



AGENDA
FERROVIÁRIA
PARA O **BRASIL**

2027
2030 ↘

Propostas do setor ferroviário de
cargas para ampliar investimentos,
reduzir custos logísticos e fortalecer
a competitividade nacional

”

O Brasil precisa transformar a ferrovia em um vetor permanente de competitividade, integração nacional e sustentabilidade. A meta é clara: elevar a participação da ferrovia para 35% da matriz de transporte terrestre.

Para isso, a próxima administração federal deve combinar planejamento de longo prazo, financiamento adequado, modernização regulatória e segurança jurídica.

”





O Brasil reúne algumas das maiores vantagens competitivas do mundo: produção agropecuária em expansão, uma base mineral estratégica, um parque industrial diversificado e um mercado interno de dimensões continentais. Para transformar essas vantagens em crescimento econômico, geração de renda e maior presença no comércio internacional, o país precisa de uma logística capaz de transportar grandes volumes com eficiência, segurança, previsibilidade e menor impacto ambiental.

O transporte ferroviário de cargas é uma infraestrutura decisiva para o projeto de desenvolvimento do Brasil. Ao conectar regiões produtoras, portos e centros consumidores, a ferrovia reduz custos logísticos, aumenta a segurança do transporte, melhora a eficiência energética e contribui para uma economia mais competitiva e sustentável.

Entre 1996 e 2025, foram investidos aproximadamente R\$ 220 bilhões pelas concessionárias ferroviárias. No mesmo período, os acidentes caíram cerca de 90%, a produção atingiu 550 milhões de toneladas transportadas em 2025 e o transporte ferroviário consolidou-se como uma alternativa ambientalmente superior, com emissões 85% menores que as do transporte rodoviário.

Três décadas de evolução do setor ferroviário

1996 - 2025



INVESTIMENTOS

220 bi

investidos aproximadamente pelas concessionárias ferroviárias

SEGURANÇA

90%

de redução nos acidentes ferroviários desde 1996

PRODUTIVIDADE

550 mi

de toneladas transportadas somente no ano de 2025

SUSTENTABILIDADE

85%

menos emissões de CO₂ do que o transporte rodoviário

Desde o início do ciclo de concessões, o setor privado consolidou uma trajetória exitosa de investimentos, ganhos de produtividade e redução de acidentes. O país, porém, ainda utiliza menos ferrovia do que poderia. A malha precisa crescer, os corredores existentes precisam ganhar capacidade e a regulação deve acompanhar a complexidade de uma economia continental.

O Brasil transporta apenas 21% da sua carga por ferrovias, abaixo de economias continentais comparáveis como EUA (27%), Canadá (34%), Rússia (81%) e Austrália (55%). Rebalancear a matriz de transporte rumo à meta de 35% de participação ferroviária pode gerar economias anuais de frete da ordem de R\$ 40 bilhões¹ e reduzir o custo logístico do país em até R\$ 224 bilhões².

Essa transformação não ocorrerá de forma espontânea. Ela dependerá da continuidade dos projetos ferroviários, da ampliação da capacidade dos corredores existentes, da estruturação de novas conexões, de financiamento adequado, da modernização do ambiente regulatório e da preservação da segurança jurídica dos contratos.

¹Esalq-Log (<https://jornal.usp.br/artigos/ferrovias-no-brasil-muita-carga-e-pouco-trilho/>)

²PNL 2025 (<https://custobrasil.org.br/projetos/ampliacao-e-diversificacao-da-matriz-logistica/#metodologia>)

1 AGENDA, 4 PILARES E 10 COMPROMISSOS

A próxima administração federal terá a oportunidade de conduzir um novo ciclo da infraestrutura brasileira. Para isso, a ANTF propõe a construção de uma **Agenda Ferroviária para o Brasil 2027-2030**, capaz de reunir governo, reguladores, setor produtivo, operadores, financiadores e usuários em torno de prioridades permanentes, metas mensuráveis e uma carteira de projetos que ultrapasse os limites de um único mandato.

Essa Agenda está organizada em **quatro pilares estratégicos**:

1.	Planejamento como Política de Estado	Dar continuidade à expansão ferroviária apoiada em uma carteira permanente de projetos e priorizando corredores estruturantes.
2.	Programa Nacional de Financiamento Ferroviário	Ampliar fontes de crédito, criar garantias e preservar instrumentos de incentivo ao investimento nas malhas e na inovação da indústria.
3.	Menor custo regulatório e mais competitividade	Simplificar obrigações, fortalecer a autorregulação e corrigir distorções que encarecem a ferrovia.
4.	Segurança jurídica e estabilidade regulatória	Fortalecer a ANTT, preservar contratos e usar soluções consensuais para evitar litígios.

Esses pilares são complementares. Planejamento sem financiamento não se transforma em obra. Financiamento sem projetos maduros e regras previsíveis se torna mais caro. Regulação excessiva reduz a competitividade. E instituições frágeis ou decisões instáveis comprometem a continuidade dos investimentos e a inovação do setor.



Em torno desses quatro pilares, a ANTF propõe **dez compromissos** para o próximo governo:

1. Manter uma carteira nacional de projetos estruturantes;
2. Concluir os processos de prorrogação dos contratos de concessão;
3. Fortalecer a governança, a coordenação e a continuidade do planejamento ferroviário;
4. Preservar incentivos existentes, ampliar e criar novos instrumentos;
5. Criar linhas específicas de financiamento para o setor ferroviário, com crédito de longo prazo e novas garantias;
6. Vincular recursos públicos às metas de expansão da participação ferroviária na matriz de transportes;
7. Reduzir o custo regulatório e orientar a regulação para incentivar a migração de cargas de longa distância para a ferrovia;
8. Fomentar a autorregulação e ampliar a regulação orientada a resultados;
9. Fortalecer a autonomia e a estrutura da ANTT; e
10. Preservar contratos e matrizes de risco, assegurar reequilíbrios tempestivos e ampliar o uso de soluções consensuais.

Por que a ferrovia deve estar no centro da agenda nacional

A competitividade brasileira depende da capacidade de conectar regiões produtoras, polos industriais, portos e centros consumidores com eficiência, segurança e previsibilidade. Em um país continental, com produção agroindustrial em expansão, cadeias minerais relevantes e portos cada vez mais integrados ao comércio exterior, a ferrovia é uma solução natural para cargas de longa distância.

A ferrovia pode reduzir o custo logístico de cadeias produtivas estratégicas, ampliar a integração entre regiões produtoras e portos, diminuir a pressão sobre rodovias, reduzir emissões e melhorar a segurança do transporte de cargas.

O desafio não se limita à construção de novos trilhos. É preciso ampliar a capacidade dos corredores existentes, eliminar gargalos, modernizar ativos e integrar ferrovias, rodovias, hidrovias, portos e terminais. Para isso, os projetos devem ser planejados com antecedência, financiados em condições adequadas e protegidos por regras estáveis. Sem esses elementos, projetos de grande porte ficam mais caros, mais lentos e menos atrativos para o investidor privado.

Para que isso ocorra em escala, a política ferroviária precisa deixar de ser episódica e passar a ser tratada como uma agenda de Estado.

Esta Agenda é suprapartidária e propositiva. Seu objetivo é oferecer aos candidatos à Presidência da República e às suas equipes técnicas uma contribuição concreta para a elaboração de um programa de governo capaz de ampliar investimentos, reduzir custos logísticos, fortalecer o setor produtivo e preparar o Brasil para os desafios econômicos e ambientais das próximas décadas.

O Brasil já conhece o potencial do transporte ferroviário. As concessões e autorizações existentes demonstram a capacidade do setor privado de investir, aumentar a produtividade e melhorar a segurança operacional. A próxima etapa exige transformar essas iniciativas em uma política permanente de Estado.

Quem é a **ANTF**?

A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) é a entidade nacional de representação do transporte ferroviário de cargas. Como associação civil sem fins lucrativos, reúne 14 concessionárias responsáveis pela operação da maior parte da malha ferroviária federal concedida e atua como interlocutora institucional do setor perante o Governo Federal, o Congresso Nacional, a ANTT, órgãos de controle, entidades empresariais e demais atores da infraestrutura logística brasileira.

Mais informações:  www.antf.org.br

1. Transformar o planejamento ferroviário em Política de Estado

Investimentos ferroviários exigem continuidade, previsibilidade e coordenação nacional.

Poucos investimentos em infraestrutura possuem horizonte de maturação tão longo quanto uma ferrovia. Entre estudos, licenciamento, desapropriações, estruturação financeira, implantação e início da operação em escala, um projeto pode levar muitos anos até alcançar plena capacidade. Por isso, decisões tomadas hoje precisam estar apoiadas em uma visão de país que ultrapasse mandatos presidenciais.

O Brasil avançou na retomada da agenda ferroviária. Novos projetos foram estruturados, processos de prorrogação e repactuação foram conduzidos e o regime de autorizações abriu uma nova fronteira para investimentos privados. Ainda assim, parte relevante dessa agenda depende de continuidade institucional para produzir resultados concretos.

Transformar o planejamento ferroviário em Política de Estado significa organizar uma carteira nacional de projetos com critérios técnicos, alinhamento ao Plano Nacional de Logística e priorização de corredores capazes de gerar maior retorno econômico e logístico. Também significa assegurar que projetos estratégicos não sejam interrompidos por mudanças de governo ou por descontinuidade administrativa.

O que propomos

Manter carteira permanente de projetos estruturantes

É preciso criar e atualizar continuamente uma **carteira de projetos estruturantes** (concessões, autorizações e obras públicas) alinhada ao PNL 2050. Essa carteira deve indicar prioridades, fases de maturidade, riscos principais e impacto esperado sobre a matriz logística.

O Governo também deve **publicar e atualizar periodicamente um cronograma de leilões**, com marcos claros para a conclusão dos estudos, a realização das consultas públicas, a análise pelos órgãos de controle e a publicação dos editais. A previsibilidade do calendário permite que investidores, financiadores, construtores e fornecedores planejem a alocação de recursos, estruturem consórcios e preparem propostas mais competitivas.

