

Novo marco regulatório de ferrovias e sua regulamentação

Edição #77 24.10.2022 3 minutos de leitura

Autores

Ana Cândida de Mello
Carvalho

Áreas relacionadas

Infraestrutura, Regulação e
Assuntos Governamentais

Assuntos

Infraestrutura, Regulação e
Assuntos Governamentais
Infraestrutura BMA Review

O **novo marco regulatório do setor ferroviário**, introduzido pela Lei Federal nº 14.273/2021¹, foi recentemente regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT através da Resolução nº 5.987, de 1º de setembro de 2022. A principal alteração introduzida pela Lei das Ferrovias – como ficou conhecida – foi possibilitar a construção de novas ferrovias² pelo regime de autorização.

A autorização se distingue dos contratos de concessão de serviços ferroviários pelas seguintes características: (i) independe de licitação; (ii) tem regime privado; (iii) pressupõe liberdade de preços dos serviços; (iv) dispensa pagamento de outorga pelo direito de exploração (exceto em caso de conflito entre projetos); (v) tem prazo maior, entre 25 e 99 anos, prorrogável; e (vi) deixa a critério do autorizado o compartilhamento do seu uso com outros operadores.

Por ser menos burocrática, a autorização exerceu imediata atratividade junto à iniciativa privada, tendo a ANTT recebido dezenas de pedidos de autorização para exploração de serviços ferroviários antes mesmo de regulamentar a matéria.

A fim de estabelecer as regras necessárias à formalização da autorização, a ANTT realizou Audiência Pública para colher subsídios para a minuta do Contrato de Adesão e editou a Resolução nº 5.987/2022, disciplinando o requerimento de autorização de novas ferrovias³.

O regulamento detalha os documentos que devem ser anexados ao requerimento de autorização, prevendo, ainda, um procedimento para o requerente apresentar solução técnica alternativa quando houver incompatibilidade locacional ou motivo técnico-operacional que represente óbice à autorização.

Um dos temas mais controversos da resolução é o regramento aplicável aos casos em que exista potencial conflito entre projetos. A resolução prevê um procedimento a ser seguido nesses casos, segundo o qual os próprios requerentes poderão apresentar uma solução técnica alternativa para viabilizar os dois projetos. Caso isso não seja possível, os requerentes deverão apresentar estudos de traçado e propostas de pagamento de outorga, sendo que a ANTT selecionará o projeto que apresentar maior oferta.

A resolução prevê, ainda, que as ferrovias autorizadas deverão utilizar tecnologia que permita interoperabilidade com ferrovias adjacentes, exploradas sob regime público ou privado.

Embora ainda parem algumas dúvidas, a Resolução nº 5.987/2022 traz maior clareza sobre o procedimento a ser seguido pelos requerimentos de autorização para construção de novas ferrovias em regime privado. Traça,

ainda, caminhos para enfrentar os gargalos técnicos e os potenciais conflitos entre projetos. A expectativa é de que a Resolução possa destravar alguns dos requerimentos já formulados e em andamento junto à ANTT, além de incentivar novos pedidos.

>>> Este conteúdo faz parte da BMA Review #77. Clique aqui para ler mais artigos.

NOTAS:

¹ Resultante da conversão da Medida Provisória nº 1.065/2021.

² Além da exploração de trechos não implantados, ociosos ou em processo de devolução ou desativação.

³ Assim como novos pátios ferroviários e outras instalações acessórias.

Profissionais que aliam visão jurídica e visão de mercado



Ana Cândida de Mello Carvalho