

Sumário Executivo de Medida Provisória

Medida Provisória nº 1.065, de 2021.

Publicação: DOU de 30 de agosto de 2021; republicação parcial em 1º de setembro de 2021.

Ementa: 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.

Resumo das Disposições

A Medida Provisória (MPV) tem 51 artigos, distribuídos em nove capítulos.

Capítulo I – Disposições Preliminares

O art. 1º estabelece o objeto da MPV, repetindo o teor da ementa.

O art. 2º define os conceitos de “serviço de transporte ferroviário”, “administradora ferroviária”, “operados ferroviário independente”, “ferrovia”, “terceiro interessado”, “concorrência intramodal ferroviária” e “compatibilidade locacional”.

O art. 3º estabelece três formas de exploração de ferrovias: por um ente da Federação, direta ou indiretamente; mediante convênio ou consórcio público entre entes da Federação; ou por seus proprietários. Reserva, ainda, ao Ministério da Infraestrutura competência para estabelecer as diretrizes da política nacional de transporte ferroviário.

O art. 4º distribui competências federativas para outorga do serviço de transporte ferroviário. À União cabe o Subsistema Ferroviário Federal, conforme definido no Sistema Nacional de Viação e aos entes subnacionais, as demais situações.



O art. 5º estabelece os princípios da política ferroviária nacional.

Capítulo II – Das Ferrovias Exploradas por Autorização

O art. 6º prevê que, na esfera federal, a autorização seja outorgada pelo Ministério da Infraestrutura e formalizada em contrato de adesão, por prazo de até 99 anos, a requerimento do interessado ou mediante chamamento público. O prazo da autorização poderá ser prorrogado sucessivamente, desde que a ferrovia esteja em operação.

O art. 7º trata da outorga de autorização a requerimento do interessado, para novas ferrovias ou pátios ferroviários. O requerimento deverá indicar os dados técnicos propostos e conter estudo com o traçado pretendido; a configuração logística e os aspectos urbanísticos e ambientais relevantes; especificações técnicas compatíveis com a malha ferroviária restante; e cronograma de implantação. Caberá ao Ministério deliberar sobre o pedido, ouvida a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que deverá avaliar sua compatibilidade com as demais ferrovias implantadas ou outorgadas. O pedido somente poderá ser negado por inobservância da lei, incompatibilidade com a política nacional de transporte ferroviário ou motivo técnico-operacional.

O art. 8º determina que a eventual necessidade de acesso a outra ferrovia não inviabilizará a outorga.

O art. 9º trata do chamamento de interessados na autorização, que poderá ser aberto pela ANTT, por determinação do Ministério, para ferrovias não implantadas, sem operação, em processo de devolução ou desativação, outorgadas a empresas estatais ou ociosas. No caso de cisão de trechos ferroviários explorados em



regime de concessão ou permissão, a atual administradora poderá ser eventualmente ressarcida ao termo de seu contrato.

O art. 10 prevê que o edital de chamamento indique a ferrovia a ser autorizada, o perfil de cargas ou passageiros transportados e a contrapartida mínima devida pela autorização.

O art. 11 determina que ANTT discipline os procedimentos de processo seletivo público a ser observado caso haja mais de uma proposta e que o vencedor seja escolhido pelo critério de maior contrapartida.

O art. 12 estabelece as cláusulas essenciais do contrato de autorização. Seus parágrafos alocam para a autorizatária o risco integral do empreendimento e atribuem a responsabilidade pela fase executória das desapropriações, reservando à ANTT a fase declaratória. Faculta-se, ainda, à União ceder ou alienar imóveis ao autoritário com dispensa de licitação.

O art. 13 prevê como hipóteses de extinção da autorização o advento do termo contratual, a cassação, a renúncia, a anulação e a falência. Seus parágrafos autorizam os agentes financiadores a indicar empresa para assumir a atividade caso iniciado processo de extinção e disciplinam as hipóteses do *caput*, destacando-se a cassação por não obtenção de licença ambiental nos prazos estabelecidos.

O art. 14 esclarece que os bens da autorizatária não são reversíveis ao poder público uma vez extinta a autorização.

