



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

Dê-se nova redação aos arts. 20, 21, 22 e 23 do substitutivo ao PLS nº 261, de 2018, e acrescente-se o seguinte artigo no Capítulo X Das Transitórias e Finais, renumerando-se os demais, na forma a seguir:

“CAPÍTULO V

.....

Seção I

.....

Subseção I
Do Requerimento de Autorização Ferroviária

Art. 20. O interessado em obter a autorização para exploração de ferrovias ou de pátios ferroviários pode requerê-la diretamente ao Poder Concedente a qualquer tempo.

§1º

I – proposta de minuta do contrato de autorização, sem prejuízo das alterações consensuadas com o Poder Concedente;

II –

.....

c) as características básicas da ferrovia com as especificações técnicas da operação compatíveis com o restante da malha ferroviária; e

d) cronograma estimado para implantação da ferrovia.

§ 2º Conhecido o requerimento de autorização de que trata o caput, o Poder Concedente deve:





I – publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet;

II – analisar a convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário;

III – deliberar sobre a outorga da autorização, ouvido o regulador ferroviário;

.....

§ 4º Verificando-se incompatibilidade locacional, o requerente deve apresentar solução técnica adequada para o conflito identificado.

§ 5º Nenhuma autorização deve ser negada pelo Poder Concedente, salvo por motivo técnico-operacional relevante devidamente justificado.”

“Subseção II Do Chamamento para Autorização Ferroviária

Art. 21. O Poder Concedente pode, a qualquer tempo, determinar ao regulador ferroviário a abertura de processo de chamamento público para identificar a existência de interessado na obtenção de autorização para a exploração de ferrovias:

I – não implantadas;

II – sem operação;

III – internas aos portos organizados;

IV – em processo de devolução; ou

V – para o transporte de passageiros.

§ 1º A ausência de operação de que trata o inciso II é caracterizada pela existência de bens reversíveis não explorados ou pela inexistência de tráfego por mais de dois anos.





§ 2º O procedimento de que trata o *caput* deve ser realizado em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor ferroviário e portuário.

.....

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

§ 5º Não será admitido chamamento para exploração de ferrovia cujo requerimento de autorização já tenha sido conhecido.”

“Art. 22.

I – a ferrovia ou segmento ferroviário a ser autorizado;

II – o atual perfil de cargas ou de passageiros transportados;

III – o rol de bens imóveis que constituem a infraestrutura ferroviária a ser outorgada; e

IV – a contrapartida mínima devida pela autorização.

Parágrafo único. Poderão integrar no chamamento de que trata o *caput* estudos, projetos e licenças obtidos pelo Poder Executivo, inclusive por manifestação de interesse de particulares.”

“Art. 23. Encerrado o processo de chamamento, o Poder Concedente deve decidir acerca das propostas recebidas, na forma da regulamentação, observado o seguinte:

.....

Parágrafo único. O processo seletivo público de que trata o inciso II do *caput* pode considerar como critério de julgamento o maior valor de outorga.”

“CAPÍTULO X DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS





.....

Art. xx. O art. 25 da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, passam a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 25. O órgão ou a entidade competente é autorizado a promover alterações nos contratos de parceria no setor ferroviário a fim de solucionar questões operacionais, logísticas e de mobilidade, inclusive por meio de prorrogações ou relicitações.

§ 1º O órgão ou a entidade competente poderá, de comum acordo com os contratados, buscar soluções para todo o sistema e adotar medidas diferenciadas por contrato ou por trecho ferroviário que considerem a reconfiguração de malhas, admitida a previsão de investimentos pelos contratados em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública e devoluções ou desincorporações da totalidade ou de parte dos empreendimentos contratados.

§ 2º.....

III – a utilização de trechos desincorporados ou devolvidos para a exploração por contratos de autorização ferroviária nos termos de legislação específica;

.....’(NR)’

JUSTIFICATIVA

Inicialmente, é com satisfação que parabenizo o comprometido trabalho do nobre colega, Senador Jean Paul Prates, na edição do relatório que ora submete à deliberação deste Senado da República. Trata-se de exemplar e esmerado trabalho legislativo, com o qual concordamos em praticamente sua totalidade. Não obstante, damo-nos ao dever de ainda contribuir com pequenas sugestões, que têm o desiderato de conferir ainda maior latitude ao projeto, que o nobre Relator acertadamente transmutou em





novo marco para o setor ferroviário, há tantos anos já necessário e aguardado pela sociedade, pela indústria e pelo mercado brasileiros.

São sugestões que faço para que o instrumento de autorização possa ser empregado com mais liberdade quando for requerido pelo mercado e em mais casos quando for empregado a convite da União, razão pela qual sugiro nesta emenda alterar os nomes das subseções I e II da seção I do Capítulo V, de “Das Novas Ferrovias” e “Das Ferrovias Ociosas”, para “Do Requerimento de Autorização Ferroviária” e “Do Chamamento para Autorização Ferroviária”.

