL 466/2015, aprovado nas Comissões de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC).

A proposta tem mérito ao buscar mitigar o atropelamento de fauna silvestre em infraestruturas lineares, mas a sua redação atual não diferencia adequadamente os contextos das rodovias e das ferrovias, cujas dinâmicas operacionais, estruturais e ambientais são profundamente distintas.

A simples transposição de medidas adotadas em rodovias, como cercamentos obrigatórios, redução de velocidade e instalação de passagens de fauna, pode ser ineficaz ou até contraproducente no caso das ferrovias, especialmente pela impossibilidade de manobra dos trens e pelo alto impacto operacional de soluções mal adaptadas.

Além disso, a implementação de novas exigências sem estudos técnicos prévios e sem respeito aos contratos de concessão vigentes pode comprometer a previsibilidade regulatória e gerar impactos financeiros relevantes para as operadoras ferroviárias.

A ANTF, portanto, ressalta que sua aprovação deve estar condicionada à manutenção do texto aprovado na CMADS, com a incorporação de dispositivos que viabilizem garantir uma legislação ambiental eficaz, juridicamente segura e operacionalmente viável para o setor.

# PDL 141/2019

Susta o Regulamento dos Transportes Ferroviários (RTF)

## Posicionamento



### AUTORIA

Deputado Elias Vaz (PSB/GO)

### EMENTA

Susta o Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, que aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários.

### TRAMITAÇÃO

CVT, CCJC, Plenário

### SITUAÇÃO ATUAL

Pronta para Pauta no Plenário (PLEN).

### POSIÇÃO

Rejeição ou aprovação do PDL 141/2019, com ajustes.

A ANTF se posiciona convergente com ajustes ao PDL 141/2019, de autoria do Deputado Elias Vaz (PSB/GO), que propõe a sustação do Decreto nº 1.832/1996, responsável por aprovar o Regulamento dos Transportes Ferroviários (RTF).

O Decreto nº 1.832/1996, editado antes da desestatização do setor, ainda regula aspectos essenciais como a gestão de passagens de nível, segurança ferroviária e diretrizes para o transporte de passageiros. Sua revogação integral poderia abrir lacunas normativas críticas, afetando a previsibilidade e a estabilidade do setor ferroviário.

Por outro lado, a ANTF reconhece a superação do art. 6º do Decreto, que trata do tráfego mútuo e direito de passagem, pois o tema já foi adequadamente regulado pelo Novo Marco Legal das Ferrovias (Lei nº 14.273/2021) e pela Resolução ANTT nº 5.943/2021.

Dessa forma, a ANTF considera acertada a decisão do relator na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), Deputado Toninho Wandscheer, que acatou os ajustes propostos pelo setor e apresentou substitutivo para sustar apenas o artigo 6º do Decreto nº 1.832/1996.

Essa solução garante a harmonização do arcabouço regulatório, preservando os dispositivos ainda válidos e evitando a criação de insegurança jurídica.

Com isso, a ANTF apoia a aprovação do PDL 141/2019 na forma do substitutivo apresentado pela CCJC, por representar uma alternativa equilibrada, tecnicamente adequada e juridicamente segura.

# PLP 84/2023

ISS para ferrovias

## Posicionamento



### AUTORIA

Deputado Beto Preto (PSD/PR)

### EMENTA

Altera a Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003, a fim de instituir a incidência do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza pelos serviços de exploração de rodovia e de ferrovia mediante cobrança.

### TRAMITAÇÃO

CVT, CFT, CCJC, Plenário

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando Designação de Relator na Comissão de Finanças e Tributação (CFT).

### POSIÇÃO

Rejeição do PLP 84/2023

A proposta desconsidera a natureza da atividade ferroviária, que se caracteriza como um serviço intermunicipal e interestadual, já sujeito à incidência do ICMS, conforme previsto na Constituição Federal. A inclusão das operações ferroviárias na base de incidência do ISS geraria um impacto econômico-financeiro insustentável para o setor.

Atualmente, as ferrovias associadas à ANTF operam em 1.164 municípios. Considerando uma alíquota de 5% de ISS, o impacto potencial ultrapassaria R\$ 896 bilhões anuais, valor superior à receita operacional das concessionárias, o que tornaria inviável a continuidade das operações ferroviárias no país.

Além disso, a justificativa do projeto, ao propor a equiparação da tributação ferroviária à rodoviária, ignora as profundas diferenças operacionais e econômicas entre os dois modos de transporte. Enquanto concessionárias rodoviárias administram a infraestrutura viária e cobram pedágio, as concessionárias ferroviárias operam a infraestrutura e realizam diretamente o transporte de cargas, uma atividade essencialmente interestadual. O projeto também ignora as externalidades positivas das ferrovias, como a redução de tráfego rodoviário, menor emissão de poluentes, segurança logística e desenvolvimento regional.

Diante dos graves impactos econômicos, jurídicos e operacionais da proposta, a ANTF defende a rejeição do PLP 84/2023, a fim de evitar distorções tributárias que comprometam a competitividade do setor.

# PL 3364/2021

Redução em até 50% dos lucros

## Posicionamento



### AUTORIA

Deputado Gurgel (PL/RJ)

### EMENTA

Acrescenta o art. 30-A à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, para reduzir em até 50% os lucros da concessionária quando comprovada má qualidade na prestação do serviço público.

### TRAMITAÇÃO

CASP, CFT, CDC, CCJC

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando designação de Relator na Comissão de Administração e Serviço Público (CASP).

### POSIÇÃO

Rejeição do PL 3364/2021.

A ANTF avalia com cautela o Projeto de Lei nº 3364/2021, que propõe a redução de até 50% nos lucros das concessionárias em casos de má qualidade na prestação de serviços públicos. O setor ferroviário ressalta a importância de garantir segurança jurídica e uma regulação responsiva nas concessões ferroviárias.

Os contratos de concessão vigentes já incorporam mecanismos rigorosos para assegurar a qualidade dos serviços, incluindo multas e reduções tarifárias proporcionais ao nível de descumprimento contratual.

A introdução de penalidades adicionais, sem considerar os diferentes níveis de infração, pode comprometer a estabilidade financeira das concessionárias, afetando negativamente os investimentos necessários para a manutenção e melhoria das ferrovias.

Impor penalidades que reduzam significativamente as receitas das concessionárias, sem uma base de avaliação bem definida, gera incertezas e prejudica a segurança jurídica. É fundamental adotar uma regulação bem estruturada, que proporcione um ambiente estável e previsível, permitindo que as concessionárias operem com confiança, cientes de que seus direitos e obrigações estão claramente definidos e protegidos.

Diante disso, a ANTF defende a rejeição do PL 3364/2021, considerando que a proposta introduz incertezas regulatórias e impactos negativos sobre a sustentabilidade das concessões ferroviárias.

# PEC 42/2024

Fiscalização das Agências Reguladoras.

## Posicionamento



### AUTORIA

Dep. Danilo Forte (UNIÃO/CE) e outros.

### EMENTA

Acrescenta o inciso VI ao art. 51 da Constituição Federal, para estabelecer competência privativa à Câmara dos Deputados relativa à fiscalização das atividades das agências reguladoras.

### TRAMITAÇÃO

CCJC, CESP, Plenário.

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando Criação de Comissão Temporária pela MESA.

### POSIÇÃO

Pela Rejeição e arquivamento da PEC 42/2024.

A proposta de emenda constitucional nº 42/2024, embora busque aprimorar mecanismos de controle, traz preocupações quanto ao funcionamento das Agências Reguladoras, especialmente da ANTT, responsável pela regulação dos transportes terrestres, incluindo o setor ferroviário.

As Agências Reguladoras foram criadas para assegurar atuação técnica e especializada em setores estratégicos, que demandam alto investimento privado. Sua estrutura diretiva, formada por um colegiado com mandato fixo e autonomia técnica, busca blindar a atuação da Agência de interesses políticos momentâneos.

Nesse contexto, a PEC, ao ampliar o controle da Câmara dos Deputados sobre atos normativos e atividades dessas Agências, pode reduzir a autonomia decisória desses entes, sujeitando decisões técnicas a pressões políticas e comprometendo a segurança jurídica e a estabilidade regulatória.

Salienta-se que, atualmente, já há diversos instrumentos de controle da atuação das Agências, inclusive pelo Parlamento, por meio da atuação do Tribunal de Contas da União e de eventual sustação de atos normativos por Decreto Legislativo.

Assim, diante do risco de enfraquecimento da autonomia, da imparcialidade e da eficiência regulatória, posicionamos divergente à proposta.

# PEC 221/2019

Redução da jornada de trabalho e fim da escala 6x1

## Posicionamento



### AUTORIA

Deputado Reginaldo Lopes (PT/MG) e outros.

### EMENTA

Altera o Art. 7º inciso XII da constituição Federal, reduzindo a jornada de trabalho a 36 horas semanais em 10 anos.

### TRAMITAÇÃO

CCJC, CESP, Plenário.

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando Criação de Comissão Temporária pela MESA.

### POSIÇÃO

Pela Rejeição e arquivamento da PEC 221/2019, e apensadas.

Apesar das boas intenções declaradas, como a promoção do bem-estar dos trabalhadores, a proposta de redução da jornada de trabalho apresenta riscos relevantes para a sociedade, especialmente no setor ferroviário, estratégico para a economia e para a eficiência logística do país.

A operação ferroviária exige funcionamento contínuo e ininterrupto para garantir a fluidez da malha. A redução generalizada da jornada, sem considerar essas especificidades, pode comprometer a produtividade, elevar custos e afetar a capacidade de atendimento da demanda, com impactos em toda a cadeia econômica.

O setor já enfrenta desafios como a escassez de mão de obra qualificada, incluindo maquinistas, operadores e equipes de manutenção. A redução da jornada ampliaria a necessidade de profissionais, cuja formação é complexa e demorada, podendo gerar gargalos operacionais.

Além disso, as escalas atuais, muitas definidas por negociação coletiva, foram estruturadas para garantir eficiência e segurança. Limitações rígidas podem inviabilizar esses modelos, exigindo mudanças profundas com riscos à operação.

Diante disso, é essencial que o Parlamento considere as especificidades do setor. A negociação coletiva deve ser preservada como instrumento adequado para ajustar a jornada às necessidades operacionais, garantindo equilíbrio, segurança e continuidade de um serviço essencial ao país.

# PL 5242/2020

Liberação de vias férreas

## Posicionamento



### AUTORIA

Deputado Luiz Lima (PSL/RJ)

### EMENTA

Dispõe sobre a liberação de vias férreas em caso de acidente e autoriza a remoção de feridos, corpos, veículos e máquinas que obstruam a passagem das composições.

### TRAMITAÇÃO

CVT, CSPCCO, CCJC

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando Parecer do Relator, Dep. Rodrigo da Zaeli (PL-MT), na Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado (CSPCCO).

### POSIÇÃO

Pela rejeição do PL 5242/2020.

A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) manifesta posicionamento divergente ao Projeto de Lei nº 5.242/2020, de autoria do Deputado Luiz Lima (PSL/RJ), que propõe a liberação imediata das vias férreas em caso de acidente, com a possibilidade de remoção de feridos, corpos, veículos e equipamentos sem a realização prévia de exame pericial no local.

Embora se reconheça a finalidade meritória da iniciativa, voltada à celeridade na desobstrução das vias, a proposta incide sobre matéria já devidamente disciplinada pela Resolução ANTT nº 5.902/2020, que estabelece procedimentos técnicos e operacionais adequados para a gestão de acidentes ferroviários, contemplando protocolos compatíveis com as especificidades do setor.

Nesse contexto, a remoção prematura de elementos essenciais do local do acidente compromete a adequada reconstrução dos fatos, dificultando a identificação de causas e a eventual responsabilização, além de prejudicar a formulação de medidas preventivas. A investigação ferroviária envolve análise sistêmica e integrada – incluindo registros operacionais, sistemas de controle, condições da via permanente e depoimentos –, cuja eficácia depende da preservação inicial do cenário do sinistro.

Ademais, a proposta desconsidera a complexidade inerente à operação ferroviária, caracterizada por elevada interdependência entre trechos e rigoroso planejamento logístico. Intervenções não coordenadas no local de acidentes podem produzir efeitos em cadeia, impactando a regularidade, a segurança e a eficiência de toda a rede, com repercussões que extrapolam o ponto específico da ocorrência.

À luz dessas considerações, a ANTF defende a rejeição do PL nº 5.242/2020, por entender que a disciplina vigente já atende de forma adequada ao interesse público, preservando a segurança operacional, a efetividade das investigações e a estabilidade regulatória do setor ferroviário.

