



SETOR FERROVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL

- impactos do PL 4965/2024 -

Audiência Pública na Comissão
de Viação e Transportes

28 de outubro de 2025



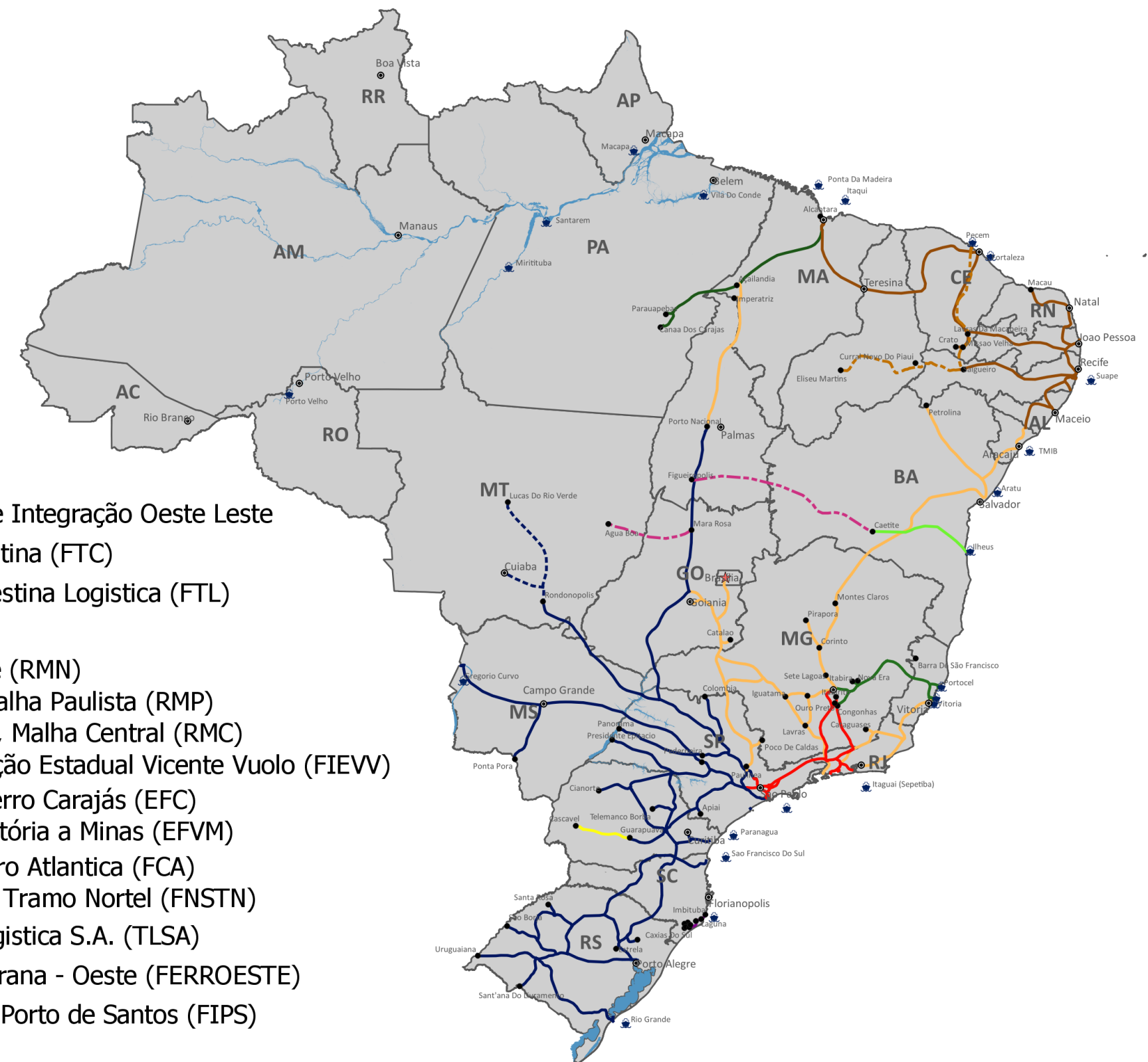
Quem é a ANTF?

A ANTF representa quase a totalidade do setor ferroviário de carga do país. Suas associadas operam 14 concessões, com mais de 31 mil km de linhas de ferro, transportando 540 milhões TU/ano.



Legenda

- BAMIN - Ferrovia de Integração Oeste Leste
- Ferrovias Tereza Cristina (FTC)
- Ferrovias Transnordestina Logística (FTL)
- MRS Logística
- Rumo - Malha Norte (RMN)
Malha Sul (RMS), Malha Paulista (RMP)
Malha Oeste (RMO), Malha Central (RMC)
Ferrovia de Integração Estadual Vicente Vuolo (FIEVV)
- Vale - Estrada de Ferro Carajás (EFC)
Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM)
- VLI - Ferrovia Centro Atlântica (FCA)
Ferrovia Norte Sul - Tramo Nortel (FNSTN)
- Transnordestina Logística S.A. (TLSA)
- Estrada de Ferro Parana - Oeste (FERROESTE)
- Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS)
- Projeto de Governo
- Portos
- Capitais
- Municípios

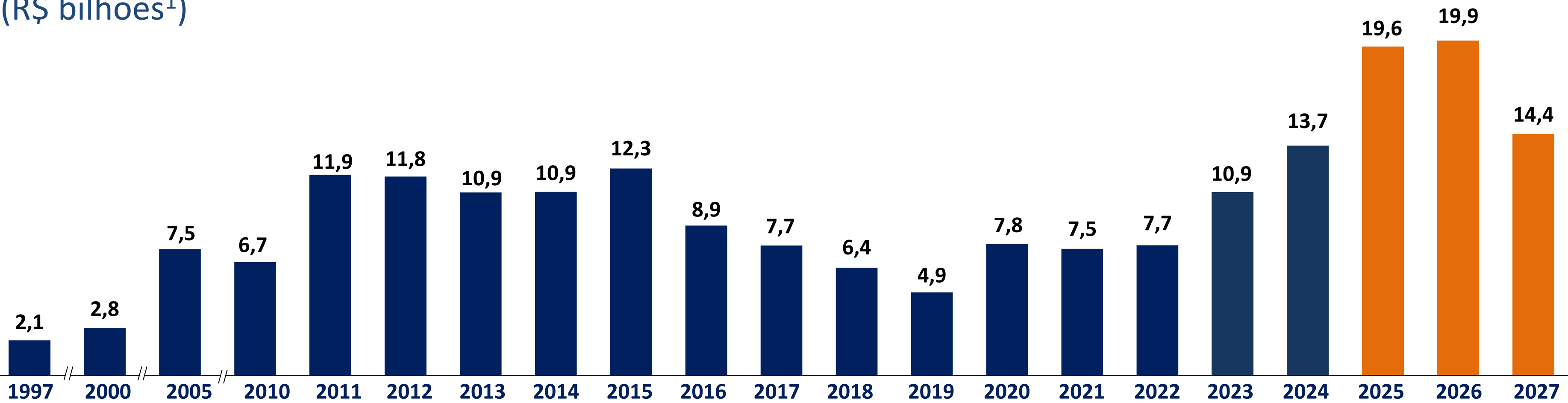


Há investimento privados significativos em ferrovias

Desde o início das concessões no final dos anos 90, os investimentos privados no setor ferroviário cresceram de forma expressiva e totalizaram cerca de R\$ 200 bilhões.*

Evolução dos investimentos das concessionárias de ferrovias

(R\$ bilhões¹)



Participação de investimentos públicos (%)

46% 21% 15% 28% 32% 21% 16% 10% 12% 13% 6% 6% 4% 1% 2%

Outorgas e Arrendamentos
R\$ 33 bilhões

Tributos
R\$ 114 bilhões

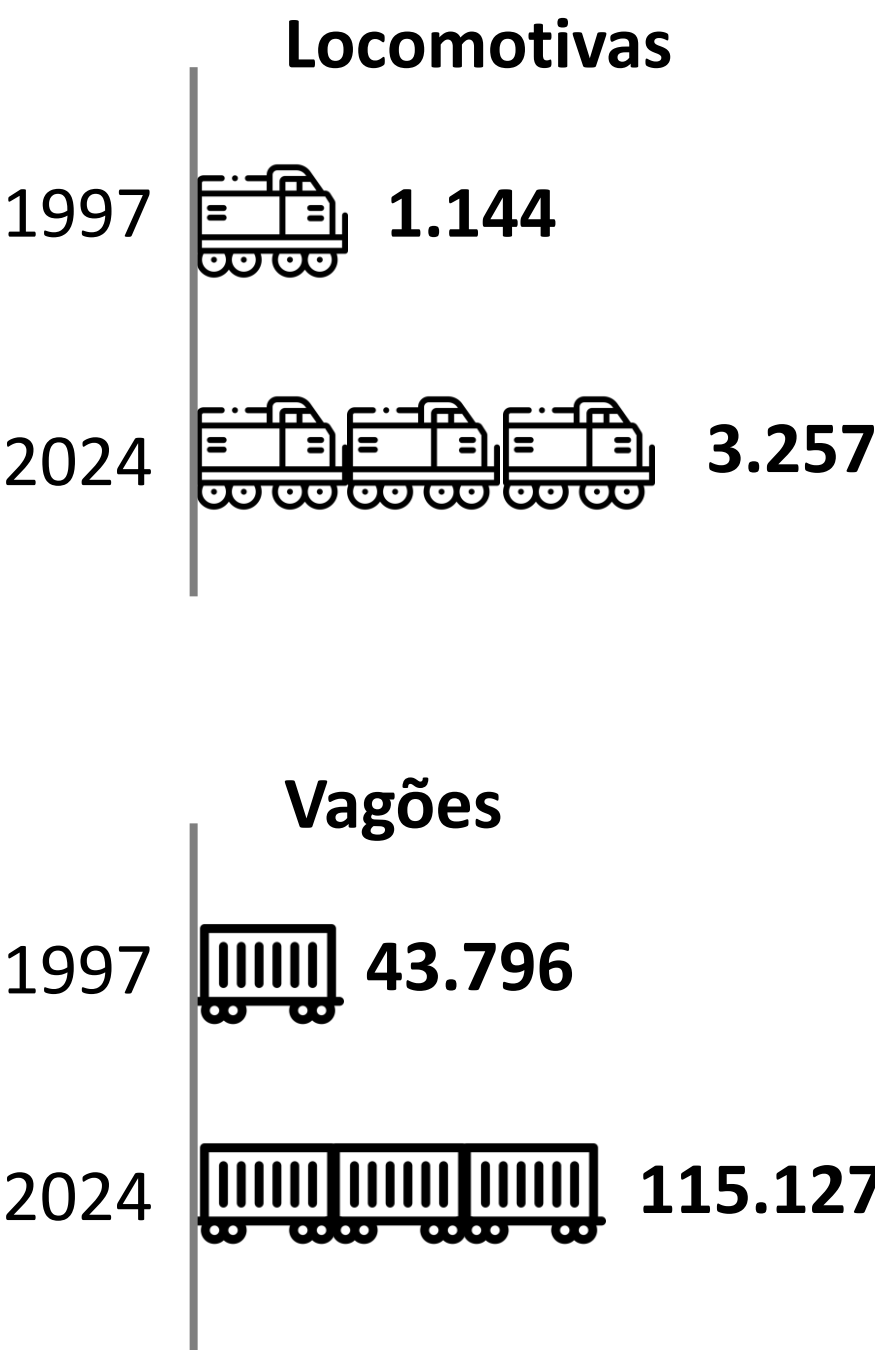
Fonte: ANTF e ANTT (PTI)
Nota: ¹ Valores corrigido pelo índice IPCA de dezembro de 2024

Houve um crescimento relevante no transporte de carga ferroviário

Os investimentos feitos nas concessões e o aumento na interoperabilidade do sistema viabilizaram o crescimento de 158% na produção ferroviária (TKU) desde a conclusão do processo de desestatização.

