



Lei 14.273 - Marco Ferroviário - Pela derrubada do veto presidencial ao Art. 66

1. Introdução

O novo Marco Ferroviário foi sancionado em 23/12/2021, como a Lei 14.273. Trata-se de instrumento crucial para o desenvolvimento da malha ferroviária nacional e que garante a continuidade dos pedidos de autorização solicitados por empresas de vários estados brasileiros com base na MP 1.065/2021, incluindo vários novos trechos ferroviários que cortam o território capixaba.

O Coinfra/Findes apoiou integralmente a aprovação do projeto de lei, em consonância com a CNI. Entretanto, a sanção presidencial veio com o veto ao Art. 66, cujo conteúdo garantia a aplicação de recursos de outorgas e de indenizações por devolução na própria malha ferroviária e, prioritariamente, na unidade da federação diretamente afetada.

2. Devoluções de Ramais a Pedido

Na Seção II da nova lei, Das Desativações e Devoluções de Ramais a Pedido, foi mantido 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 esgotamento 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



Porém, o artigo acima citado estava associado ao importantíssimo

“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.”

Tendo sido este vetado, resta inócuo o disposto no § 2º do Art. 15, pois não haverá qualquer obrigatoriedade de direcionamento de recursos à unidade prejudicada.

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

Como já explicado em informe estratégico anterior, a Ferrovia Centro Atlântica (FCA) solicitou a devolução do trecho de Itaboraí a Vitória, com extensão de 365,35 km. Pelos dados apresentados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), pode-se estimar que pela devolução do trecho Itaboraí/Vitória caberia uma indenização de R\$ 523,38 milhões.

De outro lado, espera-se também uma significativa outorga oriunda da renovação antecipada da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), cuja malha mineira precisa urgentemente de investimentos para sua modernização.

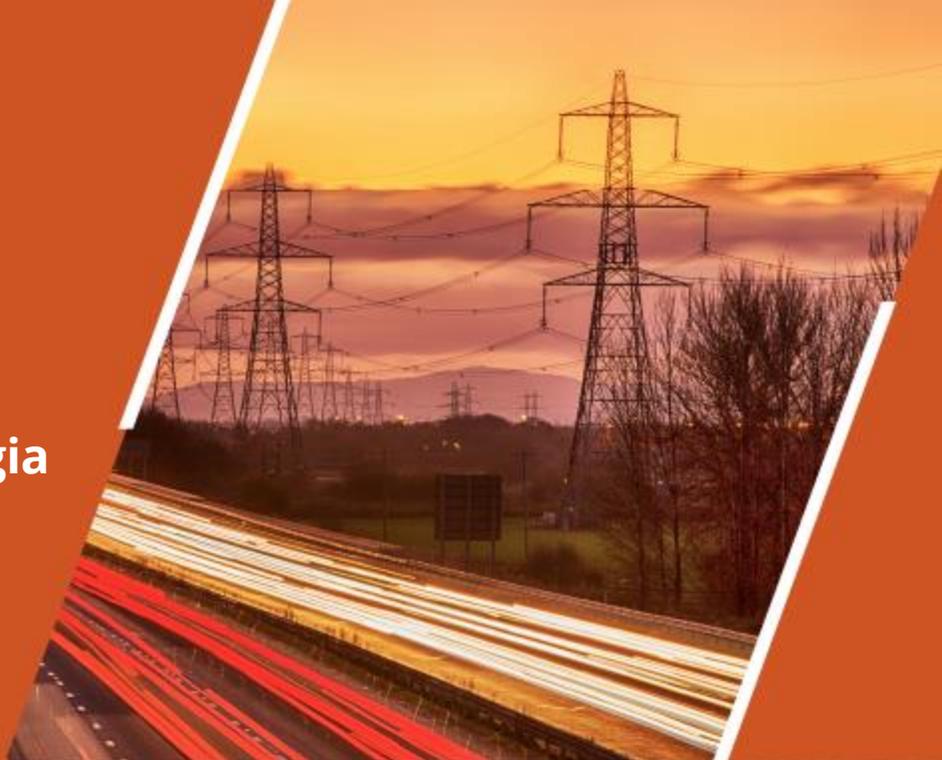
4. Recursos para a Variante Patrocínio/Sete Lagoas e a EF 118

Mantido na lei o Art. 66, os estados do Espírito Santo e do Rio de Janeiro poderiam pleitear em conjunto, legitimamente, a aplicação desses R\$ 523 milhões na nova EF 118. Tais recursos seriam aproximadamente a metade daqueles necessários à implantação da ligação aos portos Central e do Açú.

De maneira análoga, os recursos da outorga da renovação antecipada da FCA poderiam ser prioritariamente direcionados à malha mineira, com a implantação da Variante Patrocínio/Sete Lagoas, contornando a Serra do Tigre e capacitando o Corredor Centro Leste como moderno eixo de transporte de carga para o país.

COINFRA **Infraestrutura e Energia**

INFORME ESTRATÉGICO



5. Conclusão e Recomendação

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.

Portanto, a derrubada do veto ao Artigo 66 da Lei 14.273/2021, poderá garantir ao Espírito Santo, em alinhamento com os Estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, metade dos recursos necessários à implantação do trecho da EF 118 que vai de Anchieta até a divisa ES/RJ e também aqueles suficientes para a recapacitação do Corredor Centro Leste, através da implantação da Variante Patrocínio/Sete Lagoas.

O Coinfra/Findes recomenda, pois, à Bancada Federal Capixaba mobilização do Congresso Nacional para a derrubada do veto ao Art. 66, através de articulação em especial com os estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, mas também com outros estados da Federação, como vários do Nordeste, que também terão trechos ferroviários devolvidos.

Romeu Rodrigues – Especialista do Coinfra

Gustavo Peters Barbosa – presidente do Conselho