Com essa simples emenda, poderemos empregar, no futuro, a autorização tanto quando for requerida pelo mercado, quanto for o mercado chamado a assumir a exploração de ferrovias não somente ociosas, mas também nunca implantadas, internas aos portos organizados, que estejam em processo de devolução, seja para a relicitação de que trata a Lei nº 13.448, de 2016, seja em processos ordinários de devolução por antieconomicidade ou mesmo que possam ser dedicadas ao transporte de passageiros.

É nítido o espaço de crescimento que o sistema ferroviário brasileiro possui não apenas pelo seu indicador de dois terços de ferrovias subaproveitadas, mas mais ainda pelo grande número de ferrovias planejadas, mas nunca implantadas, cerca de 35 mil km de trilhos que nunca saíram do papel no regime público. O Estado poderá, com essa Emenda que agora submetemos, convidar o mercado a explorar tais linhas, inclusive embutindo no convite licenças ambientais que eventualmente já houver obtido e ainda os estudos que possuir, inclusive aqueles produzidos pelo próprio mercado por procedimento de manifestação de interesse. Para tal desiderato, propomos a inclusão de um parágrafo único ao art. 22 do substitutivo apresentado pelo Relator.

Ademais, no bojo da emenda que oferecemos, também incluímos a solução para os ramais ferroviários internos aos portos organizados. Nossa proposta vai ao encontro do espírito do relatório do Senador Jean Paul ao incluir a capacidade de autorizar ferrovias internas em um arranjo que beneficie tanto o porto quanto a totalidade das ferrovias que nele chegam, o que poderá ser inclusive realizado na regulamentação da lei em um modelo verticalizado de condomínio ferroviário em que todas as operadoras ferroviárias poderão participar, seguindo exitoso modelo de negócio visto no mercado americano, a exemplo da ferrovia *The Belt*





Railway Company of Chicago, que integra seis das sete ferrovias Classe I que atravessam os Estados Unidos da América. Por essa razão é necessário que o critério de julgamento da seleção deixe de ser exclusivamente o maior valor de outorga, podendo a regulamentação propor outras soluções mais eficientes a cada caso

Uma adequada logística portuária de cargas requer a integração entre os modos de transporte que dão acesso aos portos, sendo o modo ferroviário importante via de escoamento. Assim, as linhas ferroviárias que acessam os portos brasileiros precisam ter um modelo de gestão eficiente não apenas fora dos contornos da poligonal portuária, mas também dentro dos limites geridos pela administração de cada porto.

Além disso, por meio de um processo de chamamento público, a Administração poderá identificar a existência de interessado na obtenção de autorização para a exploração econômica de trechos ferroviários em devolução, seja no contexto da Lei nº 13.448, de 2016, seja em outros procedimentos de devolução de ramais, para que estes possam ser explorados por autorização. Assim, é necessário a edição de pequeno ajuste na supramencionada lei, para que seu art. 25 passe a incluir esta hipótese, que é justamente o espírito do PLS 261, de 2018, revitalizar ramais atualmente inoperantes no formato de concessões.

Ademais também propomos ajuste semelhante para taxativamente incluir o chamamento para revitalizar segmentos ferroviários para o transporte de passageiros, sabidamente tão necessário pelo País.

Ainda com o propósito de dar maior celeridade e efetividade ao instrumento de autorização, propomos nesta Emenda retirar a obrigação do Poder Público de efetuar análises econômicas sobre a viabilidade dos empreendimentos ferroviários autorizados. Entendemos que esta será uma preocupação dos agentes financeiros e não necessariamente do Poder Concedente, assim como a preocupação ambiental deve ser dos órgãos e entidades especializados.

Por fim, com o propósito de dar maior celeridade e efetividade ao instrumento de autorização, propomos excluir a consulta ao mercado prevista no inciso I do § 2º do art. 20, bem como o chamamento para suplementação de capacidade, posto que sugerimos toda uma nova subseção de chamamento público para ferrovias sem tráfego, não implantadas,





internas aos portos organizados, para o transporte de passageiros ou devolvidas.

Se o Estado já poderá a qualquer tempo convidar o mercado para exploração de todos esses tipos de ferrovias, não há necessidade de também o fazer quando a iniciativa já for do mercado, expressa diretamente por meio do Requerimento, que aliás não poderá ser negado, salvo em caso excepcional. Nesses casos em que o mercado toma a iniciativa de solicitar a autorização sem convite prévio do Estado, o ideal é que o processo seja o mais célere e leve possível para que o investimento seja fomentado vigorosamente. Da mesma forma, deve-se assegurar que os primeiros investidores que propuserem requerimentos conhecidos não possam ser eles próprios objeto de novos chamamentos para o desenvolvimento de ferrovias não implantadas, a fim de que tenham maior segurança jurídica para completarem seus investimentos.

Assim, por todo o exposto, contamos com a colaboração dos nobres Pares para a aprovação da presente Emenda, a qual, em que pese modifique mais de um dispositivo ao mesmo tempo, o faz por se tratar de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolve a necessidade de que se alterem outros, em pleno acordo aos ditames regimentais desta Casa (art. 230, III, do RISF).

Sala das sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES