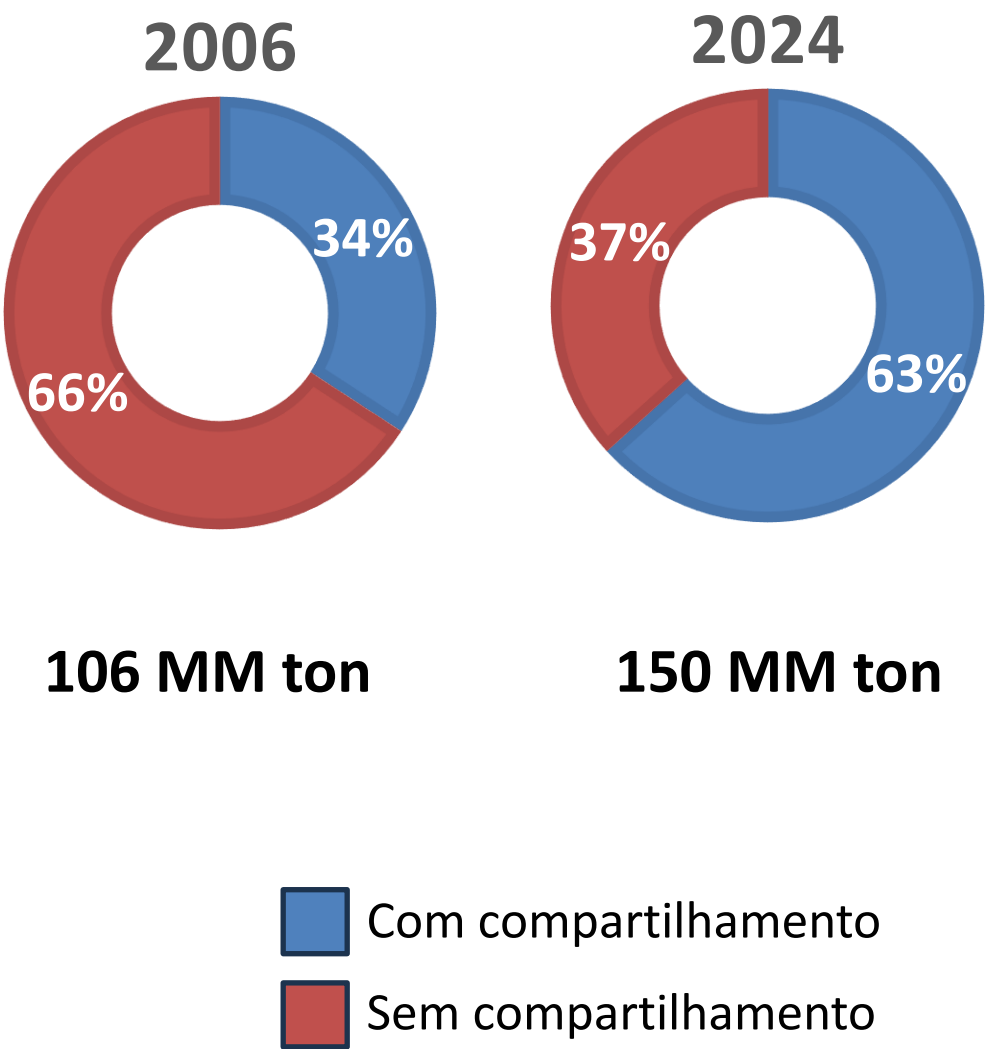
Material rodante

(Qte. em atividade)



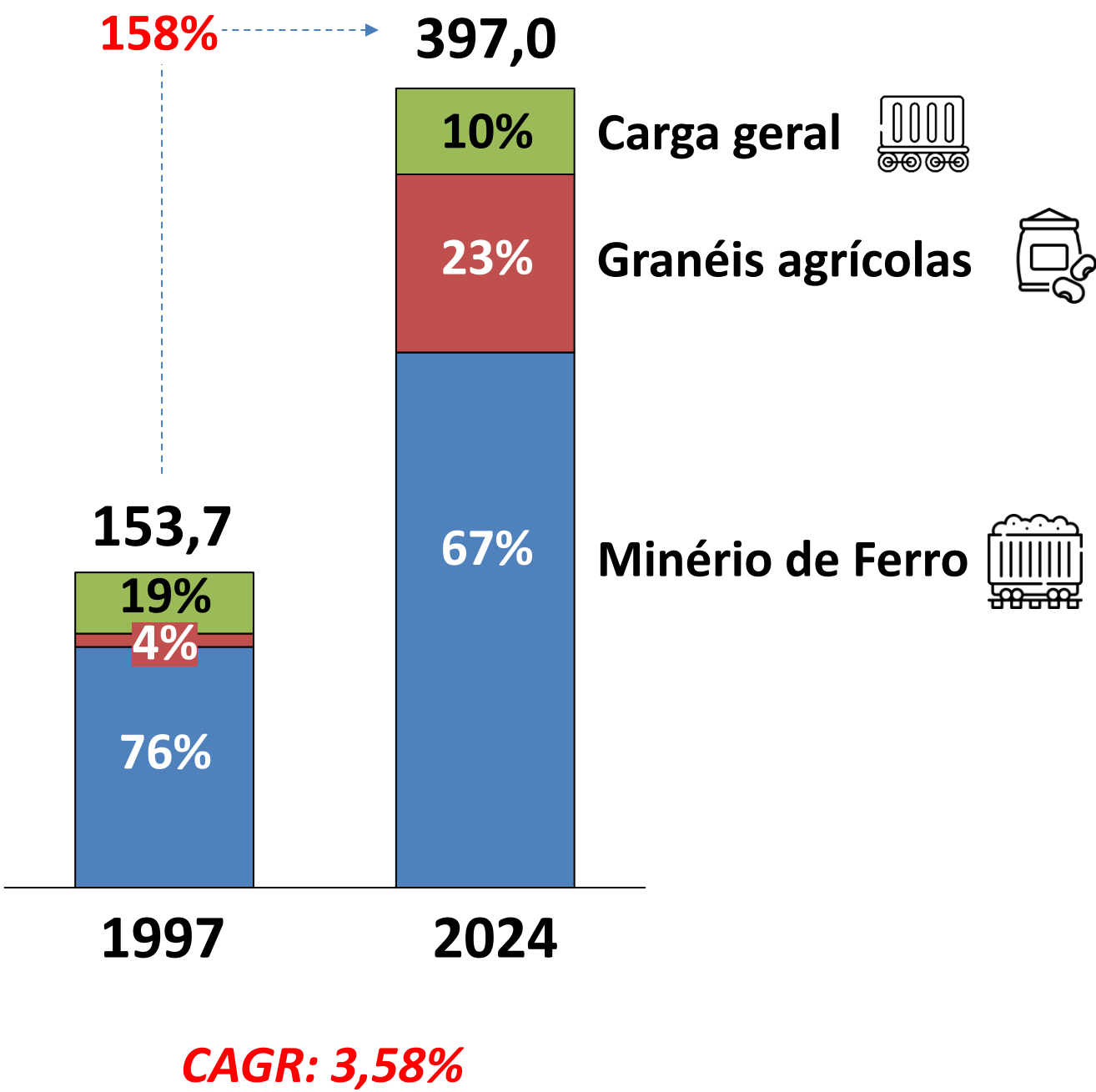
Compartilhamento¹

(% TU)



Produção ferroviária

(TKU bilhões)



Nota: ¹Todas as cargas, exceto minério de ferro. Considera grupos econômicos distinto (sem considerar grupos econômicos, compartilhamento em 2024 é de 66,2%)