# PL 857/2021

Obrigatoriedade de assistência social integral

## Posicionamento



### AUTORIA

Dep. Rosângela Gomes  
(Republicanos/RJ)

### EMENTA

Dispõe sobre a obrigatoriedade da assistência social integral pelo período de 02 (dois) anos às populações de áreas urbanas e rurais afetadas por desapropriações para construção de obras viárias, de infraestrutura urbana, prédios públicos e similares e dá outras providências.

### TRAMITAÇÃO

CAPADR, CDU, CSSF, CFT, CCJC

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando Designação de Relator na Comissão de Previdência, Assistência Social, Infância, Adolescência e Família (CPASF).

### POSIÇÃO

Pela aprovação, na forma do substitutivo aprovado na CDU.

A ANTF se posiciona convergente com ajustes ao PL nº 857/2021, de autoria da Deputada Rosângela Gomes (REPUBLICANOS/RJ), que trata da assistência social às populações afetadas por desapropriações para obras de infraestrutura urbana, viária e de interesse público. Embora a iniciativa busque ampliar a proteção social, o texto original apresentava fragilidades jurídicas ao impor obrigações amplas e desproporcionais aos agentes executores, inclusive privados, com potencial de gerar insegurança jurídica e desequilíbrios econômico-financeiros.

O ordenamento jurídico já disciplina os processos de desapropriação, especialmente pelo artigo 5º, inciso XXIV, da Constituição Federal, que assegura a justa e prévia indenização como forma de recomposição do patrimônio afetado, equilibrando o interesse público com a proteção do direito de propriedade.

A ampliação indiscriminada de obrigações sociais, sem adequada delimitação de responsabilidades e compatibilidade com os regimes contratuais vigentes, pode comprometer a viabilidade de projetos essenciais à logística, mobilidade urbana e infraestrutura básica, além de transferir ao setor produtivo encargos típicos de políticas públicas.

Por outro lado, a ANTF reconhece a importância de aprimorar a proteção às populações impactadas, desde que de forma equilibrada e juridicamente adequada. Nesse sentido, apoia o substitutivo aprovado na Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), que ajusta o texto, harmoniza o regime jurídico das desapropriações e afasta excessos que poderiam gerar insegurança jurídica.

# PL 3803/2024

Devolução de trecho turístico

## Posicionamento



### AUTORIA

Dep. Toninho Wandscheer (PP/PR)

### EMENTA

Altera a Lei nº 14.273, de 2021, Lei das Ferrovias, para dispor sobre a continuidade da prestação do serviço de transporte ferroviário não regular e eventual de passageiros, na hipótese de desativação ou devolução de trechos ferroviários concedidos.

### TRAMITAÇÃO

CVT, CFT, CCJC

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando Designação de Relator na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC).

### POSIÇÃO

Pela aprovação, na forma do substitutivo aprovado na CVT.

A ANTF se posiciona favorável ao Projeto de Lei nº 3.803/2024, de autoria do Deputado Toninho Wandscheer, que altera a Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias) para dispor sobre a continuidade da prestação do serviço de transporte ferroviário não regular e eventual de passageiros nos casos de devolução ou desativação de trechos ferroviários concedidos.

A Lei nº 14.273/2021 inaugurou um modelo moderno de reorganização da malha ferroviária, permitindo a devolução de trechos antieconômicos pelas concessionárias como instrumento de eficiência regulatória e estímulo à expansão de novos investimentos.

Nesse contexto, o PL nº 3.803/2024 adota solução legislativa equilibrada ao assegurar a continuidade das operações de transporte ferroviário turístico durante o processo de devolução dos trechos, ampliar a transparência dos chamamentos públicos e, por meio do substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes (CVT), garantir a manutenção do serviço até a apuração das indenizações, com preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e sem transferência indevida de encargos às concessionárias.

Dessa forma, a ANTF apoia a aprovação do Projeto de Lei nº 3.803/2024 na forma do substitutivo aprovado na CVT, por representar uma alternativa tecnicamente adequada, juridicamente segura e compatível com o modelo moderno de gestão da infraestrutura ferroviária instituído pela Lei nº 14.273/2021.

# PL 4499/2024

Cédula de crédito ambiental

## Posicionamento



### AUTORIA

Deputada Coronel Fernanda (PL/MT)

### EMENTA

Dispõe sobre a criação da Cédula de Crédito Ambiental Certificado (CCAC), estabelece regras de registro e comercialização de créditos ambientais gerados no Brasil e dá outras providências.

### TRAMITAÇÃO

CMADS, CFT, CCJC

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando Parecer do Relator, Dep. Amom Mandel (CIDADANIA-AM), na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS).

### POSIÇÃO

Aprovação do PL 4499/2024, com ajustes.

A ANTF se posiciona convergente ao PL 4499/2024, de autoria da Deputada Coronel Fernanda, que cria a Cédula de Crédito Ambiental Certificado (CCAC) para fortalecer o mercado de créditos ambientais no Brasil, com a necessidade de ajustes para adequação à realidade das ferrovias e ampliação de sua abrangência.

A proposta preenche lacuna relevante ao oferecer instrumento flexível para financiar projetos sustentáveis, compensar impactos ambientais e incentivar boas práticas, permitindo a certificação de créditos inclusive de projetos de menor escala.

A ANTF destaca a importância da transparência e credibilidade do mercado, defendendo a vinculação da CCAC a projetos certificados e auditados, bem como a inclusão do conceito de conservação ambiental e a ampliação da elegibilidade das empresas privadas, inclusive do setor ferroviário.

Dessa forma, a entidade apoia a aprovação do PL 4499/2024, desde que incorporadas as sugestões, garantindo instrumento mais inclusivo, seguro e alinhado à economia verde.

# PL 2416/2025

Aproveitamento de trechos ferroviários

## Posicionamento



### AUTORIA

Dep. Capitão Augusto (PL/SP)

### EMENTA

Dispõe sobre o aproveitamento de trechos ferroviários desativados para fins de mobilidade urbana e segurança viária, e dá outras providências.

### TRAMITAÇÃO

CVT, CDU, CCJC

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando Parecer do Relator, Dep. Da Vitória (PP/ES), na Comissão de Viação e Transportes (CVT).

### POSIÇÃO

Pela Rejeição do PL 2416/2025.

A ANTF se posiciona divergente ao Projeto de Lei nº 2416/2025, que propõe o aproveitamento de trechos ferroviários desativados para fins de mobilidade urbana e segurança viária, por interferir diretamente no regime regulatório vigente e nas competências técnicas atribuídas à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O Marco Legal das Ferrovias (Lei nº 14.273/2021) instituiu modelo baseado na avaliação técnica individualizada, na flexibilidade regulatória e no planejamento setorial de longo prazo para os casos de suspensão de serviços, desativação e devolução de trechos ferroviários. Esse regime foi detalhado pela regulamentação da ANTT, que já estabelece procedimentos rigorosos para análise de viabilidade operacional, econômica e logística.

Ao pretender substituir esse modelo técnico por critérios legais abstratos e automáticos, o projeto fragiliza a coerência do sistema regulatório ferroviário, reduz a capacidade decisória do regulador e ignora a natureza estratégica e de longa maturação da infraestrutura ferroviária.

Além disso, a proposta enfraquece os instrumentos de reaproveitamento racional da malha previstos no Marco Legal das Ferrovias, podendo induzir à fragmentação da infraestrutura e à perda de ativos estratégicos para o desenvolvimento logístico nacional.

Diante desse cenário, a ANTF manifesta-se pela rejeição do PL nº 2416/2025, por sua incompatibilidade com o regime jurídico vigente instituído pela Lei nº 14.273/2021 e outros normativos.

# PL 1923/2024

Operador Nacional do Sistema de Combustíveis (ONSC)

## Posicionamento



### AUTORIA

Dep. Júlio Lopes (PP/RJ)

### EMENTA

Dispõe acerca do Sistema Eletrônico de Informações do Setor de Combustíveis (SEISC), que será implementado e operado pelo Operador Nacional do Sistema de Combustíveis (ONSC) e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

### TRAMITAÇÃO

CMA, CFT, CCJC

### SITUAÇÃO ATUAL

Pronta para Pauta no Plenário (PLEN).

### POSIÇÃO

Pela Rejeição do PL 1923/2024.

A ANTF se posiciona divergente ao Projeto de Lei nº 1.923/2024, que cria o Operador Nacional do Sistema de Combustíveis (ONSC) com atribuições de monitoramento em tempo real de toda a cadeia de combustíveis, por apresentar riscos relevantes de sobreposição institucional, insegurança regulatória e imposição de novos ônus operacionais ao setor ferroviário.

Embora a proposta busque ampliar a transparência e o controle do mercado de combustíveis, o texto atribui ao novo operador funções já exercidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), sem a realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), o que compromete a qualidade técnica da regulação e amplia o risco de conflitos institucionais.

Adicionalmente, o projeto inclui os transportadores ferroviários como agentes obrigados a integrar sistemas de auditoria em tempo real, impondo investimentos tecnológicos, custos operacionais permanentes e novas responsabilidades regulatórias que não guardam relação direta com a atividade de comercialização de combustíveis, mas apenas com o transporte da carga.

Tais obrigações supervenientes afetam diretamente os contratos de concessão ferroviária, podendo gerar desequilíbrios econômico-financeiros e a necessidade de reequilíbrio contratual.

Diante desse cenário, a ANTF manifesta-se pela rejeição do PL nº 1.923/2024, por sua inadequação regulatória, por impor custos sem avaliação de impacto e por comprometer os contratos de concessão ferroviária.

# PL 2467/2025

Preservação da ferrovia para fins urbanísticos

## Posicionamento



### AUTORIA

Dep. Vinicius Carvalho  
(Republicanos/SP)

### EMENTA

Autoriza o Poder Público Municipal a preservar o projeto urbanístico das concessões ferroviárias na hipótese de abandono de trecho pelo operador ferroviário.

### TRAMITAÇÃO

CVT, CDU, CCJC

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando Parecer do Relator, Dep. Danrlei de Deus Hinterholz (PSD-RS), na Comissão de Viação e Transportes (CVT).

### POSIÇÃO

Pela Rejeição do PL 2467/2025.

A ANTF se posiciona divergente em relação ao Projeto de Lei nº 2.467/2025, que autoriza o Poder Público Municipal a intervir em trechos ferroviários supostamente abandonados para fins de preservação urbanística.

A legislação vigente já disciplina de forma completa as hipóteses de suspensão de serviços, desativação e eventual devolução de trechos ferroviários, atribuindo à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a avaliação técnica individualizada de cada caso, considerando aspectos operacionais, econômicos, logísticos e de planejamento setorial. Não há, portanto, lacuna normativa que justifique a criação de autorização legal genérica para intervenções municipais sobre infraestrutura ferroviária concedida.

Ao introduzir o conceito aberto de “abandono” e permitir medidas diretas de preservação urbana mediante indenização, o projeto cria insegurança jurídica, sobreposição de competências e potencial conflito federativo, além de fragilizar a gestão integrada da malha ferroviária como infraestrutura estratégica nacional.

Adicionalmente, a proposta ignora que a ferrovia é bem público federal concedido, cuja utilização e conservação devem observar planejamento técnico centralizado, sob pena de fragmentação da política ferroviária e comprometimento da segurança operacional.

Diante disso, a ANTF manifesta-se pela rejeição do PL nº 2.467/2025, por sua incompatibilidade com o marco regulatório ferroviário vigente, instituído pela Lei nº 14.273/2021 e outros normativos.

# PL 1180/2025

Veda cobrança sobre instalações em faixas de domínio.

## Posicionamento



### AUTORIA

Dep. Paulo Litro (PSD/PR)

### EMENTA

Acrescenta o art. 11-A à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 – que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviço público previsto no art. 175 da Constituição Federal – para vedar a cobrança pela instalação de equipamentos e infraestruturas de telecomunicações, energia, gás, combustíveis, saneamento e outros serviços essenciais nas faixas de domínio de rodovias sob concessão.

### TRAMITAÇÃO

CVT, CASP, CCJC

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando Parecer do Relator, Dep. Beбето (PP/RJ), na Comissão de Viação e Transportes (CVT).

### POSIÇÃO

Pela rejeição do PL 1180/2025.

A ANTF se posiciona divergente ao Projeto de Lei nº 1.180/2025 e apensados, que vedam a cobrança pelo uso da faixa de domínio para a instalação de infraestrutura de serviços públicos municipais, inclusive nos casos restritos ao saneamento básico previstos no substitutivo em discussão.

Embora a proposta tenha relevante finalidade social ao facilitar a expansão de serviços essenciais, sua aplicação às concessões ferroviárias desconsidera o regime jurídico especial do setor, instituído pelo Marco Legal das Ferrovias (Lei nº 14.273/2021), que condiciona o uso da faixa de domínio ferroviária à anuência do operador e ao atendimento de requisitos técnicos e de segurança operacional.

A faixa de domínio ferroviária integra diretamente a infraestrutura essencial da operação, sendo espaço operacional restrito, cuja ocupação por terceiros pode comprometer a segurança da circulação de trens, os sistemas de sinalização e a integridade da via permanente, exigindo regulação técnica própria.

Além disso, os contratos de concessão ferroviária preveem receitas acessórias decorrentes do uso oneroso da faixa de domínio, compondo a equação econômico-financeira dos contratos. A vedação legal dessa cobrança, sem recomposição, configura alteração unilateral de cláusula essencial, gerando desequilíbrio contratual.

Diante disso, a ANTF manifesta-se pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.180/2025 e apensados, por sua incompatibilidade com o marco regulatório ferroviário e os contratos de concessão vigentes.



SENADO  
**FEDERAL**

# PL 4158/2024

Prestação de serviços e comissões tripartites

## Posicionamento



### AUTORIA

Senador Weverton (PDT/MA)

### EMENTA

Altera a Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, para conferir à ANTT atribuições específicas relativas ao transporte ferroviário, disciplinar a responsabilidade das concessionárias de ferrovias quanto à prestação de serviço adequado e disciplinar a responsabilidade da ANTT sobre as comissões tripartites de ferrovias.

### TRAMITAÇÃO

CCJ, CI

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando parecer do Relator, Sen. Rodrigo Pacheco (PSD/MG), na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

### POSIÇÃO

Pela rejeição do PL 1180/2025.

A proposta traz impactos regulatórios relevantes e gera insegurança jurídica ao setor ferroviário, uma vez que diversos dispositivos já estão contemplados na legislação vigente, especialmente na Lei nº 14.273/2021 (Marco Legal das Ferrovias) e em normativas da própria ANTT.

O Ministério dos Transportes e a ANTT, em notas técnicas, destacaram que a legislação vigente e normativos setoriais já asseguram a transparência, fiscalização e adequada prestação dos serviços ferroviários, alertando que novas exigências geram sobreposição regulatória e dificuldades operacionais, além de apresentarem vícios de inconstitucionalidade por interferirem em competências privativas do Poder Executivo na organização da administração pública.

No mérito, o PL 4158/2024 cria obrigações que podem impactar a viabilidade operacional das concessionárias. O acompanhamento da capacidade ferroviária, a transparência nas operações e a fiscalização da prestação de serviços já são assegurados pelo Marco Legal das Ferrovias e por regulamentações específicas da ANTT, o que torna algumas propostas do PL redundantes e de difícil aplicação prática.

Dessa forma, a ANTF defende a rejeição do PL 4158/2024, ou sua aprovação, com ajustes, garantindo a promoção de um ambiente regulatório estável, com segurança jurídica e previsibilidade para o setor ferroviário de cargas.

# PL 2373/2025 (anterior PL 7063/2017)

Concessões e PPPs

## Posicionamento



### AUTORIA

Dep. Federal Paulo Abi-Ackel  
(PSDB/MG)

### EMENTA

Altera as Leis n<sup>os</sup> 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 13.448, de 5 de junho de 2017, e o Decreto-Lei n<sup>o</sup> 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para aperfeiçoar a legislação sobre concessão e permissão de serviços públicos; e revoga dispositivos das Leis n<sup>os</sup> 9.074, de 7 de julho de 1995, e 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 (Lei de Crimes Ambientais).

### TRAMITAÇÃO

Aguardando despacho de distribuição.

### SITUAÇÃO ATUAL

Recebido pelo Senado Federal

### POSIÇÃO

Aprovação do PL 7063/2024, com ajustes.

O setor ferroviário apoia o PL 7063/2017, que moderniza as Leis de Concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs), trazendo avanços essenciais para segurança jurídica, sustentabilidade contratual e atração de investimentos. No entanto, ajustes são necessários para fortalecer a previsibilidade regulatória e garantir eficiência operacional.

A atualização das normas deve assegurar mecanismos ágeis de reequilíbrio econômico-financeiro, permitindo que, diante de impactos relevantes, o Poder Concedente adote medidas emergenciais para mitigar efeitos negativos até a decisão final do procedimento administrativo.

Outro ponto essencial é a consolidação de contas vinculadas nos contratos, garantindo que recursos estratégicos sejam destinados à modernização da infraestrutura e mitigação de riscos operacionais. Essa medida reforça a estabilidade financeira do setor e evita descontinuidade nos investimentos

O texto também deve prever regras claras para a interrupção de investimentos e serviços, permitindo que concessionárias suspendam obras caso o Poder Concedente não cumpra suas obrigações, sem penalizações indevidas.

Diante do exposto, a ANTF recomenda a aprovação do PL 7063/2017, com ajustes, para garantir um marco regulatório mais previsível, seguro e alinhado às necessidades do setor ferroviário.

# PL 4601/2024

Licenciamento ambiental em ferrovias

## Posicionamento



### AUTORIA

Senador Zequinha Marinho (Podemos/PA)

### EMENTA

Altera a Lei das Ferrovias (Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021) para disciplinar a extinção de autorizações e concessões ferroviárias não implantadas em razão de atrasos no cumprimento de licenciamentos ambientais.

### TRAMITAÇÃO

CMA, CI

### SITUAÇÃO ATUAL

Aguardando parecer do Relator, Sen. Confúcio Moura (MDB/RO) na Comissão de Meio Ambiente (CMA)

### POSIÇÃO

Aprovação do PL 4601/2024.

A ANTF posiciona-se convergente ao PL 4601/2024, de autoria do Senador Zequinha Marinho (PODEMOS/PA), que altera a Lei das Ferrovias (Lei nº 14.273/2021) para disciplinar a extinção de concessões e autorizações ferroviárias não implantadas devido a atrasos no licenciamento ambiental.

O setor ferroviário enfrenta grandes desafios com a morosidade dos processos de licenciamento ambiental, que, em muitos casos, ultrapassam os prazos estipulados na legislação atual. Atualmente, cerca de 73% das autorizações ferroviárias contratadas são impactadas por atrasos no licenciamento, muitas vezes decorrentes de fatores externos ao controle dos investidores, como greves e decisões judiciais.

A proposta é essencial para assegurar segurança jurídica e previsibilidade aos investidores e impedir que sejam penalizados por entraves burocráticos. A ampliação dos prazos para sete anos para a licença prévia, dez anos para a licença de instalação e quinze anos para a licença de operação, além da possibilidade de suspensão dos prazos devido à morosidade da Administração Pública, é fundamental para garantir o avanço dos projetos ferroviários no Brasil.

Diante disso, a ANTF defende a aprovação do PL 4601/2024, garantindo a continuidade dos investimentos no setor ferroviário e a expansão sustentável da infraestrutura nacional.



PODER  
**EXECUTIVO**



## Revisão regulatória do setor ferroviário (Projeto CGTF/ANTT)

A ANTT iniciou processo de revisão regulatória do setor ferroviário com o objetivo de padronizar e atualizar os contratos de concessão, alinhando-os às melhores práticas regulatórias e aos dispositivos da Lei nº 14.273/2021 (Lei das Ferrovias). A iniciativa busca atualizar, consolidar e modernizar o arcabouço regulatório aplicável ao setor, por meio do projeto “Condições Gerais de Transporte Ferroviário (CGTF)”, constante na Agenda Regulatória da ANTT, estruturado em dois eixos complementares – infraestrutura e serviços.

O primeiro eixo corresponde ao Regulamento de Outorgas Ferroviárias (ROF), voltado à disciplina da infraestrutura e dos instrumentos contratuais. O ROF está subdividido em cinco normas, destinadas a tratar: (i) das regras gerais das outorgas ferroviárias; (ii) dos bens, obras e operações ferroviárias; (iii) dos mecanismos econômico-financeiros aplicáveis aos contratos; (iv) dos instrumentos de fiscalização e penalização; e (v) dos procedimentos relacionados ao encerramento contratual.

O segundo eixo refere-se ao Regulamento de Serviços e Segurança Ferroviária (RSF), direcionado aos processos de transporte e aos agentes envolvidos. O RSF também será estruturado em cinco normativas, que abrangerão: (i) os direitos e garantias aos usuários e serviço adequado; (ii) critérios de interoperabilidade e trânsito; (iii) normas de segurança operacional e operações urbanísticas; (iv) transporte de passageiros; e (v) sustentabilidade ferroviária.

Para o ano de 2026, a Agenda Regulatória da ANTT prevê o tratamento das seguintes normas: ROF 1 – Regras Gerais das Outorgas Ferroviárias; ROF 2 – Bens, Obras e Operações Ferroviárias; RSF 1 – Direitos e Garantias dos Usuários e Serviço Adequado; e RSF 2 – Interoperabilidade e Trânsito.

## ROF 1 – Regras Gerais das Outorgas Ferroviárias

A AIR do CGTF evidenciou a fragmentação regulatória do setor, ainda sem regulamento geral que assegure uniformidade e atualização sistêmica. Esse cenário gerou assimetrias e maior complexidade, agravadas pela Lei nº 14.273/2021, que exige a consolidação de diretrizes para concessões e autorizações. Nesse contexto, o ROF 1 se apresenta como eixo estruturante das CGTF, voltado à padronização normativa e ao fortalecimento da segurança jurídica.

### Posicionamento da ANTF

A ANTF reconhece a relevância do tema para o aprimoramento do ambiente regulatório e a atração de investimentos. Nas discussões públicas, apresentou contribuições voltadas ao equilíbrio econômico-financeiro, à adequada alocação de riscos e ao fortalecimento das garantias processuais. Destacam-se propostas de maior precisão na caracterização de ociosidade e devolução de trechos, bem como o aperfeiçoamento dos critérios sancionatórios e do devido processo administrativo.



## ROF 2 – Bens, Obras e Operações Ferroviárias

O ROF 2 estabelece critérios para identificação e tratamento dos bens vinculados às outorgas, além de consolidar regras sobre projetos, orçamentos e execução de obras ferroviárias. Abrange também obrigações ambientais, deveres de guarda da infraestrutura e diretrizes operacionais, incluindo acidentes e transporte de produtos perigosos, configurando norma central para a gestão de ativos e da operação.

### Posicionamento da ANTF

A ANTF reconhece a relevância do ROF 2 como oportunidade para promover maior eficiência operacional e sustentabilidade contratual. As contribuições destacam a necessidade de prazos uniformes para Declarações de Utilidade Pública, abordagem compartilhada na gestão socioambiental e simplificação na exploração de receitas acessórias. Ressalta-se, ainda, a importância de que indicadores e instrumentos de planejamento sejam aderentes à realidade técnica do setor, com critérios objetivos e incentivos regulatórios equilibrados.

## RSF 1 – Direitos e Garantias dos Usuários e Serviço Adequado

O RSF 1 estabelece normas sobre direitos e garantias dos usuários do transporte ferroviário de cargas, definição de serviço adequado, mecanismos de defesa, comissões tripartites e indicadores de desempenho. Alinhado à Lei nº 14.273/2021, incorpora regras relativas ao Agente Transportador Ferroviário (ATF) e aperfeiçoa instrumentos de monitoramento e regulação, configurando norma estruturante para as relações contratuais, com impactos sobre concorrência, qualidade do serviço e equilíbrio econômico-financeiro.

### Posicionamento da ANTF

A ANTF entende que a modernização regulatória deve estimular a concorrência e viabilizar a expansão de investimentos. À Reunião Participativa, apresentou contribuições voltadas à adequada alocação de responsabilidades na atuação de terceiros e negociação direta do usuário dependente com o ATF. Destacam-se, ainda, propostas para evitar custos desproporcionais, aprimorar indicadores e ajustar a atuação das Comissões Tripartites e do Conselho de Usuários.

## RSF 2 – Interoperabilidade e Trânsito

O RSF 2 estabelece regras para o compartilhamento da infraestrutura ferroviária, alinhadas à Lei nº 14.273/2021 e a parâmetros internacionais. A interoperabilidade é elemento central para ampliar a oferta de serviços, reduzir custos e mitigar assimetrias, exigindo um desenho regulatório que assegure previsibilidade, coordenação do sistema e sustentabilidade dos contratos.

