

**GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO****PROJETO DE LEI Nº , DE 2024**

Altera a Lei das Ferrovias (Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021) para disciplinar a extinção de autorizações e concessões ferroviárias não implantadas em razão de atrasos no cumprimento de licenciamentos ambientais.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei das Ferrovias (Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021) para disciplinar as condições mínimas para extinção de autorizações e concessões ferroviárias não implantadas em razão de atrasos no cumprimento de licenciamentos ambientais.

Art. 2º O art. 31 da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 31.**

§ 1º Aplica-se o mesmo efeito previsto no caput deste artigo diante do não cumprimento da data-limite para início das operações ferroviárias estabelecida no instrumento de outorga.

§ 2º Exceto na hipótese de prorrogação justificada e deferida pelo regulador ferroviário, poderão ser cassadas as autorizações ferroviárias que não obtiverem, nos seguintes prazos, contados da data da assinatura do contrato de adesão ou de chamamento, a licença ambiental:

- I - prévia, no prazo de sete anos;
- II - de instalação, no prazo de dez anos; e
- III - de operação, no prazo de quinze anos.



§ 3º A interrupção de atividades pelos órgãos e entidades da administração pública suspenderá os prazos para extinção da autorização pelo dobro do período de paralisação dos processos de obtenção, licenciamento ou desapropriação, de interesse da autorizatória.” (NR)

Art. 3º Os segmentos não implantados das concessões ferroviárias, simples, patrocinadas ou administrativas, em vigor ou que vierem a ser celebradas após a data de promulgação desta lei, poderão ser suprimidos dos respectivos contratos, em razão de desídia do parceiro privado, nas condições do art. 31 da Lei nº 14.273, de 2021.

Art. 4º A legislação infralegal não adotará critério discriminatório de incentivo, priorização, fomento ou extinção, entre ferrovias concedidas e autorizadas.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil, historicamente, enfrenta gargalo estrutural na construção de projetos de infraestrutura devido a restrições fiscais e orçamentárias, seleção de prioridades, e morosidade nos processos de licenciamento ambiental. Essa lentidão, frequentemente causada pela insuficiência de recursos e pela complexidade dos trâmites administrativos, já inviabilizou ou atrasou diversos empreendimentos estratégicos de infraestrutura.

Um caso emblemático é o derrocamento do Pedral do Lourenço, na hidrovía Tocantins-Araguaia, cujos licenciamentos se arrastam por mais de duas décadas, frustrando o transporte hidroviário e forçando a utilização de alternativas rodoviárias, notoriamente mais poluentes e onerosas. Apenas recentemente o projeto avançou para etapas finais de licenciamento.

O modo ferroviário, por sua vez, é uma solução ambientalmente vantajosa e logisticamente eficiente. Ferrovias emitem, por tonelada-quilômetro transportada, diversas vezes menos poluentes, como CO₂, do que rodovias, além de demandarem menos áreas de desmatamento e causarem menos acidentes. Ainda assim, o Brasil conta com uma malha ferroviária de apenas 30 mil quilômetros, a mesma marca dos anos 1920. Para piorar, cerca de um terço desta malha hoje está abandonada.



No cenário internacional, o mundo desenvolvido nunca foi tão ferroviário. EUA e China, as duas maiores economias do mundo, possuem mais de 150 mil quilômetros de trilhos instalados, sendo que nesses países mais de 40% da carga é transportada por trens. No Brasil, esse índice é de apenas 15%, com 65% das cargas sendo transportadas por rodovias, que apresentam maiores custos operacionais, altos índices de acidentes e impacto ambiental elevado.

Há claramente uma necessidade urgente de o Brasil priorizar seus investimentos ferroviários a fim de melhorar sua competitividade no cenário internacional e fortalecer sua economia interna. O aumento da malha ferroviária tem como efeitos diretos a melhoria da produtividade da nossa indústria, além de redução dos custos de logística e de mobilidade, sem falar nos benefícios sociais e ambientais.

Assim, esta proposição busca aumentar a segurança jurídica para novas e atuais ferrovias autorizadas, nos termos da Lei nº 14.273, de 2021, que, não podemos esquecer, foi de uma legislação de iniciativa desta Casa. Com a aprovação desta proposição, o País poderá obter as seguintes vantagens: redução de emissões de gases de efeito estufa, em razão das ferrovias serem mais eficientes e menos poluentes; maior eficiência econômica, em razão de custos logísticos menores; maior segurança operacional e, por conseguinte, menor incidência de acidentes rodoviários; e maior integração territorial, pela maior oferta de conexão entre regiões produtoras a mercados e portos, fomentando o desenvolvimento regional.

Sem dúvida, os atuais ditames dos normativos infralegais sobre a matéria desta proposição se mostraram demasiados otimistas. O Decreto nº 11.245, de 21 de outubro de 2022, que regulamenta a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, já previu que, exceto na hipótese de prorrogação justificada e deferida pela ANTT, serão cassadas as autorizações ferroviárias que não obtiverem, nos prazos de três, cinco e dez anos, contados da data da assinatura do contrato de adesão, as licenças ambientais, prévia, de instalação e de operação, respectivamente.

Entretanto, esses prazos infralegais, na prática, se mostraram insuficientes. Atrasos nos processos de licenciamento ambiental, muitas vezes por fatores externos aos controlados pelos empreendedores, como greves e decisões judiciais, afetam cerca de 73% da extensão das autorizações ferroviárias atualmente contratadas. Este projeto propõe, assim, uma solução equilibrada, dilatando o prazo mínimo para os licenciamentos ambientais, além



de permitir a suspensão de prazos quando os atrasos forem causados por ações ou omissões da Administração, assegurando a continuidade dos projetos e promovendo segurança jurídica.

Ademais, a proposição iguala os institutos de concessão e autorização à luz dos normativos infralegais e regulamentares, evitando tratamento diferenciado entre ambos.

Por fim, consideramos que essa iniciativa está alinhada aos compromissos do Brasil com a sustentabilidade e o desenvolvimento econômico, propondo um modelo regulatório que concilie proteção ambiental com a necessidade de expansão da infraestrutura ferroviária nacional.

Sala das Sessões,

Senador ZEQUINHA MARINHO