A priorização dos projetos deve considerar a capacidade de conectar regiões produtoras, portos, polos industriais e fronteiras logísticas. O processo de seleção também deve avaliar a demanda, o retorno econômico e social, o impacto ambiental, a integração com outros modais e a contribuição de cada empreendimento para a redução dos custos logísticos.

Concluir os processos de prorrogação dos contratos de concessão

O Governo Federal deve **concluir, com segurança jurídica e previsibilidade, os processos de prorrogação e repactuação dos contratos ferroviários vigentes**. A finalização dessa agenda permitirá antecipar e assegurar a execução de investimentos, modernizar ativos, ampliar a capacidade das malhas e superar gargalos operacionais que limitam a eficiência do transporte ferroviário.

Os processos devem priorizar investimentos com impacto efetivo sobre a qualidade do serviço, a integração da rede, a redução dos custos logísticos e o aumento da competitividade da ferrovia em relação aos demais modais.

Fortalecer a governança, a coordenação e a continuidade do planejamento ferroviário

O Governo Federal **deve instituir uma governança permanente de coordenação** das ações dos ministérios, das agências reguladoras, das empresas públicas e dos demais órgãos envolvidos no planejamento e na execução da política ferroviária. Essa coordenação deve prevenir conflitos de competência, reduzir paralisações administrativas e evitar mudanças abruptas de prioridade que comprometam a maturação dos projetos e a confiança dos investidores.

O planejamento ferroviário deve ser traduzido em **metas, prazos, responsabilidades e indicadores públicos de acompanhamento**. A divulgação periódica dos resultados e dos avanços de cada projeto permitirá maior transparência, facilitará a correção de desvios e assegurará a continuidade das iniciativas estruturantes, independentemente de mudanças de gestão.

Medidas para os primeiros 100 dias

Nos primeiros 100 dias, o Governo Federal deve sinalizar que a expansão ferroviária será tratada como política de Estado, por meio das seguintes medidas:

- **Atualizar e tornar pública a carteira ferroviária prioritária**, alinhada ao PNL 2050, classificando os projetos conforme sua maturidade, impacto logístico, retorno econômico, contribuição ambiental e capacidade de integração com portos, polos industriais e regiões produtoras.
- **Publicar um cronograma nacional dos projetos estruturantes**, incluindo concessões, prorrogações, repactuações e autorizações, com indicação de etapas, responsáveis e marcos críticos.
- **Instituir uma governança interinstitucional permanente**, envolvendo Ministério dos Transportes, Casa Civil, ANTT, BNDES, Infra S.A. e o setor privado, para acompanhar a execução da carteira, remover entraves e coordenar decisões sobre modelagem, financiamento, licenciamento, desapropriações e aportes públicos.

Com essas medidas, o Governo eleva a agenda da infraestrutura institucionalmente e deixa de tratar projetos ferroviários de forma isolada, passando a organizar uma agenda contínua de expansão da malha, capaz de atrair investimento privado, reduzir riscos e acelerar a execução de corredores estruturantes.

2. Criar um Programa Nacional de Financiamento Ferroviário

O financiamento ferroviário precisa ser tratado como política pública de desenvolvimento do país.

Reduzir o custo logístico brasileiro exige a mobilização de capital em escala compatível com os grandes projetos de infraestrutura. No caso das ferrovias, os investimentos abrangem obras civis, sistemas, pátios, material rodante, desapropriações, licenciamento e integração operacional. Como seus benefícios econômicos e sociais se acumulam ao longo de décadas, as condições de financiamento também precisam refletir esse horizonte.

O Brasil dispõe de instrumentos relevantes, como debêntures de infraestrutura, incentivos tributários e linhas de financiamento público. Contudo, esses instrumentos ainda não são suficientes para sustentar o novo ciclo de expansão ferroviária que o país pretende alcançar. Em muitos casos, o problema não é ausência de projetos, mas a dificuldade de estruturar financiamento em condições adequadas.

Um programa de financiamento para o setor deve reconhecer que ferrovias combinam alto investimento inicial, longo prazo de maturação e benefícios públicos amplos. O desenho dos instrumentos financeiros deve refletir essa realidade.

Desafio financeiro	Resposta proposta	Efeito esperado
Alto CAPEX e custo de capital elevado	Linhas específicas com funding dedicado, juros subsidiados, prazos longos e carência adequada.	Maior viabilidade para expansão, modernização e aumento de capacidade
Garantias limitadas	Uso de ativos e direitos econômicos vinculados aos projetos, como investimentos não amortizados.	Menor risco para financiadores e maior capacidade de alavancagem do setor.
Orçamento público desalinhado da meta ferroviária	Destinação de recursos orçamentários proporcional à participação desejada da ferrovia na matriz terrestre.	Coerência entre planejamento, orçamento e execução de projetos estruturantes.
Externalidades positivas não remuneradas	Mecanismos para reconhecer e monetizar as externalidades positivas da ferrovia, especialmente a redução de emissões, por meio de créditos de carbono, certificados de descarbonização ou instrumentos equivalentes	Novas receitas para projetos e maior atratividade econômica dos investimentos ferroviários.

