



## 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 CO<sub>2</sub>, 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