



## PROJETO DE LEI Nº DE 2026 (Do Sr. José Medeiros)

Institui o Plano Nacional de Investimento e Expansão da Matriz Ferroviária Brasileira – PNIFER, com diretrizes para ampliação, modernização e integração da malha ferroviária nacional, por meio de investimentos públicos e privados, com o objetivo de reduzir custos logísticos, aumentar a competitividade econômica, integrar regiões produtivas e promover desenvolvimento sustentável.

O Congresso Nacional decreta:

### CAPÍTULO I

#### DA CRIAÇÃO DO PLANO NACIONAL FERROVIÁRIO

**Art. 1º** Fica instituído o Plano Nacional de Investimento e Expansão da Matriz Ferroviária Brasileira – PNIFER, com os seguintes objetivos:

- I – ampliar a malha ferroviária nacional
- II – integrar regiões produtivas aos portos
- III – reduzir o custo logístico nacional
- IV – diminuir dependência do modal rodoviário
- V – aumentar a competitividade industrial





Câmara dos Deputados  
Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

**VI** – fortalecer o agronegócio

**VII** – reduzir acidentes rodoviários

**VIII** – reduzir emissão de poluentes

**IX** – promover desenvolvimento regional

**X** – incentivar transporte de passageiros

## **CAPÍTULO II**

### **DAS DIRETRIZES DO PLANO**

**Art. 2º** O PNIFER observará as seguintes diretrizes:

**I** – expansão da malha ferroviária nacional

**II** – modernização de ferrovias existentes

**III** – integração intermodal ferroviário-portuária

**IV** – criação de corredores logísticos ferroviários

**V** – incentivo a transporte ferroviário de passageiros

**VI** – estímulo a investimentos privados

**VII** – padronização técnica da malha ferroviária

**VIII** – interoperabilidade entre concessionárias

**IX** – priorização de regiões produtoras





**X – integração com polos industriais**

## **CAPÍTULO III**

### **DOS INVESTIMENTOS**

**Art. 3º** O Plano será executado por meio de:

**I – investimentos públicos federais**

**II – concessões ferroviárias**

**III – parcerias público-privadas**

**IV – autorizações ferroviárias**

**V – fundos de infraestrutura**

**VI – financiamento por bancos públicos**

**VII – participação do setor privado**

**VIII – cooperação internacional**

## **CAPÍTULO IV**

### **DOS CORREDORES PRIORITÁRIOS**

**Art. 4º** O Poder Executivo definirá corredores ferroviários prioritários

para:

**I – escoamento do agronegócio**

**II – integração Norte-Sul**





Câmara dos Deputados  
Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

**III – ligação Centro-Oeste aos portos**

**IV – ligação entre polos industriais**

**V – transporte ferroviário de passageiros**

**VI – integração com hidrovias**

## **CAPÍTULO V**

### **DA INTEGRAÇÃO INTERMODAL**

**Art. 5º** O Plano deverá promover:

**I – integração ferrovia-porto**

**II – integração ferrovia-rodovia**

**III – integração ferrovia-hidrovia**

**IV – terminais intermodais logísticos**

**V – plataformas multimodais**

## **CAPÍTULO VI**

### **DA MODERNIZAÇÃO DA MALHA**

**Art. 6º** O Plano deverá contemplar:

**I – duplicação de trechos estratégicos**

**II – eletrificação ferroviária**





III – modernização de sinalização

IV – aumento da capacidade de carga

V – redução de gargalos logísticos

VI – melhoria de segurança operacional

## **CAPÍTULO VII**

### DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

**Art. 7º** O Plano incentivará transporte ferroviário de passageiros:

I – trens regionais

II – trens interestaduais

III – integração metropolitana

IV – alta velocidade quando viável

## **CAPÍTULO VIII**

### DA META NACIONAL

**Art. 8º** O Plano estabelecerá metas de:

I – expansão da malha ferroviária

II – aumento da participação ferroviária

III – redução do custo logístico





Câmara dos Deputados  
Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

**IV** – redução de emissões

**V** – redução de acidentes rodoviários

## **CAPÍTULO IX**

### **DO MONITORAMENTO**

**Art. 9º** Será criado sistema nacional de monitoramento ferroviário.

**Art. 10º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

O Brasil é um país de dimensões continentais, mas com uma matriz logística desequilibrada, excessivamente dependente do transporte rodoviário.

Essa distorção estrutural gera custos logísticos elevados, reduz a competitividade da economia e aumenta riscos de acidentes, emissões e ineficiências.

Estudos técnicos indicam que o transporte rodoviário responde pela maior parte do deslocamento de cargas no país. Em levantamento acadêmico sobre logística nacional, o modal rodoviário representa cerca de 65% do transporte de cargas, enquanto o ferroviário responde por aproximadamente 15%, evidenciando forte desequilíbrio da matriz logística.





Essa dependência gera o chamado “custo Brasil”. O mesmo estudo aponta que os custos logísticos representam cerca de 12% do PIB, reflexo direto da ineficiência da infraestrutura e da predominância do transporte rodoviário.

A ampliação da matriz ferroviária surge como solução estrutural.

Pesquisa acadêmica sobre impactos da expansão ferroviária no Brasil demonstrou que a implantação de novas ferrovias pode reduzir o custo total de frete em até 17% e diminuir emissões de CO2 em cerca de 20%, além de melhorar a eficiência logística nacional.

Isso significa:

- Produtos mais baratos
- Transporte mais eficiente
- Redução da inflação logística
- Maior competitividade exportadora
- Menor impacto ambiental

Estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada destaca que a expansão ferroviária é estratégica para o agronegócio brasileiro, permitindo escoamento eficiente da produção, redução de custos e maior competitividade internacional.

O agronegócio brasileiro, especialmente no Centro-Oeste, sofre com longas distâncias até portos, fretes elevados, gargalos logísticos, dependência de caminhões e custos operacionais elevados.

A ferrovia resolve esse problema estrutural.

Além do impacto econômico, há impacto ambiental relevante.





Levantamentos recentes indicam que o transporte rodoviário responde por mais de 90% das emissões do setor de transporte, reflexo direto da predominância desse modal.

O transporte ferroviário é mais eficiente energeticamente, menos poluente, mais seguro, com menor custo por tonelada e mais adequado a longas distâncias.

Outro ponto crítico é a segurança viária.

A excessiva dependência do transporte rodoviário aumenta acidentes, aumenta mortes, aumenta danos materiais, sobrecarrega rodovias e eleva custos de manutenção.

A expansão ferroviária reduz tráfego pesado nas rodovias.

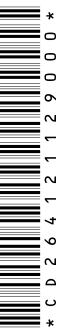
Estudos acadêmicos apontam que investimentos ferroviários expandem a economia, aumentam comércio exterior e fortalecem cadeias produtivas intensivas em logística.

Ou seja, não é apenas uma política de transporte, mas uma política de desenvolvimento nacional.

O Brasil precisa superar o modelo rodoviarista que domina há décadas.

A dependência excessiva do transporte rodoviário já demonstrou fragilidade estrutural, inclusive com paralisações logísticas nacionais quando há crises no setor.

Isso evidencia a necessidade urgente de diversificação da matriz de transporte.





O presente projeto cria um Plano Nacional estruturado, com expansão ferroviária, integração regional, investimento público e privado, corredores logísticos, transporte de passageiros, modernização tecnológica, integração portuária e desenvolvimento regional.

Os benefícios esperados e previamente analisados por estudos de técnicos pelo setor trará a redução do custo logístico nacional, o aumento da competitividade industrial, o fortalecimento do agronegócio, a geração de empregos, a redução de acidentes, redução de poluição e o aumento da eficiência econômica.

Trata-se de política estruturante para o desenvolvimento nacional.

Não investir em ferrovias significa manter custo Brasil elevado, reduzir a competitividade internacional, aumentar a dependência rodoviária, ampliar gargalos logísticos e limitar crescimento econômico.

Investir em ferrovias significa:

- Crescimento econômico
- Desenvolvimento regional
- Integração nacional
- Logística eficiente
- Competitividade global

Dessa forma, ante o exposto, solicitamos o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente ideação.

**Sala das Sessões,  
Março de 2026.**





Câmara dos Deputados  
Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

**JOSÉ MEDEIROS**  
**Deputado Federal**  
**PL/MT**

Apresentação: 06/05/2026 15:24:20.413 - Mes

**PL n.2213/2026**



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264121129000>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Medeiros



\* C D 2 6 4 1 2 1 1 2 9 0 0 0 \*