Assim, o Programa Nacional de Financiamento Ferroviário deve preservar instrumentos existentes, ampliar fontes de recursos e viabilizar que ativos regulatórios sejam transformados em capacidade de financiamento.

Por exemplo, em projetos *greenfield*, tornar clara e líquida a indenização por investimentos não amortizados pode destravar o financiamento da sua fase de construção (pré-operacional). Outro ponto seria regular os procedimentos para que a ANTT reconheça desequilíbrios contratuais, conferindo prazos e liquidez para essa recomposição, de forma que financiadores possam entender sua incorporação no fluxo de caixa das empresas. Esses e outros instrumentos podem reduzir risco, ampliar garantias e destravar novos aportes privados.

Exemplo prático



A ampliação do escopo do Fundo Clima para material rodante e projetos ferroviários mostra que instrumentos de financiamento podem ser adaptados para reconhecer o papel ambiental da ferrovia.

Essa lógica deve ser aprofundada, com linhas específicas para modernização de locomotivas, vagões, modernização de vias e expansão de capacidade.



Preservar incentivos existentes, ampliar e criar novos instrumentos

O governo precisa assumir o compromisso de **evitar retrocessos em mecanismos de incentivos já utilizados pelo setor**, como Debêntures de Infraestrutura e Incentivadas e Reporto. A estabilidade desses instrumentos é essencial para manter a confiança de investidores e financiadores. Não se deve permitir alterações legislativas ou regulatórias que mitiguem os benefícios dos instrumentos existentes.

Para além de evitar retrocessos, deve-se incentivar mecanismos para reconhecer as externalidades positivas da ferrovia. Por exemplo, **expandir o acesso do setor ferroviário ao Fundo Clima**, incluindo sistemas, modernização de vias e expansão da malha pode potencializar os investimentos em ferrovias e a redução de emissões do setor de transporte. Além disso, é preciso explorar novas fontes de recursos incentivados como o uso do Fundo da Marinha Mercante em projetos de logística integrada e aquisição de material rodante, assim como estruturar novas fontes de funding para infraestrutura ferroviária.

É importante também **aperfeiçoar o tratamento tributário aplicável aos investimentos ferroviários**, de forma a reduzir o custo efetivo de implantação, modernização e ampliação da infraestrutura. Entre as medidas possíveis estão a manutenção e ampliação do Reporto, a criação de **regime de depreciação acelerada para ativos ferroviários**, o melhor aproveitamento de créditos tributários acumulados e a desoneração de equipamentos e componentes estratégicos para o setor.

Esses incentivos devem ser desenhados para estimular investimentos produtivos, reduzir o custo de capital e aumentar a competitividade da ferrovia em relação a outros modais.

Criar linhas específicas de financiamento para o setor ferroviário, com crédito de longo prazo e novas garantias

Instituir **linhas de crédito com juros subsidiados, prazos estendidos e períodos de carência adequados** para material rodante, modernização de ativos, ampliação de capacidade, eficiência energética e digitalização ferroviária. As condições de financiamento devem ser compatíveis com o ciclo de retorno dos projetos ferroviários e com a relevância estratégica do setor para a competitividade nacional.

Além disso, é possível aumentar a capacidade de financiamento do setor viabilizando o **uso de ativos e direitos econômicos vinculados às concessões e autorizações como garantias para novos financiamentos**, incluindo investimentos não amortizados em via permanente, recebíveis regulatórios (ex.: créditos de reequilíbrio) e créditos de carbono. A medida permite que investimentos já realizados no setor sejam convertidos em capacidade adicional de financiamento, reduzindo riscos para financiadores e acelerando novos ciclos de expansão e modernização ferroviária.

Vincular recursos públicos às metas de expansão da participação ferroviária na matriz de transportes com crédito de longo prazo e novas garantias

Para mudar a realidade da logística nacional, será necessário **destinar recursos orçamentários para projetos ferroviários em proporção compatível com a participação desejada da ferrovia na matriz de carga**. Nos últimos dez anos, o Governo Federal investiu em ferrovias menos de 5% do destinado a todo o setor de transporte terrestre. Se o objetivo nacional for alcançar cerca de 35% de participação ferroviária, os investimentos públicos federais em transporte terrestre devem refletir essa prioridade, direcionando parcela equivalente a projetos ferroviários estruturantes.

Esses recursos poderiam ser aplicados diretamente em obras públicas ferroviárias ou por meio de aportes públicos a projetos executados no âmbito de concessões e autorizações, especialmente em intervenções de interesse público, como ampliação de capacidade, acessos ferroviários, conexões portuárias, contornos urbanos e eliminação de gargalos logísticos.

Nesse contexto, uma iniciativa importante é **fortalecer a utilização de contas vinculadas** para viabilizar aportes públicos em projetos executados no âmbito de concessões e autorizações ferroviárias. O mecanismo assegura que os recursos sejam destinados exclusivamente a obras e intervenções previamente definidas, proporcionando maior transparência, segurança e previsibilidade à execução dos investimentos, especialmente em projetos de interesse público.

