



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.065, de 2021

Dispõe sobre a exploração do serviço de transporte ferroviário, o trânsito e o transporte ferroviários e as atividades desempenhadas pelas administradoras ferroviárias e pelos operadores ferroviários independentes, institui o Programa de Autorizações Ferroviárias, e dá outras providências.



CD/21748.89814-00

EMENDA Nº

Acrescente-se o artigo 20 à MPV 1.065 de 30 de agosto de 2021, renumerando-se os demais:

“Art. 20 Valores não tributários, multas, outorgas, indenizações e doações que a União auferir junto a administradoras ferroviárias somente devem ser reinvestidos em infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública.

§1º Os recursos provenientes de outorgas e indenizações descritos no *caput*, deverão ser aplicados na proporção de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) em projetos de Estado(s) ou do Distrito Federal, proporcionalmente à testada quilométrica do trecho da ferrovia situada em seu(s) respectivo(s) território(s), incluindo no computo os trechos devolvidos.

§2º Os recursos mencionados no §1º deverão ser aplicados prioritariamente em projetos ferroviários, nos Estado(s) ou no Distrito Federal impactados, que apresentarem:

I. Maior maturidade do projeto de infraestrutura ferroviária, aferida conforme estágio de desenvolvimento do projeto conforme metodologia denominada *front-end loading* (FEL);

II. Maior eficiência, de modo a dispor de melhor quociente de investimento sobre o volume de carga.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

É sabido, que a matriz de transportes brasileira necessita ser reequilibrada de modo a gerar maior eficiência ao setor, diminuindo custos, encurtando distâncias, contribuindo para a diminuição do chamado custo-Brasil



e alavancando o desenvolvimento do País. Nesse contexto, o desenvolvimento do setor ferroviário é fundamental.

No que diz respeito à destinação dos valores provenientes das indenizações por devolução de trechos ferroviários, sejam eles viáveis ou não, sabe-se que não há norma vigente. Cada situação é tratada individualmente, por meio de acordo entre a concessionária e o órgão regulador, baseado nos contratos das concessões, quando estes mencionarem sobre isto.

Em 2013, especificamente no que diz respeito aos trechos economicamente viáveis, foi constituído grupo de trabalho com o intuito de subsidiar a ANTT sobre a possibilidade de manutenção da operação ferroviária: aproveitamento dos trechos para implantação de trens de passageiros e/ou de turismo, utilização do leito ferroviário para projetos de mobilidade urbana ou qualquer outro pleito relacionado aos trechos economicamente viáveis. No entanto, apesar destas possibilidades, nada há de concreto sobre a destinação dos trechos devolvidos.

Em casos de renegociação antecipada dos contratos, alguns investimentos foram previstos de acordo com os estudos mas, até o presente momento, não se teve conhecimento de reversão dos investimentos para o(s) Estado(s) e/ou Distrito Federal afetados.

Muito embora as concessões ferroviárias sejam federais, é relevante o fato de se tratar de concessões ferroviárias de cargas com grande impacto socioeconômico nos Estados. A devolução de trechos muitas vezes desconecta grandes porções dos seus territórios dos mercados produtores e consumidores. No Estado do Rio de Janeiro, por exemplo, o segundo em PIB do País, o abandono de trechos pela concessionária FCA, pleiteados para devolução, acarretou em mais de 60% do território estadual desconectado da malha ferroviária do restante do país. Importante destacar que mais de 95% da malha da concessionária no Estado está inoperante há pelo menos 15 anos, ou mesmo destruída, a par de existir a possibilidade de que parte da malha em devolução ou mesmo já devolvida, ainda apresente trechos recuperáveis e utilizáveis.

O uso das indenizações pela erradicação das linhas antieconômicas deveria ser dirigido ao que se costuma chamar de “descomissionamento”, ou seja, na reparação dos impactos causados pelo abandono e erradicação definitiva da operação ferroviária, bem como da infraestrutura que se perdeu, em cada Estado da Federação.

Ademais, segundo princípios consagrados pelo direito administrativo brasileiro, como é o caso do princípio da eficiência na administração pública, a administração deve evitar o desperdício e a falha, utilizando dos recursos públicos de uma maneira produtiva.

O jurista Alexandre Moraes reforça conceituando:

“Assim, princípio da eficiência é o que impõe à administração pública direta e indireta e a seus agentes a persecução do bem comum, por meio do exercício de suas competências de forma imparcial, neutra, transparente,



*participativa, eficaz, sem burocracia e sempre em busca da qualidade, rimando pela adoção dos critérios legais e morais necessários para **melhor utilização possível dos recursos públicos, de maneira a evitarem-se desperdícios e garantir-se maior rentabilidade social.***¹

Nesse sentido, visando maior aproveitamento dos recursos dispensados e para garantir efetiva melhoria no transporte ferroviário brasileiro, é que se propõe também que o direcionamento desses recursos aos o(s) Estado(s) e/ou o Distrito Federal não seja realizado de modo discricionário. Assim, sugeriu-se que esses recursos fossem aplicados em projetos que tenham real possibilidade de concretização, que alcance maior número de beneficiários, que tenha melhor relação de custo-benefício etc.

Em conclusão, propõe-se que:

- I. Os recursos provenientes das outorgas e das indenizações por renovação antecipada ou devolução de trechos ferroviários sejam aplicados no(s) Estado(s) e/ou Distrito Federal impactados, numa espécie de compensação financeira decorrente da exploração do serviço em seu território e em função do seu inegável impacto.
- II. Seja impedida a utilização dos recursos em atividades diversas da recuperação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação da capacidade da respectiva infraestrutura logística ou de mobilidade de titularidade pública impactada pela ferrovia.
- III. Os recursos não sejam aplicados em projetos de modo puramente discricionário, mas que sigam critérios de maior maturidade do projeto de infraestrutura ferroviária, aferida conforme estágio de desenvolvimento do projeto conforme metodologia denominada *front-end loading* (FEL) e maior eficiência, de modo a dispor de melhor quociente de investimento sobre o volume de carga.

Pelo exposto, apresentamos a presente emenda e contamos com o apoio dos ilustres pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 01 de setembro de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
MDB/SC

¹ MORAES, Alexandre de. *Reforma Administrativa: Emenda Constitucional nº 19/98*. 3. ed., São Paulo: Atlas, 1999, p. 30.