



EMENDA Nº - PLEN
(ao substitutivo do PLS nº 261, de 2018)

Insira-se, com a seguinte redação, no Capítulo IV, a seguinte Seção III do Capítulo VI do substitutivo proposto ao PLS nº 261, de 2018, renumerando-se os demais artigos:

“CAPÍTULO IV

.....
Seção II

Dos Investimentos de Terceiros Interessados

Art. 39. As operadoras ferroviárias podem contratar e receber investimentos de terceiros interessados para o aumento de capacidade, aprimoramento ou adaptação operacional da infraestrutura ferroviária outorgada, ou execução de projetos acessórios ou associados, nos termos da regulamentação.

.....
§ 2º Caso os investimentos realizados na forma do *caput* impliquem obrigações ou amortizações cujo cumprimento ultrapasse a vigência do contrato outorgado por concessão ou por permissão, deverá ser requerida anuência do Poder Concedente previamente à vigência do contrato de que trata o *caput*, conforme regulamentação.

.....
§ 4º Os investimentos voluntariamente recebidos de terceiros interessados de que trata o *caput* podem ser aplicados pelas operadoras para o cumprimento das metas pactuadas com o regulador ferroviário, mantidas as responsabilidades contratuais da operadora ferroviária perante o regulador ferroviário.

.....
§ 6º É vedada a revisão do teto tarifário ou outra forma de ônus para o ente público no escopo dos contratos de que trata o *caput*.

§ 7º Os imóveis edificadas em razão dos investimentos de que trata o *caput* reverterão ao patrimônio da União ao termo do contrato único de que trata o §1º.”

.....” (NR)





JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo alterar, no substitutivo apresentado ao PLS nº 261/2018, os dispositivos que tratam sobre a possibilidade de investimentos por usuários investidores, um conceito já disciplinado em resolução da ANTT com foco no aumento da capacidade ferroviária, para *por terceiros interessados*, em um conceito mais largo, que inclui também projetos acessórios e associados.

Ademais, na mesma esteira de alargar o conceito dos investimentos por terceiros, também deixamos expresso o direito das operadoras ferroviárias utilizarem os domínios ferroviários na forma do direito real de laje, tratada na Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, e de superfície, conforme a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

A união dessas duas alterações vai permitir às operadoras ferroviárias um sem número de novos negócios na faixa de domínio das ferrovias outorgadas, principalmente com o fim de viabilizar o transporte ferroviário de passageiros, a exemplo do exitoso caso americano do Hudson Yards em Nova Iorque, onde em dois pátios ativos da Autoridade Metropolitana de Transportes, estão sendo construídos sobre duas lajes diversos prédios, de escritório, residenciais e comerciais. Investimento este que permitiu a expansão da linha 7 do metrô de Nova Iorque.

As alterações propostas possibilitarão que os outorgados ferroviários atuais e futuros melhorem suas receitas não tarifárias, melhorando sobremaneira a viabilidade econômica dos empreendimentos operacionais ou não operacionais dentro da faixa de domínio ferroviária, reduzindo inclusive a necessidade de devolução de ramais.

Em concessões de aeroportos, receitas acessórias ou associadas, são uma parte central das receitas do concessionário. No caso de aeroportos de porte médio ou grande, quando bem administrados, as receitas comerciais (decorrentes sobretudo da exploração de espaços comerciais nos aeroportos ou para publicidade) são responsáveis, em regra, por mais de 50% das receitas totais do concessionário. No cenário ferroviário internacional, há ferrovias japonesas de passageiros que alcançam até 80% de suas receitas com receitas não tarifárias, *i.e.*, além da receita com a passagem de trem. Na





Ásia é comum que pelo menos um terço das receitas sejam imobiliárias, reduzindo a necessidade de subsídios para o transporte de passageiros.

Há, em vários casos Brasil a fora, oportunidades de instalação de hotéis ou outros novos empreendimentos imobiliários no sítio ferroviário, ou em áreas próximas que fiquem sob a responsabilidade do concessionário, que atualmente não poderiam ser empregadas, pelo excesso de burocracia, como fonte de receitas não tarifárias.

Acreditamos que na beira das linhas férreas há, muitas vezes, oportunidades para a construção de shopping centers (que, em horários de pico, podem inclusive contribuir para melhorar a distribuição da demanda de passageiros), centros comerciais e/ou hotéis em terrenos adjacentes ou sobre, por exemplo, uma estação de trem metropolitano ou metrô. O exitoso caso da conversão de uma linha de transporte de cargas para passageiros no Estado americano da Flórida, em que as receitas imobiliárias das estações de trem são o verdadeiro atrativo para a construção e recapitação da linha férrea entre Orlando e Miami, é um bom exemplo do que se poderá alcançar com a aprovação desta Emenda, nas ferrovias brasileiras, em que os polos de origem e destino de passageiros estejam muito longe para se ir de carro, mas muito perto para se ir de avião.

Porém, sem a aprovação da emenda que ora submetemos, há diversos empecilhos que impedem o aproveitamento mais eficiente de receitas decorrentes da exploração de projetos imobiliários nas ferrovias brasileiras, como, por exemplo:

- 1) a vinculação do prazo do empreendimento imobiliário ao prazo de vigência do contrato de concessão, o que, de um lado, implica em necessidade do investidor no empreendimento imobiliário amortizar seu investimento no prazo do contrato de concessão, o que nem sempre é possível, em vista da maturidade dos projetos imobiliários se realizar em prazos mais longos (pelo menos 50 anos; enquanto os contratos de concessão são celebrados por geralmente 25-30 anos).
- 2) obrigatoriedade da anuência do órgão regulador para a execução de projetos necessários à percepção de receitas não





tarifárias, o que, além de onerar sobremaneira a própria entidade pública, também gera um custo de oportunidade muito elevado para o setor privado que, na maioria dos casos, prefere abdicar deste investimento em detrimento de outros que possam ser realizados de forma mais célere.

- 3) falta de segurança jurídica no que se refere ao direito real de laje e de superfície para a exploração imobiliária atrelada aos serviços de transporte ferroviário, respectivamente tratado pela Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, e pela Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Desta forma, com as alterações propostas nesta Emenda, essas questões estão sendo devidamente tratada, possibilitando, conforme já afirmado, que outorgados tenham novas receitas não tarifárias.

Assim, trechos ferroviários que atualmente não possuem viabilidade econômica possam voltar a operar transportes ferroviários, tanto de cargas quanto de passageiros, ou ainda desonerar os produtos transportados por meio da diminuição das tarifas, influenciando no menor Custo-Brasil, aumento a competitividade do Brasil no cenário internacional.

Sala das sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES

