



A LEI DAS FERROVIAS E NOVA OPORTUNIDADE PARA O ESPÍRITO SANTO

I. INTRODUÇÃO

Em 20 de janeiro de 2022, o Coinfra publicou o informe estratégico “Marco Ferroviário pela derrubada do veto presidencial ao Art. 66”. No último dia 04/10/2023, essa defesa teve êxito com o Congresso Nacional derrubando vários vetos à lei sancionada, incluindo o artigo acima destacado.

II. O ARTIGO 66 E A OPORTUNIDADE

O Art. 66, agora restaurado, pertence à Lei 14.273 do novo Marco Ferroviário que foi sancionado em 23/12/2021 e determina:

“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, incluídos nesse cômputo os trechos devolvidos na forma do art. 15 desta Lei.

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

Como se vê, essa aplicação de recursos ainda vai precisar de regulamentação pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), mas por si só já é um avanço considerável na garantia de ressarcimento de prejuízos oriundos da devolução de trechos ferroviários de operação considerada antieconômica pelas concessionárias.

E que oportunidade isso traz ao Espírito Santo?

Em outro informe estratégico publicado em dezembro de 2021, o Coinfra destacava que em apresentação feita pela ANTT à Comissão de Viação e Transportes da Câmara Federal em abril de 2021, a agência informava que a Ferrovia Centro Atlântica (FCA) solicitava a devolução de trechos num total de 1.751 km. Nessa ocasião, a agência estimava em R\$ 1,621 bilhão a base de passivos corresponde à indenização por devolução daqueles ativos. E entre os trechos a serem devolvidos, consta o de Itaboraí/Vitória, com extensão de 365,35 km. Pelos dados apresentados pela agência, o Coinfra estimava 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, a preços de dezembro de 2019.

Em tese, pelo menos um quarto desse valor, cerca de R\$ 130 milhões, deve ser aplicado na infraestrutura logística do Espírito Santo, segundo o § 1º do Art. 66 da lei.

III. CONCLUSÃO

Resta então construir um consenso para direcionar a aplicação desse dinheiro a algum projeto de interesse maior do estado, carente de melhores e mais modernos acessos ferroviários e rodoviários aos seus portos. De preferência em aliança com o estado do Rio de Janeiro, também interessado na indenização pela devolução do trecho Itaboraí/Vitória.

Romeu Rodrigues

Mestre em Engenharia de Produção, Consultor em Logística e Energia e Especialista do Coinfra

Gustavo Peters Barbosa

Presidente do Conselho Temático de Infraestrutura e Energia - Coinfra