### Posicionamento da ANTF

A ANTF defende que o compartilhamento ocorra com critérios objetivos, transparentes e não discriminatórios, preservando a segurança operacional, a coordenação do tráfego e o equilíbrio econômico-financeiro.

O direito de passagem deve observar requisitos técnicos claros, garantindo acesso seguro e eficiente, com investimentos de ampliação suportados pelo interessado. Destaca-se, ainda, a relevância da autorregulação para padrões técnicos e solução de conflitos, sob supervisão da ANTT.



## Reequilíbrios contratuais (insumos Covid)

A pandemia da Covid-19 gerou impactos relevantes nas cadeias de suprimento, com aumentos atípicos em insumos estratégicos para infraestrutura. No setor ferroviário, houve elevação expressiva em itens como aço, trilhos, dormentes e combustíveis, acima das oscilações históricas, configurando eventos extraordinários que afetaram o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. O cenário evidenciou descompasso entre custos reais e mecanismos contratuais de reajuste, situação já reconhecida pela ANTT no setor rodoviário.

### Posicionamento da ANTF

A ANTF priorizará o aprofundamento do debate sobre o tratamento regulatório desses eventos, com foco na preservação do equilíbrio econômico-financeiro e na coerência entre setores regulados. Defende-se a adoção de soluções que reconheçam a excepcionalidade das variações de custos no período pós-pandemia, assegurando tratamento isonômico entre contratos e alinhamento com precedentes já estabelecidos pela ANTT, especialmente no setor rodoviário.

## Aperfeiçoamento no modelo de fiscalização de parâmetros

A renovação antecipada das concessões incorporou obrigações voltadas ao aumento de capacidade e à mitigação de gargalos, com os Cadernos de Obrigações sistematizando exigências técnicas e operacionais. A experiência recente, contudo, evidencia necessidade de ajustes, diante de parâmetros com subjetividade ou difícil mensuração, que podem gerar assimetrias na fiscalização e insegurança regulatória. Nesse contexto, impõe-se o aprimoramento das Especificações Técnicas Mínimas, com critérios mais claros, objetivos e alinhados a normas técnicas.

### Posicionamento da ANTF

A ANTF atua junto à ANTT para aprimorar o modelo de fiscalização, especialmente quanto ao Apêndice B, defendendo maior aderência à realidade operacional, redução do fardo regulatório e reforço da segurança jurídica e da previsibilidade no setor ferroviário.



## Ministério dos Transportes



### Contas Vinculadas para ferrovias

As contas vinculadas têm se consolidado como instrumento relevante para a viabilização de projetos de infraestrutura, ao permitir a segregação e destinação específica de recursos, com ganhos de previsibilidade, mitigação de riscos e transparência. No setor ferroviário, caracterizado por investimentos intensivos e horizontes de longo prazo, o mecanismo contribui para a sustentabilidade econômico-financeira. A recente Portaria de Outorgas Ferroviárias já prevê sua adoção em novos projetos, alinhando o setor a boas práticas de governança.

### Posicionamento da ANTF

A ANTF incentiva a adoção de contas vinculadas tanto em novas concessões quanto na avaliação de sua aplicação aos contratos vigentes, com vistas a aprimorar a gestão financeira, mitigar riscos e enfrentar a volatilidade de custos. A medida fortalece a segurança jurídica, amplia a previsibilidade regulatória e contribui para a atração de investimentos privados no setor ferroviário.



## Novos Incentivos para investimentos em ferrovias

O contexto macroeconômico impacta diretamente os investimentos ferroviários, atividade intensiva em capital e de longo prazo. O atual patamar de juros eleva o custo de financiamento, reduz a atratividade dos projetos e limita a expansão da malha, tornando essencial o acesso a instrumentos financeiros adequados. Nesse cenário, o Fundo Clima e o Fundo da Marinha Mercante (FMM) ampliam alternativas de financiamento, especialmente para projetos com ganhos ambientais e integração logística. No campo tributário, a isenção de ICMS e a possibilidade de transferência de créditos reforçam os incentivos à atração de investimentos.

### Posicionamento da ANTF

A ANTF sustenta que o transporte ferroviário gera externalidades positivas relevantes – como redução de emissões, eficiência energética, maior segurança e competitividade –, justificando tratamento diferenciado por políticas públicas.

Esses instrumentos tornam-se ainda mais necessários diante da redução recente do investimento público federal no setor ferroviário.



### Precificação de Investimentos (SICRO)

Os sistemas referenciais de custos, como SICRO e SICFER, exercem papel fundamental na estruturação e avaliação de projetos de infraestrutura, ao estabelecer parâmetros técnicos para orçamentos e análise de investimentos. No setor ferroviário, sua relevância é ampliada pela complexidade dos empreendimentos, pelo elevado volume de recursos e pela volatilidade de insumos estratégicos. Nos últimos anos, contudo, observa-se descompasso entre os valores referenciais e os preços efetivamente praticados no mercado, evidenciando a necessidade de atualização das bases e metodologias. Nesse contexto, a utilização desses referenciais como teto para aprovação de investimentos pode gerar distorções, restringir a recomposição de custos e comprometer a análise de viabilidade econômico-financeira dos projetos.

### Posicionamento da ANTF

Diante desse cenário, a ANTF defende o aprimoramento metodológico e maior flexibilidade na aplicação dos referenciais, para que cumpram função orientadora e técnica, ajustada às especificidades de cada projeto, assegurando maior aderência à realidade de mercado.



PODER  
**JUDICIÁRIO**

## IPTU sobre bens afetados à prestação do serviço ferroviário

### TRIBUNAL

Supremo Tribunal Federal - STF

### PROCESSO

Recurso Extraordinário nº 1.479.602  
(Tema de Repercussão Geral nº 1.297)

### ATUAÇÃO DA ANTF

*Amicus Curiae*

### Contextualização

O STF analisa, no Tema 1.297 de Repercussão Geral, a possibilidade de incidência do IPTU sobre bens imóveis afetados à prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas. A controvérsia possui caráter estruturante, pois seus efeitos alcançam todas as concessões ferroviárias em operação no país. A discussão envolve os limites da competência tributária municipal e a extensão da imunidade tributária recíproca prevista no art. 150, VI, “a”, da Constituição Federal, especialmente quando serviços públicos de titularidade da União são executados por delegatários privados. O transporte ferroviário interestadual de cargas é serviço público federal (art. 21, XII, “d”, da CF), prestado mediante concessão ou autorização e submetido a regime jurídico próprio.