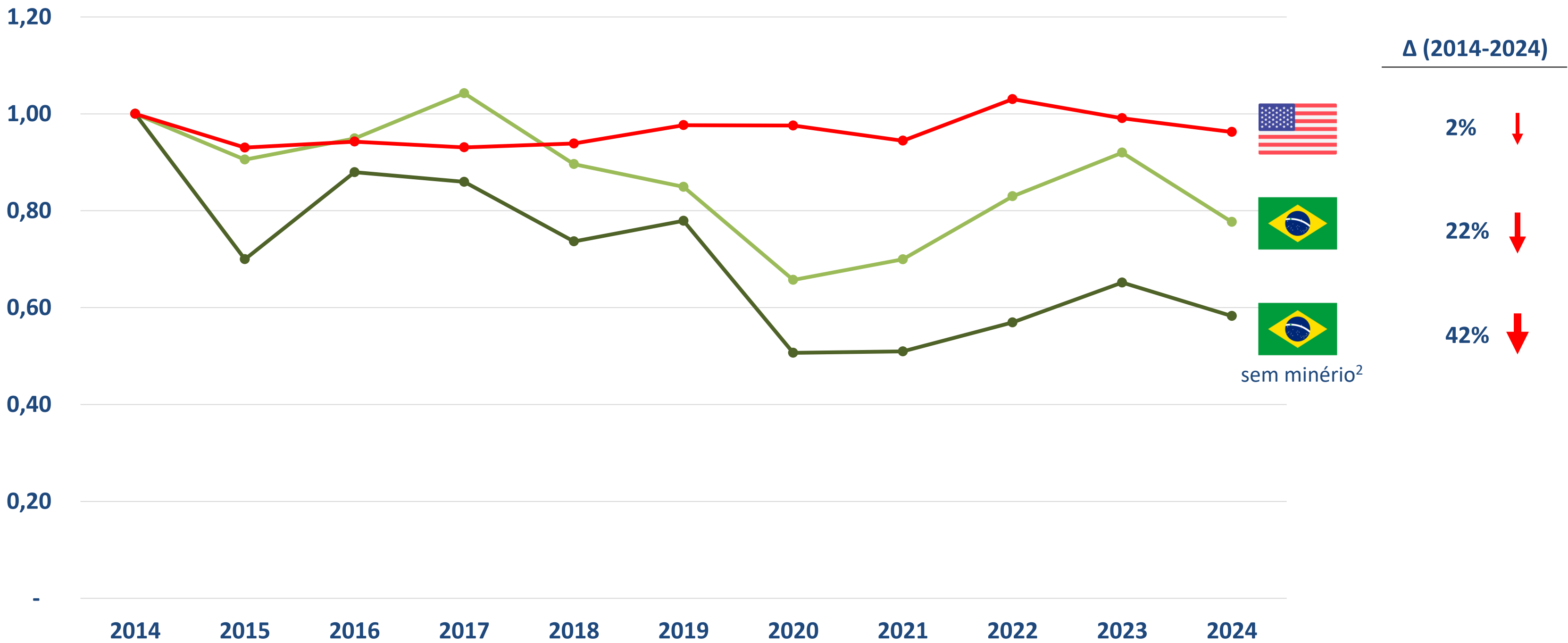
Fonte: Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAF/ANTT); MDIC; Análise ANTF.

Queda no preço do transporte ferroviário no Brasil

O aumento na produtividade permitiu que os preços de transporte ferroviário fossem reduzidos nos últimos anos, quando comparados a outros países.

Evolução das tarifas médias de transporte no Brasil e EUA

(ano base: 2014, em USD¹)



Nota: ¹Tarifas 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).

²Exclui dados da EFC, EFVM e MRS.

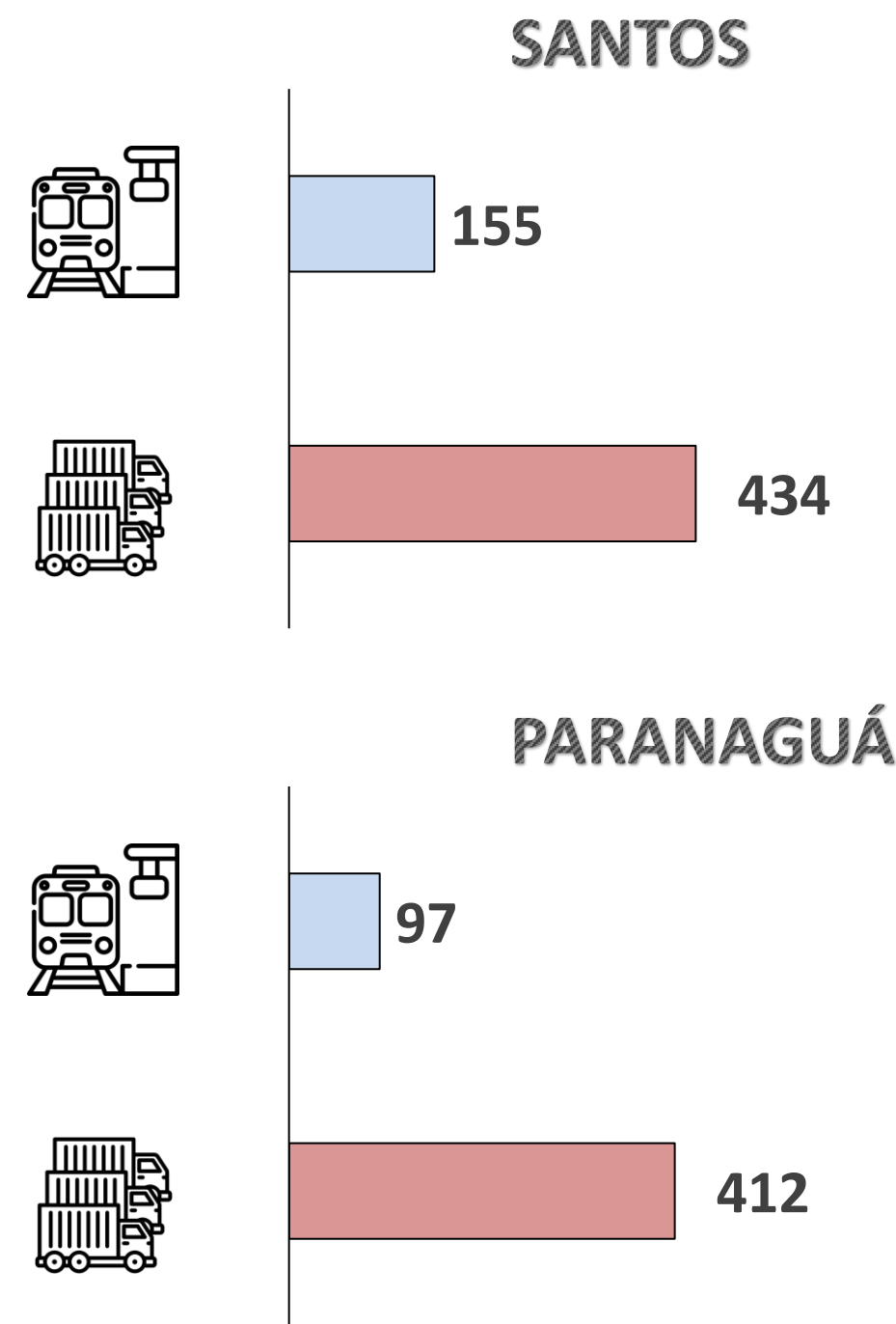
Fonte: Demonstrações Contábeis das concessionárias; Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAF/ANTT); Surface Transportation Board (STB); Análise ANTF.

As ferrovias brasileiras trazem competitividade

O preço do frete ferroviário é muito inferior ao rodoviário e abaixo do praticado em outros países, demonstrando o potencial do transporte sobre trilhos para a redução do custo logístico do Brasil.