O art. 15 prevê que os bens desapropriados sejam registrados em nome da autorizatária e fiquem afetados ao transporte ferroviário ou a projetos acessórios ou associados, devendo ser revertidos ao patrimônio da União na hipótese de não execução do empreendimento.



O art. 16 faculta à autorizatória desativar trechos ferroviários, com exceção daqueles obtidos por desapropriação, para os quais será exigida anuência da ANTT.

Capítulo III – Das Ferrovias Registradas e do Operador Ferroviário Independente

O art. 17 faculta a construção e exploração de ferrovias particulares localizadas exclusivamente em áreas privadas, desde que compatíveis com a política nacional de transportes ferroviários, mediante registro na ANTT, que as regulará e fiscalizará apenas em questões de trânsito e segurança.

O art. 18 faculta aos operadores ferroviários independentes prestar serviços mediante autorização em ferrovias particulares próprias ou de terceiros, nesse caso mediante contrato de direito privado com a administradora ferroviária.

Capítulo IV – Das Ferrovias Exploradas por Concessão ou Permissão

O art. 19 exige licitação para outorga de concessão ou permissão e indica a legislação supletiva aplicável.

O art. 20 autoriza a concessionária ou permissionária a requerer a devolução ou desativação de trechos ferroviários sem tráfego comercial ou comprovadamente antieconômicos. Seus parágrafos determinam a obrigação de guarda dos ativos até a conclusão do processo, disciplinam a indenização devida ao poder público e tratam da destinação dos imóveis devolvidos.

O art. 21 prevê que os contratos de concessão ou permissão prevejam recursos para o desenvolvimento tecnológico do setor e para a preservação da memória ferroviária. Os recursos deverão ser investidos em projetos aprovados pela ANTT.



Capítulo V – Das Regras Comuns para Concessão, Permissão e Autorização

O art. 22 estabelece as responsabilidades da administradora ferroviária e exige o licenciamento dos trens e do controle do tráfego ferroviário.

O art. 23 exige a disponibilização de serviço de ouvidoria.

O art. 24 dispõe sobre o compartilhamento da infraestrutura ferroviária, que observará os termos do contrato, no caso de concessão ou permissão, resguardada a possibilidade de arbitragem privada ou denúncia à ANTT para solução de conflitos.

O art. 25 determina a livre negociação do valor cobrado pelo compartilhamento, observados os tetos tarifários fixados pela ANTT no caso de concessão ou permissão.

O art. 26 faculta à administradora ferroviária inspecionar o material rodante de terceiros antes de autorizar o tráfego sobre sua malha, vedada a utilização de cláusulas abusivas que impeçam a interoperabilidade ferroviária.

O art. 27 faculta às administradoras ferroviárias estabelecer contratos com terceiros interessados, para investimento na infraestrutura ferroviária ou em projetos acessórios ou associados. Em caso de concessão ou permissão, deverá ser requerida anuência do Ministério da Infraestrutura, apenas se o contrato ultrapassar o prazo da outorga. Os bens e imóveis resultantes desses investimentos reverterão para a União ao final da outorga independentemente de qualquer indenização.

O art. 28 determina que a instalação de nova infraestrutura ferroviária em zona urbana ou de expansão urbana observe a legislação urbanística e o plano de mobilidade urbana municipal, assim como o plano de desenvolvimento urbano integrado em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.



O art. 29 permite que a implantação de infraestrutura ferroviária abrangja projeto urbanístico do entorno, a fim de minimizar impactos negativos e a propiciar melhor aproveitamento do solo urbano. O projeto urbanístico deverá ser aprovado pelo município, observado o regime de governança interfederativa em regiões metropolitanas. A execução do projeto poderá ser atribuída a sociedade de propósito específico (SPE) composta pela administradora ferroviária. A SPE poderá constituir fundo imobiliário, facultar a adesão dos proprietários, promover a fase executória de desapropriações e alienar ou explorar comercialmente os imóveis que produzir.

O art. 30 faculta às administradoras ferroviárias e operadores independentes constituir entidade autorregulatória, sob a forma de pessoa de direito privado sem fins lucrativos. A autorregulação vincula apenas as empresas aderentes à entidade.