### Tese defendida pela ANTF

Na qualidade de amicus curiae, a ANTF sustenta que os bens utilizados na prestação do serviço ferroviário estão afetados à finalidade pública e, portanto, abrangidos pela imunidade tributária recíproca. A tributação municipal comprometeria a capacidade da União de assegurar a adequada prestação do serviço. A eventual cobrança de IPTU geraria impacto estrutural relevante, estimado em cerca de R\$ 4,1 bilhões anuais – podendo superar R\$ 40 bilhões em dez anos –, valor não previsto nos estudos econômico-financeiros das concessões. Tal cenário implicaria desequilíbrio contratual, com potenciais reflexos sobre tarifas, investimentos e contas públicas. Diante disso, a ANTF defende o reconhecimento da impossibilidade de incidência de IPTU sobre bens afetados ao serviço ferroviário, em preservação da segurança jurídica e da sustentabilidade das concessões.

## Enquadramento dos Maquinistas Ferroviários

### TRIBUNAL

Tribunal Superior do Trabalho - TST

### PROCESSO

0000969-19.2015.5.03.0054, nº 0001424-43.2011.5.01.0421 e nº 0100216-57.2020.5.01.0343

### ATUAÇÃO DA ANTF

*Amicus Curiae*

## Contextualização

O TST analisa controvérsia sobre o enquadramento dos maquinistas ferroviários à luz do art. 237 da CLT, que distingue a categoria “B” (pessoal de tração) da categoria “C” (pessoal de equipagem de trens). A jurisprudência histórica do TST, consolidada na Súmula nº 446, reconhece o enquadramento dos maquinistas na categoria “C”, entendimento aplicado por décadas no setor. Todavia, decisões recentes de algumas Turmas passaram a defender o reenquadramento na categoria “B”, gerando divergência interna e insegurança jurídica. Diante desse cenário, o tema foi afetado como Recurso de Revista Repetitivo, para uniformização da jurisprudência pelo Tribunal Pleno.

## Tese defendida pela ANTF

A ANTF, na qualidade de *amicus curiae*, defende a manutenção do enquadramento dos maquinistas na categoria “C”, sustentando que suas atividades são exercidas a bordo das composições ferroviárias, caracterizando-os como integrantes do pessoal de equipagem, conforme interpretação sistemática da CLT e entendimento consolidado da Corte. A alteração do enquadramento implicaria mudança no regime jurídico aplicável, especialmente quanto à jornada e ao tempo à disposição, além de gerar impactos financeiros relevantes.

O setor enfrenta mais de 500 ações judiciais sobre o tema, envolvendo milhares de empregados, com potencial formação de passivo bilionário. Em uma única demanda, o impacto estimado alcança cerca de R\$ 150 milhões. A eventual reclassificação representa risco à estabilidade econômico-financeira das concessões, podendo comprometer investimentos e a continuidade do serviço público ferroviário.

## Enlonamento Mangaratiba

### TRIBUNAL

Supremo Tribunal Federal – STF  
e Superior Tribunal de Justiça – STJ

### PROCESSO

0036892-39.2019.8.19.0000

### ATUAÇÃO DA ANTF

Parte

## Contextualização

A controvérsia envolve a exigência, pelo Município de Mangaratiba (Lei Municipal nº 1.209/2019, art. 58), de enlonamento de vagões no transporte ferroviário de minérios e cargas a granel em vagões abertos, sob pena de multas elevadas e medidas restritivas à operação. A norma impõe método técnico-operacional específico à prestação do serviço ferroviário, serviço público de titularidade da União. Embora fundamentada em argumento de proteção ambiental, a exigência interfere diretamente na forma de execução do transporte ferroviário, cuja regulação técnica e operacional compete à União.

## Tese defendida pela ANTF

A controvérsia fundamenta-se na violação à repartição constitucional de competências. A União detém competência privativa para legislar sobre transportes e organizar os serviços ferroviários. Ao impor técnica operacional específica, o Município extrapola o interesse local e invade esfera reservada à regulação federal.

Além disso, a exigência mostra-se desproporcional. Soluções técnicas modernas, já aprovadas no licenciamento ambiental federal, demonstram maior eficácia no controle de partículas. A imposição de técnica única, mais onerosa e menos eficiente, desconsidera evidências técnicas, gera custos adicionais, expõe trabalhadores a riscos e compromete a logística. A aplicação de multas elevadas agrava o quadro, podendo assumir caráter desproporcional e criar precedente de regras heterogêneas ao longo da malha, afetando a segurança jurídica e os contratos de concessão.



# X Brasil nos Trilhos

Sustentabilidade  
em Movimento

## Investir em ferrovias é investir no Brasil

O X Brasil nos Trilhos reforça a importância dos investimentos no setor ferroviário, impulsionando o desenvolvimento econômico e logístico do país.

---

***A ANTF segue trabalhando para um Brasil mais eficiente sobre trilhos. Junte-se a nós nessa jornada rumo ao futuro do transporte!***

Em 18 de novembro de 2026, o setor ferroviário brasileiro se reúne em Brasília para promover debates estratégicos, compartilhar experiências e fortalecer conexões que movem o país.



save  
the  
date

18 de  
novembro  
2026

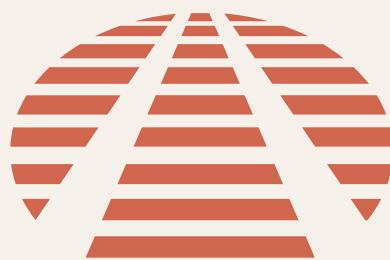


10ª edição do  
maior encontro  
ferroviário  
do brasil



Associação Nacional dos  
Transportadores Ferroviários





**ANTF**

Associação Nacional dos  
Transportadores Ferroviários



#### ENDEREÇO

---

Setor de Autarquias Sul  
Quadra 01 - Bloco J  
Ed. Clésio Andrade (CNT) - Torre A  
Sala 605 CEP 70070-010  
BRASÍLIA/DF

#### E-MAIL

---

[antf@antf.org.br](mailto:antf@antf.org.br)

#### TELEFONE

---

+55 61 3212-8900

#### WHATSAPP

---

+55 61 99167-5996



[antf.org.br](http://antf.org.br)