



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 23, do substitutivo ao PLS 261, de 2018:

“Art. 23. O Poder Executivo poderá, a qualquer tempo, determinar à ANTT a abertura de processo de chamamento público para identificar e selecionar interessados na obtenção de autorização para a exploração indireta do serviço de transporte ferroviário federal, de carga ou de passageiros, em ferrovias:

I - não implantadas;

II - sem operação;

III - em processo de devolução ou desativação;

IV - outorgadas a empresas estatais, exceto as subconcedidas;

ou

V - ociosas, nos termos do regulamento.

§ 1º Mediante comprovação da ANTT, a ausência de operação de que trata o inciso II do caput é caracterizada, em ferrovias outorgadas em regime de concessão e permissão, pela:

I - existência de bens reversíveis não explorados; ou

II - inexistência de tráfego comercial por mais de dois anos.



§ 2º O procedimento de que trata o caput deve ser realizado em consonância com as diretrizes do planejamento e da política nacional de transporte ferroviário.

§ 3º Na hipótese de interesse na exploração dos trechos ferroviários de que trata o caput que estejam em regime de concessão ou permissão, poderá ser realizada a cisão desses trechos da atual administradora ferroviária em favor da nova autorização, sem prejuízo de eventuais ressarcimentos devidos pela administradora ferroviária atual, pagos ao termo do contrato de concessão ou de permissão.

§ 4º A cisão de que trata o § 3º será formalizada por aditivo ao contrato de concessão ou permissão.

§ 5º Nas hipóteses de que tratam os incisos II a V do caput, é vedada a participação da administradora ferroviária atual no chamamento.”

JUSTIFICATIVA

Propomos na presente Emenda aprimorarmos o texto do PLS nº 261, de 2018, ao encontro da solução de chamamento proposta pelo Governo Federal por meio da Medida Provisória nº 1.065, de 2021, assim de aproveitarmos no texto senatorial todos os avanços das discussões internas no âmbito do Executivo e do Mercado ferroviário.

Atualmente, o desempenho das concessionárias de ferrovias é aferido pelas metas de produção do transporte ferroviário em cada trecho ou corredor e para cada concessão de transporte ferroviário de cargas. A atual forma de avaliação é distorcida, pois não leva em consideração fatos e razões de mercado, como quebra de safra, mudança do fluxo de parte da carga e até mesmo a escolha de outro operador logístico, o que não significa que exista ociosidade ou mesmo inviabilidade econômico-financeira. Situações estas alheias ao controle e a vontade da concessionária de ferrovia.

As penalidades pelo não cumprimento da produção já são previstas em contrato e nas normas da agência reguladora. Sobre a regulamentação da ANTT, a exemplo da Resolução nº 5.831, de 23 de outubro de 2018 que dispõe sobre o Estabelecimento, a Revisão e a Apuração das Metas de Produção e das Metas de Segurança das Concessionárias que exploram a Infraestrutura e o Serviço Público de Transporte Ferroviário de



Cargas. A mencionada resolução estabelece que o descumprimento das metas de produção é infração administrativa e prevê a aplicação de multa.

Da mesma forma, não é recomendado que a lei preveja a cisão de trecho concedido por caracterizá-lo como ocioso de forma objetiva e simplista (pelo simples descumprimento de meta de desempenho), causando, inclusive, desequilíbrio nas concessões ferroviárias. Sendo mais adequado prever que a ociosidade será caracterizada de acordo com o regulamento específico, como proposto no texto do Executivo.

Além disso a Medida Provisória faz distinção entre ferrovias sem operação de ferrovias ociosas, além de incluir a hipótese de devolução de ferrovias outorgadas a empresas estatais, exceto as já subconcedidas, afastando a insegurança jurídica de se poder levar futuramente trechos atualmente em exploração pela Valec ou mesmo a Ferroeste, ambas empresas estatais. Fato este que permitiria, por exemplo, a possibilidade de se tentar dar solução definitiva à ferrovia Transnordestina, que há anos carece de uma solução jurídica apropriada para sua inatividade operacional.

São assim essas as razões que solicitamos o apoio dos Nobres Pares para aprimorarmos o texto senatorial ao encontro do proposto na MPV nº 1.065/2021.

Sala das sessões,

Senador Fernando Bezerra Coelho
Líder do Governo no Senado