Custo médio do transporte de grãos

(R\$/Ton, em 2023)

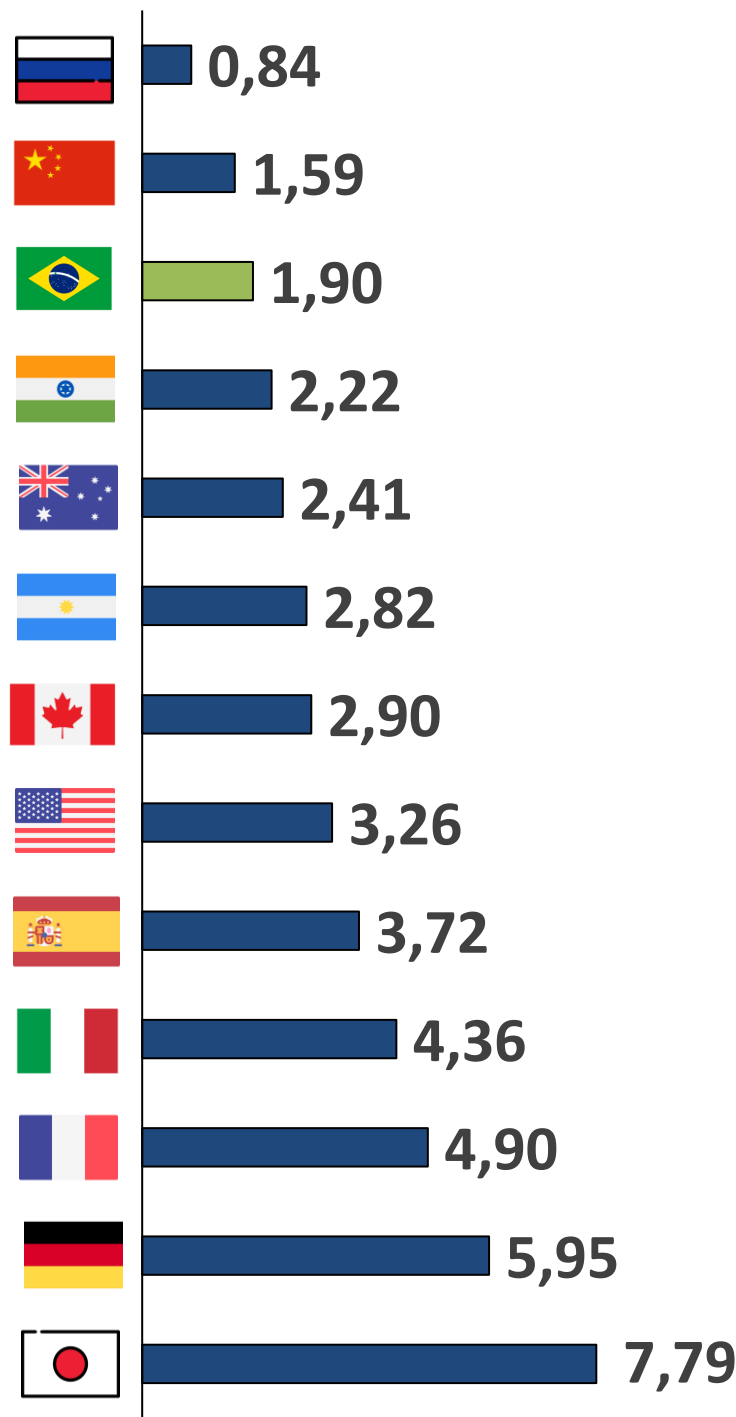


Fonte: Relatório de Tarifas e Preços da ANTT (2023) e Observatório Infra SA (dados do IMEA de 2023).

Nota: Custo ferroviário inclui tarifa de transporte e preço de operações.

Custo do frete ferroviário em países diversos

(US\$ cents/TKU, em 2023)



Fonte: Relatório de Tarifas e Preços da ANTT (2023), Ministério de Economia Argentina, Aurizon e Railway Association of Canada (RAC).

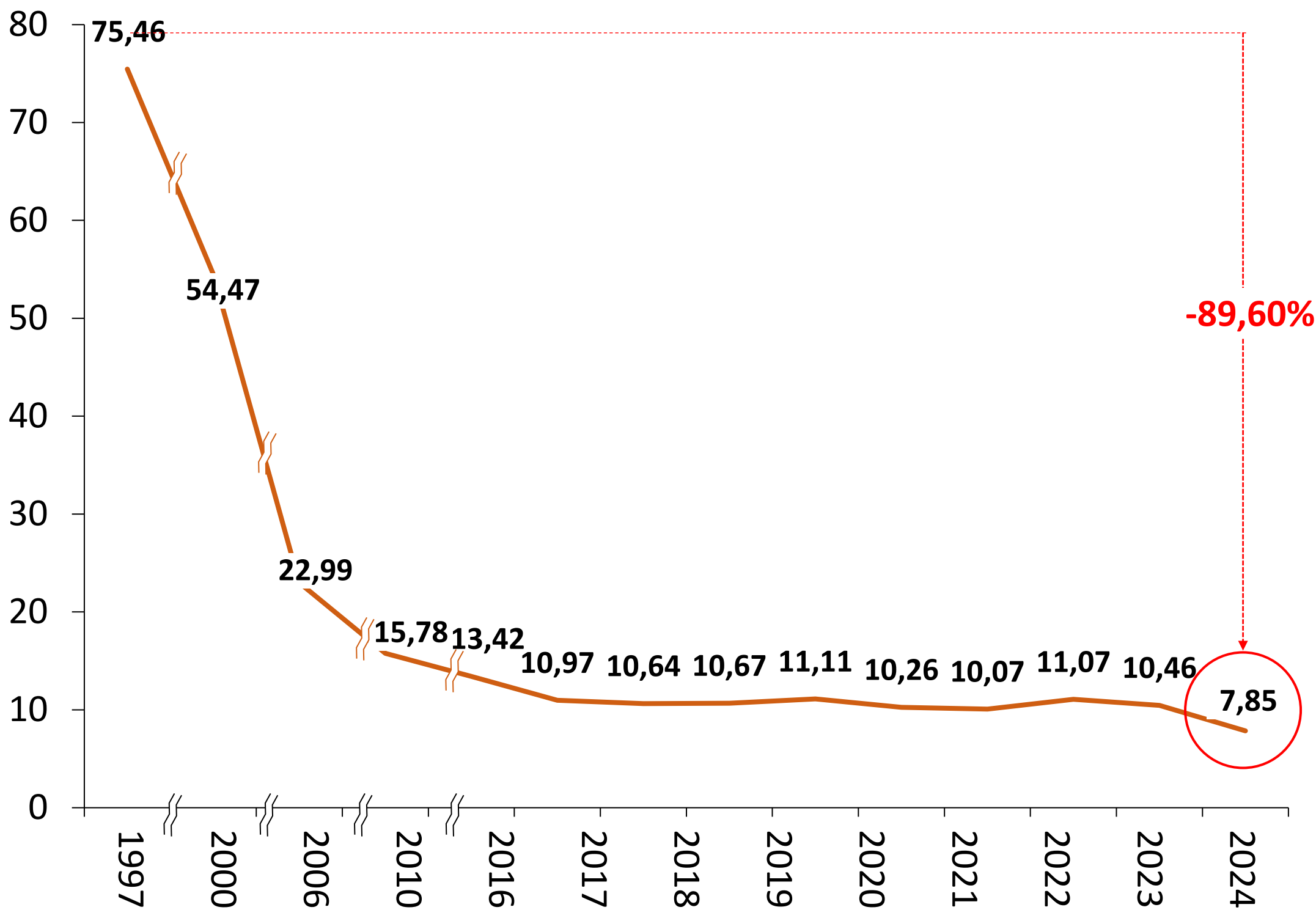
Nota: Custo ferroviário inclui tarifa de transporte e preço de operações.

As ferrovias brasileiras são seguras

Também é resultado dos investimentos das concessionárias a expressiva redução no índice de acidentes, que elevou o nível de segurança das ferrovias brasileiras para padrões internacionais.

Índice de Acidentes Ferroviários - IAF

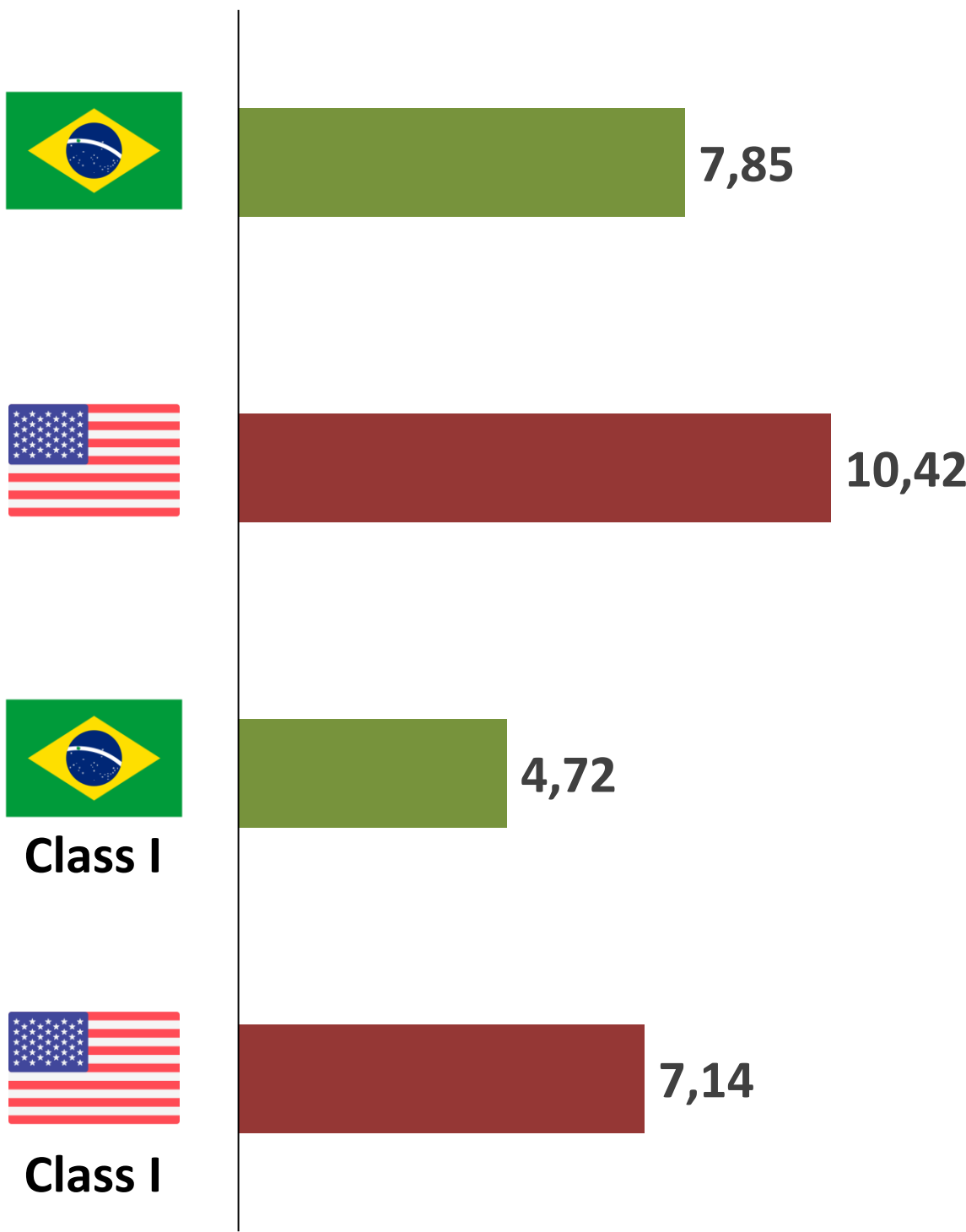
(acidentes / milhão trem.km)



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

Benchmarking internacional

(acidentes / milhão trem.km)



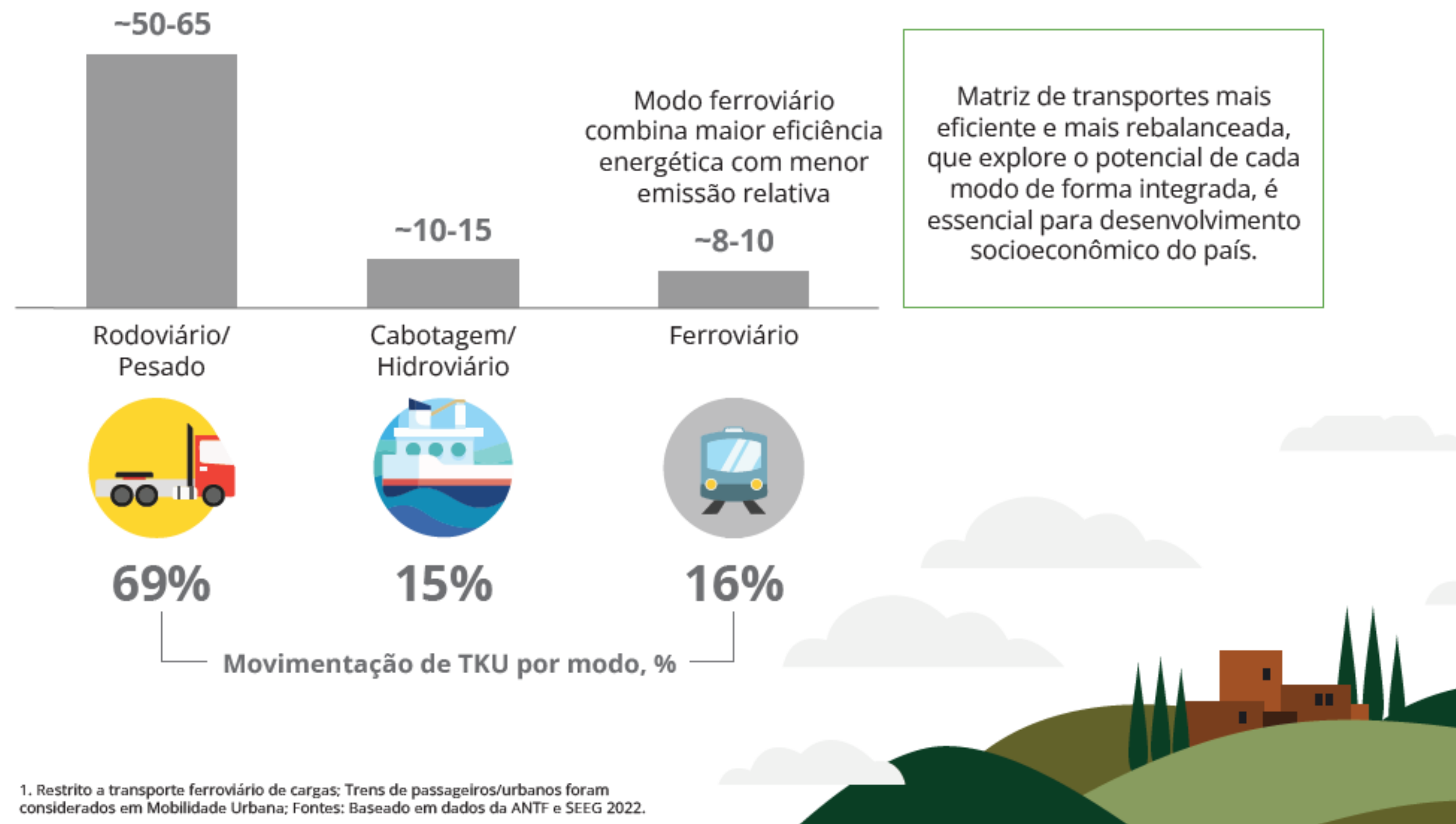
Fonte: ANTF (2024) e AAR (2024).

Sustentabilidade inerente do transporte ferroviário

Ferrovias movimentam grande volume de carga por longas distâncias, podendo contribuir de forma decisiva para a redução das emissões de CO₂ e no combate às mudanças climáticas.

EMISSIONES RELATIVAS POR MODO DE TRANSPORTE¹

(gCO₂e/TKU)



**1 composição
ferroviária com 100
vagões retira mais de
200 caminhões bitrem
das estradas**

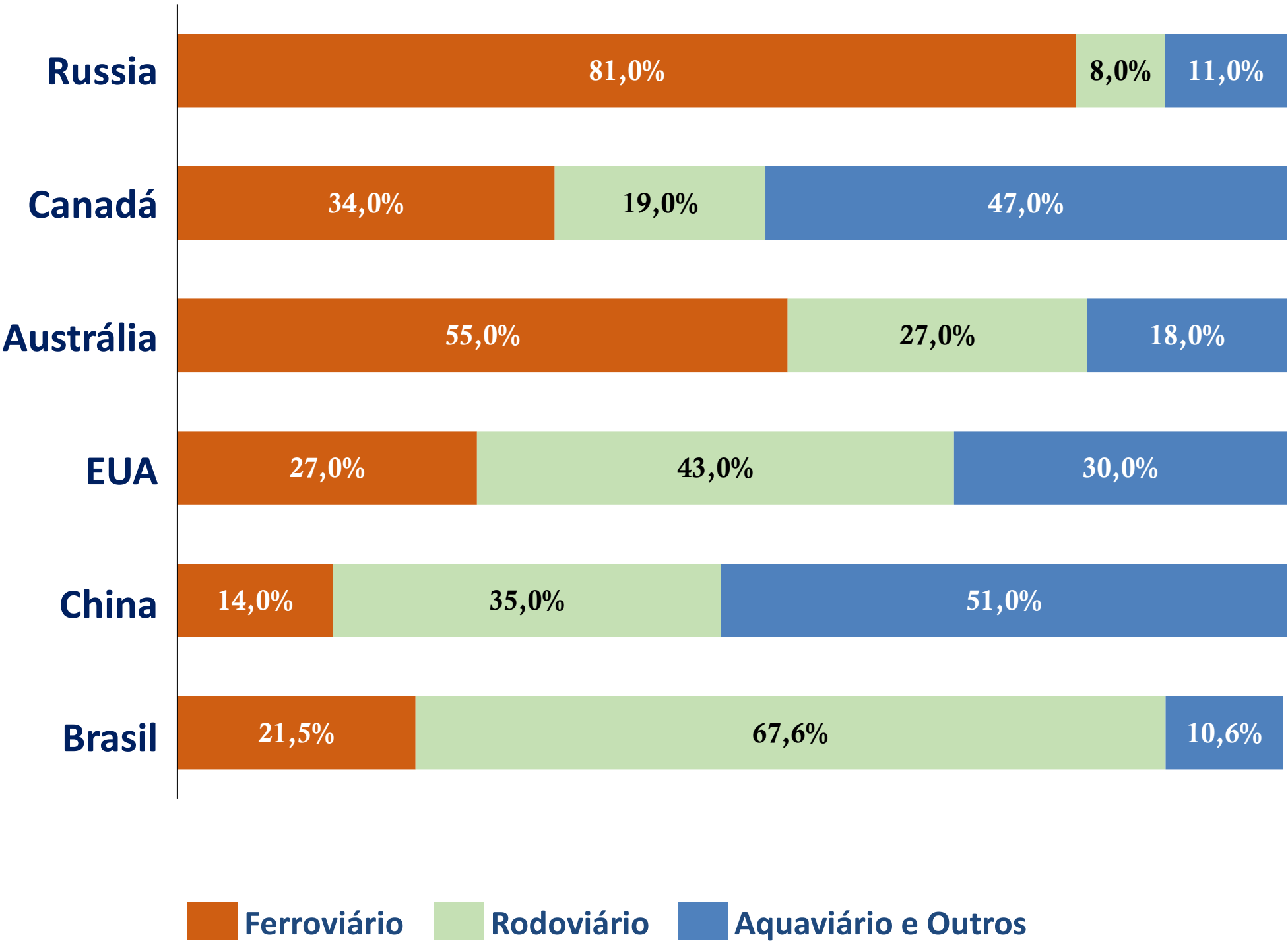
**Para cada 1% de
participação das
ferrovias na matriz de
transporte evita-se a
emissão 2 milhões de
toneladas de CO₂**

Setor ferroviário no Brasil e no mundo

As ferrovias ampliaram a participação na matriz de transporte de cargas do Brasil que corresponde, hoje, a 21,5% de share, mas ainda há espaço para crescer.