Medidas para os primeiros 100 dias

Nos primeiros 100 dias, o Governo Federal deve iniciar a estruturação de uma política permanente de financiamento ferroviário, mediante as seguintes ações:

- **Ampliar, no PAAR 2027 do Fundo Clima, os investimentos ferroviários elegíveis e os limites de financiamento**, incluindo material rodante, modernização de vias, sistemas, eficiência energética, digitalização, aumento de capacidade e expansão da malha.
- **Estruturar o Programa Nacional de Financiamento Ferroviário**, contemplando linhas de crédito de longo prazo, com taxas de juros diferenciadas, períodos adequados de carência, novas estruturas de garantias e mecanismos de compartilhamento de riscos.
- **Incorporar ao processo de elaboração do Plano Plurianual uma premissa de alocação de recursos compatível com a meta de ampliação da participação ferroviária**, incluindo obras públicas e aportes a projetos executados por concessões e autorizações.
- **Apresentar uma agenda tributária para os investimentos ferroviários**, incluindo preservação e ampliação do Reporto, depreciação acelerada, aproveitamento de créditos acumulados e desoneração de equipamentos e componentes estratégicos.
- **Regulamentar mecanismos que permitam a utilização de contas vinculadas** para a realização de aportes em projetos ferroviários, assegurando governança, transparência, rastreabilidade dos recursos e previsibilidade na execução dos investimentos.

Essas ações sinalizarão que o financiamento ferroviário será tratado como instrumento de competitividade, desenvolvimento e transição para uma logística de baixo carbono

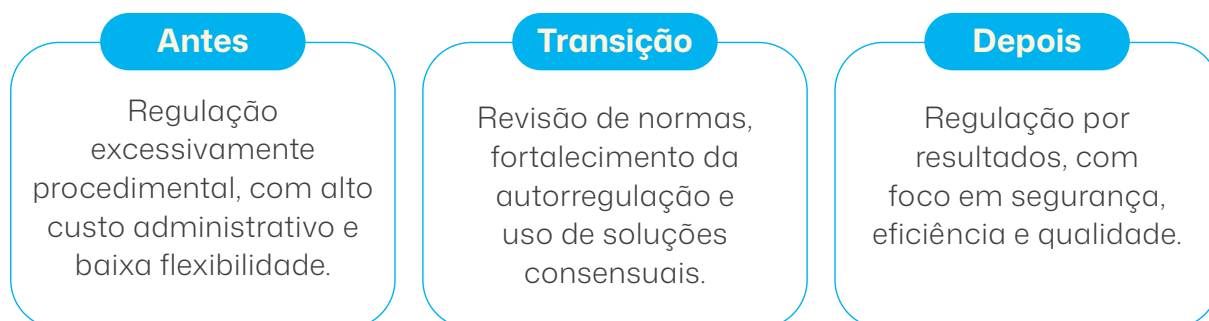
3. Reduzir o custo regulatório e ampliar a competitividade ferroviária

Menos burocracia e mais eficiência para atrair investimentos e cargas.

A competitividade da economia brasileira não depende apenas da construção de novas infraestruturas. Depende também de regras que permitam utilizar, ampliar e modernizar os ativos existentes com eficiência. Quando normas excessivamente detalhadas, obrigações redundantes e processos administrativos lentos elevam o custo da operação ferroviária, os efeitos alcançam toda a cadeia produtiva: aumentam o preço do transporte, reduzem a produtividade e prejudicam a competitividade dos produtos brasileiros.

O setor ferroviário brasileiro opera em um ambiente de alta complexidade. As concessionárias precisam lidar com contratos de longo prazo, interfaces com usuários, acesso a portos, passagem por áreas urbanas, obrigações de segurança, padrões operacionais e investimentos de grande porte. A regulação é necessária, mas deve ser simples, proporcional e orientada a resultados.

O novo marco legal ferroviário abriu espaço para mecanismos de autorregulação e para maior flexibilidade operacional. Esse caminho deve ser aprofundado. A regulação deve concentrar esforços nos resultados que importam para a sociedade: segurança, eficiência, capacidade, transparência e qualidade do serviço.



A modernização regulatória não significa reduzir padrões de segurança ou qualidade. Significa concentrar a regulação no que realmente importa, eliminar redundâncias e permitir que a inovação operacional avance com responsabilidade.

Exemplo prático



A autorregulação permite que o setor construa soluções técnicas para temas operacionais complexos, reduzindo custos de transação e preservando padrões de segurança. Quando bem coordenada com a ANTT, ela libera o regulador para focar em fiscalização estratégica e análise de resultados.

Reduzir o custo regulatório e orientar a regulação para incentivar a migração de cargas de longa distância para a ferrovia

É preciso promover uma **revisão sistemática das normas ferroviárias** para eliminar obrigações redundantes, simplificar procedimentos e adequar exigências à realidade operacional do setor. A revisão deve buscar regulação por resultados, não por excesso de controles formais.

Assim, o governo deve buscar **identificar normas, tributos, encargos e obrigações que reduzem artificialmente a competitividade da ferrovia frente a outros modais**, especialmente em cargas de longa distância, nas quais o transporte ferroviário tende a ser mais eficiente. Por exemplo, a política nacional de pisos mínimos de frete rodoviário deveria dar tratamento diferenciado para o transporte multimodal.

Paralelamente, deve-se **criar incentivos para que cargas de longa distância migrem para a ferrovia**, com ganhos de eficiência logística, redução de emissões, menor desgaste rodoviário e maior segurança no transporte. Por exemplo, descontos em pedágios para caminhões que transportam cargas com “pernas” ferroviárias podem incentivar a multimodalidade.

Fomentar a autorregulação e ampliar a regulação orientada a resultados

O Poder Público deve **apoiar a consolidação do Autorregulador Ferroviário** e o desenvolvimento de normas técnicas elaboradas pelo próprio setor, especialmente em temas relacionados à interoperabilidade, à segurança operacional e à gestão das interfaces entre operadores.

A Administração Pública também **deve ampliar o uso de mecanismos de autocomposição**, soluções consensuais e mesas técnicas para resolver conflitos antes que eles evoluam para litígios administrativos ou judiciais. A resolução tempestiva das controvérsias reduz custos para o poder público, os usuários e as concessionárias, além de conferir maior segurança e eficiência à prestação dos serviços ferroviários.

Medidas para os primeiros 100 dias

Nos primeiros 100 dias, o Governo Federal deve lançar uma agenda transversal de redução do custo regulatório ferroviário, contemplando:

- **Elaboração de um mapa dos principais entraves regulatórios**, abrangendo legislação setorial, regras tributárias e aduaneiras, exigências ambientais, obrigações operacionais e projetos legislativos com impacto sobre o setor.
- **Implementação de um plano de simplificação regulatória**, com cronograma, responsáveis e metas mensuráveis para revisão de normas, redução de obrigações acessórias, digitalização de procedimentos e harmonização das exigências dos diferentes órgãos públicos.

A prioridade deve ser eliminar custos que não produzam ganhos proporcionais de segurança, eficiência ou qualidade para os usuários.

4. Garantir segurança jurídica e estabilidade regulatória

Contratos estáveis são pré-requisito para investimentos de longo prazo.

Para atrair capital privado e executar projetos de infraestrutura de longo prazo, o Brasil precisa demonstrar que os contratos celebrados pelo Estado continuarão sendo respeitados ao longo de diferentes ciclos econômicos e políticos. Essa condição é especialmente relevante no setor ferroviário, em que os investimentos são elevados, os ativos possuem longa vida útil e os compromissos contratuais atravessam sucessivos governos.

Segurança jurídica é, assim, uma condição objetiva para reduzir custo de capital, atrair investidores e garantir continuidade na prestação do serviço.

A estabilidade regulatória depende de instituições fortes. A ANTT deve ter autonomia técnica, capacidade financeira, quadros qualificados e dirigentes com experiência compatível com a complexidade dos contratos que regula. Uma agência forte protege o interesse público, aumenta a confiança do mercado e reduz a necessidade de judicialização.

Também é fundamental respeitar as matrizes de risco dos contratos e assegurar reequilíbrios tempestivos quando ocorrerem eventos previstos contratualmente. O reequilíbrio não deve ser visto como exceção indesejada, mas como instrumento legítimo de preservação do contrato e de continuidade dos investimentos.

A segurança jurídica deve ser tratada como parte da política de investimento em infraestrutura. Contratos estáveis, agência forte e soluções tempestivas reduzem incertezas e viabilizam projetos de maior porte.

Exemplo prático



Os contratos ferroviários vêm sofrendo impactos relevantes decorrentes de eventos posteriores à sua celebração e alheios à gestão das concessionárias. A elevação extraordinária dos custos de insumos durante a pandemia de Covid-19, o aumento obrigatório do percentual de biodiesel misturado ao diesel e as mudanças tributárias decorrentes da reforma tributária são exemplos de fatores capazes de alterar as premissas econômicas originalmente consideradas nos contratos.

O poder concedente e a agência reguladora devem analisar esses impactos de forma tempestiva e promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. O tratamento tardio dos pleitos acumula perdas, reduz a capacidade de investimento das concessionárias, aumenta o risco de judicialização e pode comprometer a qualidade, a segurança e a continuidade dos serviços ferroviários.

O que propomos

Fortalecer a autonomia e a estrutura da ANTT

O poder público deve **assegurar à ANTT autonomia financeira** para que a Agência exerça suas atribuições com independência, estabilidade e capacidade de planejamento de longo prazo. A previsibilidade orçamentária e a proteção contra contingenciamentos são essenciais para que a ANTT possa estruturar equipes, contratar estudos especializados, desenvolver sistemas de fiscalização e acompanhar adequadamente a execução dos contratos ferroviários.

A Agência também deve contar com **dirigentes experientes, selecionados com base em critérios técnicos**, e com um quadro permanente de servidores qualificados e em número compatível com a complexidade de suas competências. A regulação de contratos ferroviários de longo prazo exige conhecimentos especializados em engenharia, economia, direito, finanças, operação ferroviária, segurança e gestão contratual.

O fortalecimento institucional da ANTT deve contemplar a modernização de processos, o aprimoramento da fiscalização e a ampliação da capacidade de analisar investimentos e reequilíbrios contratuais. Uma agência estruturada e independente aumenta a qualidade regulatória, reduz incertezas e fortalece a segurança jurídica dos investimentos.

Garantir segurança jurídica, estabilidade contratual e agilidade na recomposição dos contratos

O Poder Público deve **assegurar o respeito às obrigações, às responsabilidades e às matrizes de risco** pactuadas ao longo de toda a execução dos contratos. Mudanças unilaterais, interpretações instáveis ou transferências indevidas de riscos elevam os custos dos projetos, comprometem a confiança dos investidores e reduzem a capacidade de realização de novos investimentos.

O poder concedente e a agência reguladora devem **estabelecer procedimentos claros e céleres para a análise e a implementação dos reequilíbrios econômico-financeiros**. A adoção de soluções consensuais, contas vinculadas, prazos definidos e procedimentos padronizados pode evitar o acúmulo de passivos, preservar a capacidade de investimento das concessionárias e reduzir a judicialização.



As instituições públicas e as entidades representativas do setor também devem atuar de forma coordenada na defesa da segurança jurídica dos investimentos ferroviários, especialmente diante de controvérsias tributárias, trabalhistas, patrimoniais ou regulatórias que possam comprometer a sustentabilidade dos contratos e a continuidade dos serviços.



Medidas para os primeiros 100 dias

Nos primeiros 100 dias, o Governo Federal deve adotar medidas imediatas de fortalecimento institucional e preservação da estabilidade contratual:

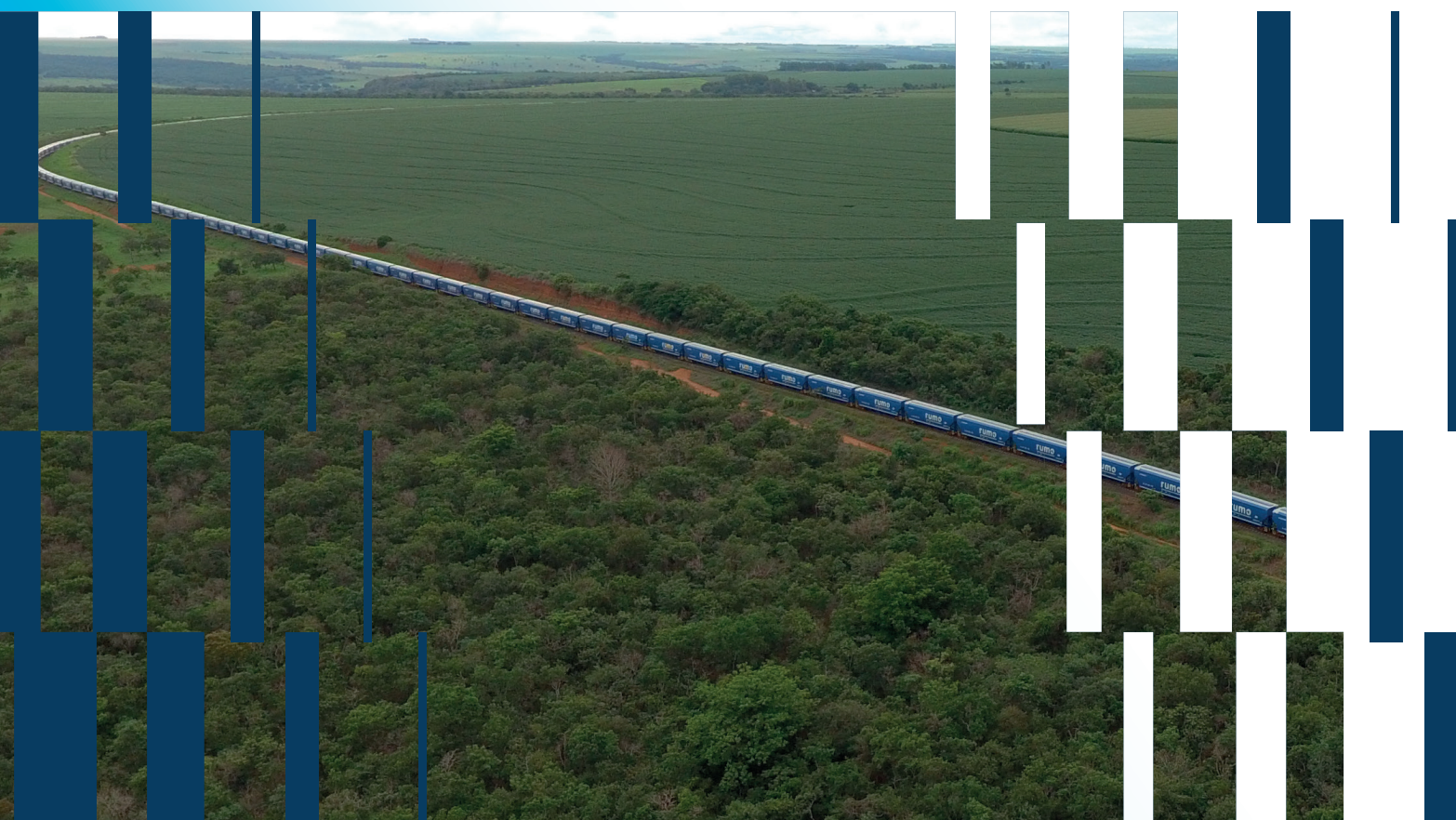
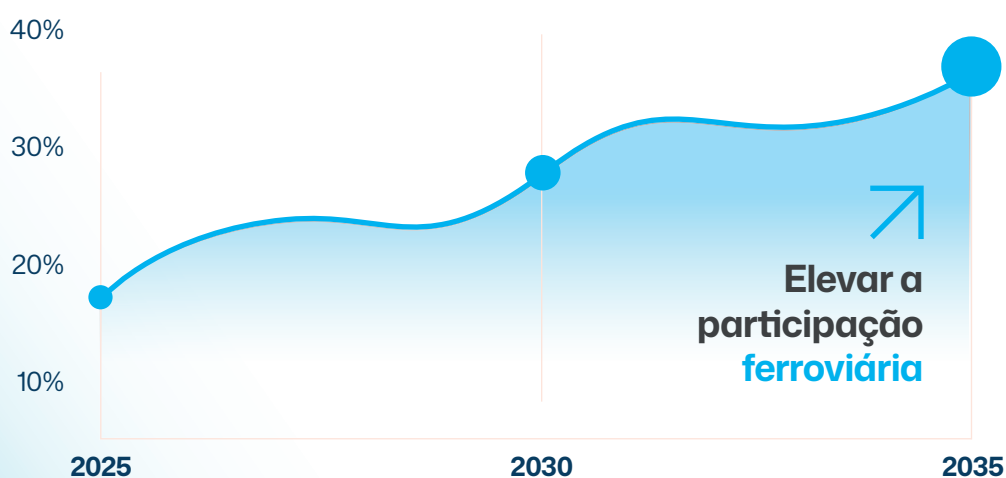
- **Recompor o orçamento da ANTT em patamar compatível com suas atribuições** e adotar as providências necessárias para proteger os recursos destinados à regulação e à fiscalização contra contingenciamentos que comprometam a capacidade operacional da Agência.
- **Instituir uma instância interinstitucional de acompanhamento de riscos judiciais e legislativos**, envolvendo Ministério dos Transportes, Casa Civil, AGU, ANTT e demais órgãos competentes, para avaliar antecipadamente matérias tributárias, trabalhistas, ambientais, patrimoniais e regulatórias com impacto sobre os contratos ferroviários.

Essas medidas contribuirão para reduzir a judicialização, preservar a continuidade dos investimentos e aumentar a confiança dos usuários, operadores e financiadores.

Benefícios para o Brasil

O Brasil está diante de uma escolha que definirá sua capacidade de crescer nas próximas décadas. Pode continuar transportando sua produção por uma matriz de-sequilibrada, sujeita a elevados custos, gargalos e perda de competitividade, ou pode construir uma rede logística integrada, na qual cada modo de transporte seja utilizado de acordo com sua maior eficiência.

Elevar a participação ferroviária dos atuais cerca de 20% para aproximadamente 35% até 2035 não representa apenas atingir um indicador setorial. Cada real investido em ferrovia tira caminhões da estrada, poupa vidas e reduz o gasto público com manutenção rodoviária. Além disso, investir em transporte sobre trilhos aproxima regiões produtoras dos portos e centros consumidores e cria novas oportunidades de investimento, emprego e desenvolvimento regional.





Depois de três décadas de concessões, o Brasil acumulou experiência regulatória, capacidade empresarial e conhecimento técnico para iniciar uma nova etapa. O desafio agora é transformar essa experiência em expansão da malha, aumento de capacidade, integração entre modos e incorporação de novas cargas ao sistema ferroviário.

Essa transformação exige planejamento de longo prazo, financiamento compatível, instituições fortes e respeito aos contratos. Exige também um Pacto Nacional pela Logística que reúna governo, reguladores, setor privado, financiadores, usuários e sociedade em torno de um objetivo comum: construir uma infraestrutura à altura do potencial econômico e territorial do Brasil.

A ANTF coloca-se à disposição dos candidatos à Presidência da República e de suas equipes técnicas para aprofundar as propostas desta Agenda e contribuir para sua incorporação aos programas de governo.

O transporte ferroviário é um projeto de país. Cada novo corredor, cada gargalo superado e cada tonelada transferida das rodovias para os trilhos representa menor custo para produzir, maior competitividade para exportar, mais segurança para transportar e menor impacto para o meio ambiente.

O FUTURO DO BRASIL PASSA PELOS TRILHOS.





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

SITE

www.antf.org.br

E-MAIL

antf@antf.org.br

TELEFONE

+55 61 3212-8900

WHATSAPP

+55 61 99167-5996

ASSOCIADAS