O art. 31 estabelece o objeto da autorregulação: padrões técnico-operacionais; controle operacional das malhas ferroviárias; coordenação para assegurar neutralidade perante os usuários; e gestão de manutenção, riscos e garantias das operações, vedada a edição de norma que impeça a interconexão sem motivo justificado.

O art. 32 determina que os diretores da entidade de autorregulação sejam pessoas com experiência técnico-operacional e notório conhecimento do setor.

O art. 33 estabelece a supervisão do autorregulador pela ANTT, que deverá regular e fiscalizar a segurança do trânsito e do transporte ferroviário e decidir conflitos, preservando, tanto quanto possível, a autorregulação de temas técnico-operacionais.

Capítulo VI – Da Adaptação do Contrato de Concessão para Autorização

O art. 34 faculta às atuais concessionárias requererem adaptação de seus contratos para autorização, quando uma autorização for outorgada a empresa concorrente ou a empresa do mesmo grupo econômico, para expansão da capacidade ferroviária em mais de 50%. A adaptação será decidida pelo Ministério da Infraestrutura, por critério de eficiência econômica, e será condicionada à manutenção das obrigações perante a União, à prestação de serviço adequado e à manutenção de serviços de transporte de passageiros preexistentes.

O art. 35 admite a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de concessão na hipótese de outorga de autorização a concorrente.

O art. 36 permite que o valor devido ao poder concedente em decorrência da adaptação para autorização seja convertido em investimento em malhas de interesse da administração pública.

Capítulo VII – Do Trânsito e Transporte Ferroviário

O art. 37 submete as administradoras ferroviárias e os operadores independentes a regulação e fiscalização da ANTT quanto ao trânsito e ao transporte. Seus parágrafos tratam do registro e da prevenção de acidentes e ocorrências.

O art. 38 assegura preferência às linhas férreas nas interseções em nível com outros modos de transporte, devendo o responsável pela via mais recente arcar com todos os encargos decorrentes do cruzamento.

O art. 39 assegura às prestadoras de serviços público o direito de usar a faixa de domínio das ferrovias mediante pagamento à administradora ferroviária.



O art. 40 determina às administradoras ferroviárias e aos operadores independentes que garantam a regularidade do tráfego, a segurança e os bens dos passageiros e salvaguadem o serviço contra atos de interferência ilícita.

Capítulo VIII – Do Programa de Autorizações Ferroviárias

O art. 42 institui e estabelece os princípios e objetivos do Programa de Autorizações Ferroviárias, destinado a promover investimentos privados, que abrange a cooperação entre os entes da Federação, a interlocução com o setor produtivo, o planejamento da oferta de segmentos ferroviários e a fixação de diretrizes para o desenvolvimento tecnológico e a autorregulação.

O art. 43 define como atividades a serem apoiadas por entidades vinculadas ao Ministério da Infraestrutura a análise de requerimentos de autorização, a elaboração de estudos para chamamentos públicos, a fiscalização da autorizatárias, a supervisão dos compromissos de investimentos, a gestão do patrimônio público e a obtenção de licenças ambientais.

Capítulo IX – Das Disposições Transitórias

O art. 44 altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 1941, que dispõe sobre a desapropriação por utilidade pública, para autorizar a promoção de desapropriações por autorizatárias de serviços aeroportuários, ferroviários e portuários; permitir que a exploração econômica dos imóveis produzidos componha a remuneração do executor de plano de urbanização, renovação urbana, parcelamento ou reparcelamento do solo; e permitir que os bens desapropriados e direitos decorrentes de imissão na posse sejam alienados, locados, cedidos, arrendados, outorgado em regime de concessão de direito real de uso, concessão comum ou parceria público-privada ou integralizados em fundos de investimentos ou sociedades de propósito específico.



O art. 45 altera a Lei nº 10.233, de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, para suprimir as disposições relativas à forma de outorga de transporte ferroviários, adaptar as competências da ANTT ao novo modelo e limitar o sigilo de processos de apuração de infrações apenas até a notificação do infrator.

