



Aprovação do PLS 261/2018 (Senado) ou PL 3754/2021 (Camara) do Novo Marco Ferroviário

1. Introdução

O Novo Marco Ferroviário, originado no Senado como PLS 261/2018 e agora tramitando na Câmara como PL 3754/2021, já é de conhecimento amplo, tendo sido objeto de informe estratégico do Coinfra publicado há alguns meses. Trata-se de instrumento crucial para o desenvolvimento da malha ferroviária nacional e sedimentará a continuidade dos pedidos de autorização solicitados por empresas do estado com base na MP 1.065/2021, que tem texto semelhante ao do PL em epígrafe.

O Coinfra/Findes vem apoiando integralmente a aprovação do projeto de lei, em consonância com a CNI, mas chama a atenção para alguns artigos que afetam diretamente aos interesses do Espírito Santo, como se vê a seguir.

2. Devoluções de Ramais a Pedido

Na Seção II do PL 3753/2021, Das Desativações e Devoluções de Ramais a Pedido, destaca-se o

“Art. 15. A concessionária pode requerer ao regulador ferroviário a desativação ou a devolução de trechos ferroviários outorgados antes da vigência da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, que:

I – não apresentem tráfego comercial nos últimos 4 (quatro) anos anteriores à apresentação do pedido; ou

II – sejam de operação comprovadamente antieconômica no âmbito do respectivo contrato de concessão, independentemente de prazo sem tráfego comercial, em função da extinção ou do exaurimento das fontes da carga.

...

§ 2º O valor da indenização devida pela concessionária em razão da desativação ou da devolução dos trechos de que trata o caput:

...

II – pode ser investido na expansão da capacidade e na ampliação da malha que remanescer sob responsabilidade do concessionário, ressalvada a obrigação prevista em contrato, na solução de conflitos urbanos, na preservação do patrimônio ferroviário ou em outra malha de interesse do poder concedente, conforme acordado entre o regulador ferroviário e a concessionária, na forma da regulamentação;”

COINFRA Infraestrutura e Energia

INFORME ESTRATÉGICO



Aprovação do PLS 261/2018 (Senado) ou PL 3754/2021 (Camara) do Novo Marco Ferroviário

Também do PL 3754/2021, destaca-se o

“Art. 66. Ressalvado o disposto em legislação específica, valores não tributários, multas, outorgas e indenizações que a União auferir junto a operadoras ferroviárias devem ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública.

§ 1º Pelo menos metade dos recursos provenientes das outorgas e indenizações referidas no caput deste artigo deverão ser aplicados em projetos de Estados ou do Distrito Federal, de forma proporcional à extensão da malha ferroviária que os originou, incluindo nesse cômputo os trechos devolvidos na forma do art. 15.

§ 2º Os recursos mencionados no § 1º deste artigo devem ser aplicados prioritariamente em projetos ferroviários, na forma do regulamento.”

3. A Renovação Antecipada da FCA e a Devolução de Trechos de ES e RJ

Em apresentação feita pela ANTT à Comissão de Viação e Transportes da Câmara feita pela ANTT em abril deste ano (2021)*, a agência informava que a Ferrovia Centro Atlântica (FCA) solicitava a devolução de trechos num total de 1.751 km. Na mesma ocasião, a agência estimava em R\$ 1,621 bilhão a base de passivos corresponde à indenização por devolução daqueles ativos.

Entre os trechos a serem devolvidos, consta o de Itaboraí/Vitória, com extensão de 365,35 km. Pelos dados apresentados pela agência, pode-se estimar em R\$ 925,76/km a indenização unitária, o que significa que pela devolução do trecho Itaboraí/Vitória caberia uma indenização de R\$ 523,38 milhões.

4. A Devolução do Trecho Itaboraí/Vitoria e a Aplicação do PL 3754/2021

Sendo aprovado o projeto de lei, os estados do Espírito Santo e do Rio de Janeiro poderiam pleitear em conjunto, legitimamente, a aplicação dos recursos de devolução do trecho Itaboraí/Vitoria na construção de um novo trecho de Anchieta até a divisa dos dois estados, isto é, na nova EF 118. Tais recursos seriam aproximadamente a metade daqueles necessários à implantação da ligação aos portos Central e do Açú.

Esses investimentos trariam como impactos econômicos e sociais incremento do transporte de carga geral na malha, suprimento de cargas a portos no ES e no RJ, além de geração de empregos em novas obras no segmento ferroviário e na operação da ferrovia.



Aprovação do PLS 261/2018 (Senado) ou PL 3754/2021 (Camara) do Novo Marco Ferroviário

5. Conclusão e Recomendação

A aprovação do PL 3754/2021 na forma do texto base aprovado na Câmara, principalmente com a manutenção dos Artigos 15 e 66, podem garantir ao Espírito Santo, em alinhamento com o Estado do Rio de Janeiro, metade dos recursos necessários à implantação do trecho da EF 118 que vai de Anchieta até a divisa dos estados.

O Coinfra/Findes recomenda, pois, veementemente, a aprovação do PL com a manutenção dos artigos citados e solicita o escorço da sempre diligente Bancada Federal Capixaba na mobilização da Câmara nesta defesa que certamente beneficiará também outros estados da Federação.

*Fonte: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cvt/apresentacoes-em-eventos/apresentacoes-de-convidados-em-eventos-de-2021/arquivos-de-eventos-2021/ap-2021-04-19-renan-antt>

Romeu Rodrigues – Especialista do Coinfra

Gustavo Peters Barbosa – presidente do Conselho