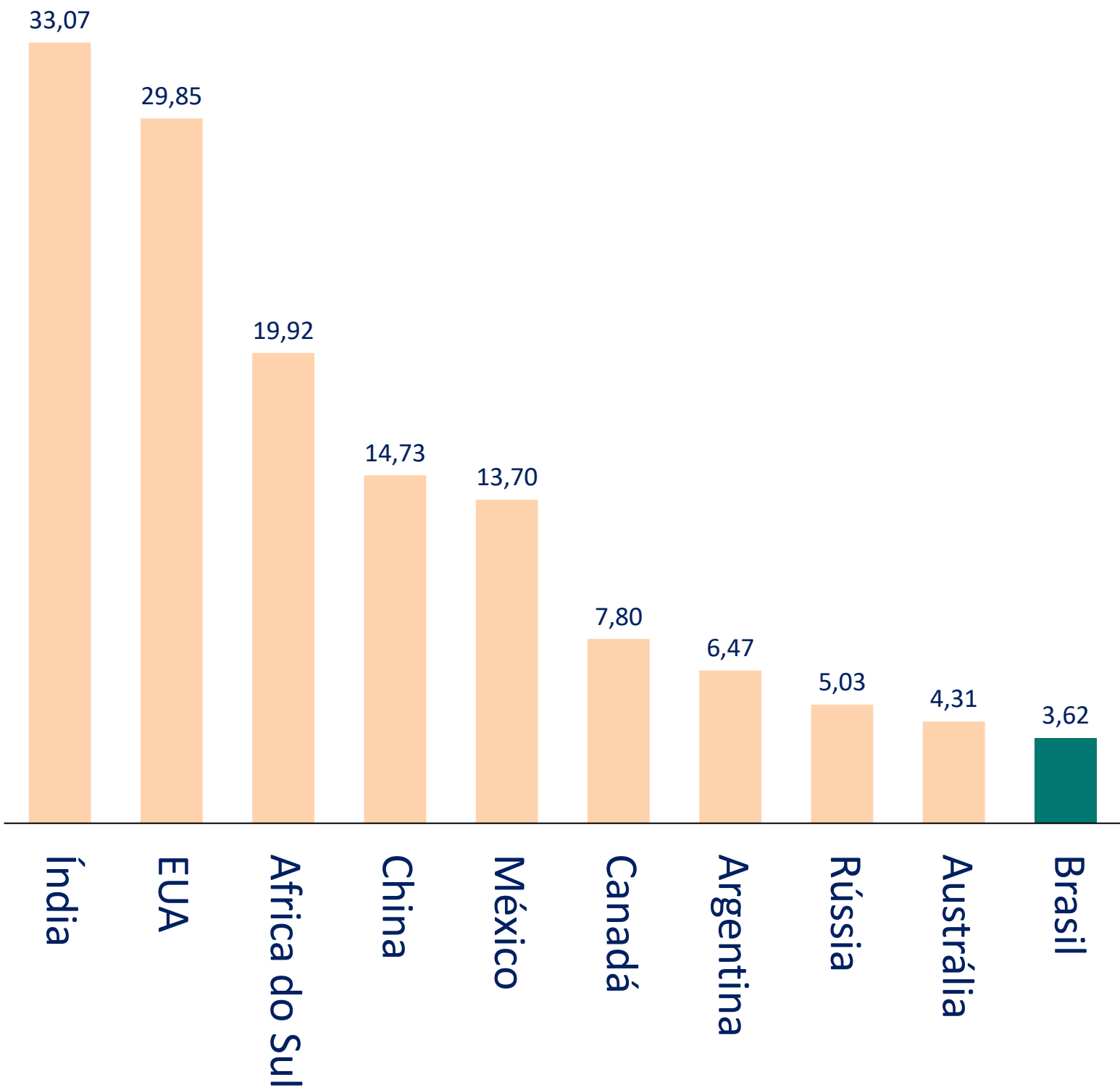
Matriz de transporte em diferentes países

(%)



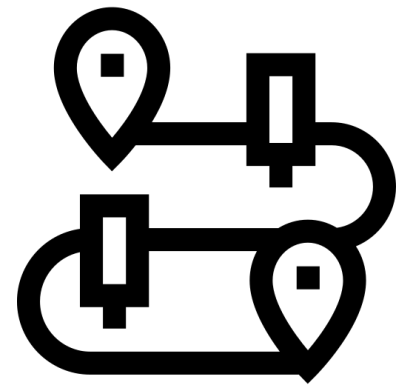
Densidade da malha ferroviária

(km de ferrovia/área em km²)



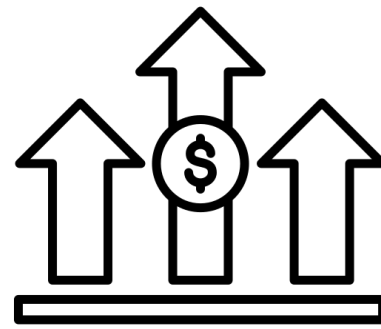
Como ampliar o transporte ferroviário no Brasil?

O aumento na participação das ferrovias na matriz de transporte brasileira passa por vários fatores interdependentes e que demandam ações coordenadas dos atores públicos e privados.



Planejamento com visão de longo prazo

- Plano Nacional de Logística e Plano Setorial de Ferrovias
- Carteira de projetos de qualidade
- Previsibilidade no cronograma de leilões



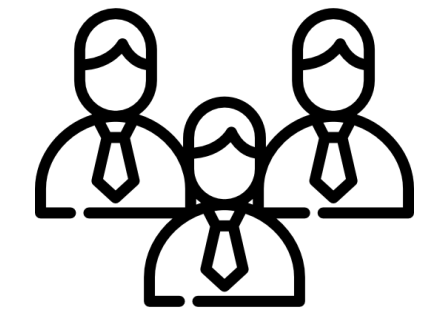
Ampliação dos investimentos

- Mais recursos do OGU
- Destinação outorgas e indenizações para o setor
- Financiamento que privilegie externalidades positivas (ex.: Fundo Clima)
- Incentivos fiscais (ex.: Convenio ICMS 120/23)



Segurança Jurídica e Incentivos

- Resolução de passivos (prorrogações e repactuações)
- Revisão regulatória com foco em + competitividade e - fardo regulatório
- Agenda legislativa: PL PPPs e Concessões, Reforma Tributária etc.



Agências reguladoras fortes e autônomas

- Sustentabilidade financeira (ex.: uso de recursos vinculados)
- Diretoria técnica e independente
- Autonomia decisória das Agências

Riscos do PL 4695/2024 para o crescimento do setor ferroviário

A substituição obrigatória de vagões de carga com mais de 50 anos, na forma proposta pelo projeto de lei, irá comprometer a viabilidade econômica dos contratos atuais e futuros de concessões ferroviárias.

Por que é necessário ajustar o Projeto de Lei?

- Pode gerar impacto financeiro de até **R\$ 36 bilhões** com substituição de mais de **36 mil vagões**
- Impacta a **viabilidade operacional e o equilíbrio econômico-financeiro** dos contratos de concessão
- Apenas **1,93% dos acidentes** em 2024 tiveram causas relacionadas a material rodante
- Desconsidera avanços tecnológicos em engenharia de materiais, inspeção e manutenção, que permitem **vida útil superior a 50 anos**

A ANTF propôs texto substitutivo, com os seguintes ajustes:

- Substituição dos vagões quando **economicamente inviável**;
- Possibilidade de **laudo técnico** emitido também por operador ou entidade autorreguladora;
- **Inspeções quinquenais**, exigência anual apenas para vagões-tanque;
- Utilização de **recursos de outorga** para financiar substituições, preservando o equilíbrio contratual.



SETOR FERROVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL

- impactos do PL 4965/2024 -

Audiência Pública na Comissão
de Viação e Transportes

28 de outubro de 2025