O art. 46 altera a Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para incluir no Subsistema Ferroviário Nacional as ligações necessárias à economia nacional, criar as categorias de ferrovias “de acesso” e “radiais”, prever a edição de ato administrativo com a relação descritiva das ferrovias que o integram e autorizar a União a desativar trechos de tráfego inexpressivo.

O art. 47 altera a Lei nº 9.636, de 1998, que dispõe sobre os bens imóveis da União, para dispensar a apresentação de Anotação de Responsabilidade Técnica, Registro de Responsabilidade Técnica ou habilitação técnica específica para georreferenciamento, quando o profissional for servidor público; facultar a revalidação de avaliações de imóveis; dispensar a licitação para cessão que tenha como beneficiárias autorizatárias de transportes ferroviários; facultar a qualquer interessado apresentar proposta de cessão ou aquisição de imóveis federais não inscritos em regime enfiteutico; disciplinar a alienação de bens tombados, mantidas as restrições pertinentes; e facultar às autarquias, fundações e empresas públicas a doação de imóveis à União.

O art. 48 altera a Lei nº 9.074, de 1995, que estabelece normas para outorga e prorrogações de concessões e permissões de serviços públicos, para excluir as ferrovias do regime obrigatório de concessão ou permissão.



O art. 49 altera a Lei nº 10.257, de 2001, que estabelece diretrizes gerais de política urbana, para facultar à administradora ferroviária, condicionada a licenciamento urbanístico municipal, a constituição de direito real de laje ou de superfície sobre ou sob a faixa de domínio da via férrea, observado disposto no plano diretor.

O art. 50 revoga dispositivos das Leis nº 10.233, de 2001.

O art. 51 é a cláusula de vigência, que é imediata.

A **Exposição de Motivos**, assinada pelos Ministros da Infraestrutura e da Economia, indica como objetivos principais da MPV a desburocratização dos investimentos privados, o aumento da segurança jurídica e a instituição do Programa de Autorizações Ferroviárias.

Estima-se que a as Medida venha a gerar aproximadamente 80 mil empregos nos dez primeiros anos e investimentos de R\$ 30 bilhões na malha ferroviária, notadamente para conexão de terminais portuários de uso privado e de polos geradores de carga na fronteira agrícola à malha federal.

Atualmente, o setor ferroviário responde por 21% das cargas no país, valor considerado baixo em comparação com outros países de dimensões continentais. Apesar de ter representado um avanço, o modelo de concessões apresenta baixo incentivo à concorrência, escassez de oferta e ociosidade de trechos menos rentáveis, com 30% da malha subutilizada. A atual malha, de 29 mil km de extensão, equivale à existente em 1929. Considerando-se apenas os trechos em plena atividade, a malha é de 20 mil km, correspondente à de 1910. O transporte de passageiros limita-se a trechos turísticos.

O modelo de autorização inspira-se nos Estados Unidos, que detém a malha ferroviária mais extensa e diversificada do mundo, com 220 mil km de



extensão e 600 ferrovias privadas em operação e segue padrão já adotado no país nas áreas de telecomunicações, energia e infraestrutura portuária.

Além de novos investimentos, pretende-se favorecer o reaproveitamento de trechos sem operação e a conexão direta a fábricas, minas, portos e aeroportos, mediante a construção de infraestruturas de “última milha” independentemente de outorga, aumentando, assim, a capilaridade do modal.

Também se pretende viabilizar a geração de receitas não tarifárias, a exemplo do que já ocorre no setor aeroportuário brasileiro e no transporte ferroviário de passageiros asiático, mediante relações diretas entre a administradora ferroviária e terceiros interessados, que somente dependerão de anuência da ANTT caso o prazo de amortização dos investimentos exceda o da outorga ferroviária.

A urgência da medida consiste na necessidade de enfrentar os efeitos adversos da pandemia e de oferecer segurança jurídica para as autorizações ferroviárias dos estados de Minas Gerais, Mato Grosso e Pará que já editaram leis incorporando esse regime. Além disso, o momento seria oportuno devido à prorrogação antecipada de alguns contratos de concessão e da existência de projetos já concedidos ou executados por meio de investimento cruzado.

Brasília, 1º de novembro de 2021.

Victor Carvalho Pinto
Consultor Legislativo