



**PLANO ESTRATÉGICO FERROVIÁRIO
DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

**RELATÓRIO P7 - Revisão 1
DISCUSSÃO E ELABORAÇÃO DA
CARTEIRA FINAL DE PROJETOS**

Junho/2021



sysfer

SUMÁRIO

1	OBJETO	4
2	OBJETIVO	4
3	AS CONTRIBUIÇÕES	4
4	CARTEIRA FINAL DE PROJETOS	5
4.1	PROCARGA (PRC)	6
4.2	PROMOB (PRM)	7
4.3	PROTREM (PRT)	8
4.4	PROINST (PRI)	9
4.4.1	Projetos de Benefícios Fiscais	9
4.4.2	Projetos de Lei	13
5	BIBLIOGRAFIA	27

LISTA DE FIGURAS

Figura 4-1 Plano de Trabalho do PEF	6
---	---

LISTA DE TABELAS

Tabela 4-1: Carteira Final do PROCARGA	7
Tabela 4-2: Carteira Final do PROMOB	7
Tabela 4-3: Carteira Final do PROTREM	8
Tabela 4.4-1: Incentivos fiscais CONFAZ para a área ferroviária	11
Tabela 4.4-2: Projetos de benefícios fiscais para o PEF	12
Tabela 4.4-3: Carteira Final do PROINST	26

1 OBJETO

Este Relatório tem por objeto a apresentação da Revisão 1 do Produto P7, do Plano Estratégico Ferroviário do Estado do Rio de Janeiro – PEF, cujo título é “Discussão e Elaboração da Carteira Final de Projetos”.

2 OBJETIVO

O objetivo deste Relatório é o de apresentar a composição justificada da **Carteira Final de Projetos do PEF**, em função das consultas feitas à sociedade através dos Workshops promovidos pela SETRANS-RJ nas datas de 19 e 20 de maio de 2021, e que constituíram a atividade anterior A6 e seu produto P6 previstos no plano de trabalho.

A realização dos Workshops visaram apresentar o PEF e seus resultados parciais a um público amplo, com o propósito de capturar contribuições, críticas, sugestões, e identificar eventuais diretrizes e estratégias de desenvolvimento de administrações municipais e de entidades do setor, além de empreendimentos em curso ou projetados pela iniciativa privada, a fim de proporcionar maior robustez ao Plano e ajustá-lo, se necessário, aos anseios da sociedade em geral.

Foi apresentada na ocasião a *Carteira Preliminar de Projetos*, e a sequência de atividades e produtos anteriores que conduziram à sua composição.

3 AS CONTRIBUIÇÕES

A SETRANS-RJ disponibilizou durante os Workshops, endereço eletrônico para recepção de contribuições ao PEF, e na sequência publicou a documentação desenvolvida até então (*Carteira Potencial* e *Carteira Preliminar de Projetos*) em seu site na internet ([/www.pelcrj2045.rj.gov.br/biblioteca.asp](http://www.pelcrj2045.rj.gov.br/biblioteca.asp)).

Por serem diretamente pertinentes para a composição da Carteira Final de Projetos, serão tratadas aqui, dentre as contribuições apresentadas, aquelas relacionadas com a implantação de novos trens, as quais discriminamos:

- **Sugestão de novo Trem Turístico de Juturnayba**
OSCIP e Municípios de Tanguá e Rio Bonito
- **Sugestão de novo Trem Turístico do Mico Leão Dourado**
OSCIP
- **Sugestão de novo Trem Turístico do Vale do Café**
Municípios de Volta Redonda e Vassouras
- **Sugestão de novo Trenzinho de Imbetiba**
OSCIP
- **Sugestão de novo Trenzinho Turístico de Rocha Leão**
OSCIP

Estas proposições foram submetidas à avaliação técnica através da aplicação da metodologia utilizada para todos os demais projetos do PEF, bem como a uma análise sucinta de situação, cujos resultados são apresentados no APÊNDICE a este relatório, sendo destes apenas o Trem Turístico do Vale do Café não foi qualificado.

4 CARTEIRA FINAL DE PROJETOS

A avaliação técnica dos projetos, através da aplicação de metodologia desenvolvida especificamente no âmbito dos estudos do PEF pode ser vista no APÊNDICE a este relatório.

Na sequência desta etapa, será produzido o relatório P8, contemplando metodologia também própria para avaliação da maturidade e da oportunidade de

cada um dos projetos quanto às suas possibilidades de implantação, com um respectivo orçamento estimativo e conforme o plano de trabalho:

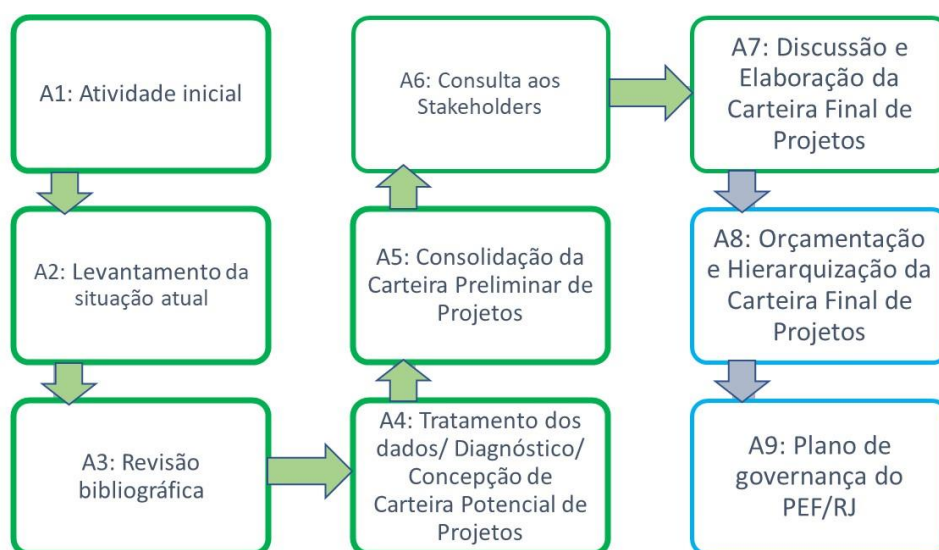


Figura 4-1 Plano de Trabalho do PEF

A **Carteira Final de Projetos** do PEF é estruturada segundo os programas *Carga sobre Trilhos* (PROCARGA), *Mobilidade sobre Trilhos* (PROMOB) e *Trens Turísticos* (PROTREM), *Projetos Institucionais* (PROINST).

4.1 PROCARGA (PRC)

A Tabela 4-1 apresenta os projetos qualificados para a Carteira Final, ordenados meramente por seu código (sem qualquer relação com prioridade, importância ou nota de avaliação), associados com o principal objetivo estratégico por ele atendido, observando que os projetos foram avaliados dentro de suas categorias ou naturezas (ver APÊNDICE).

PROCARGA		
Projetos Qualificados		Objetivo Estratégico
PRC-02	Plataforma Logística Central Rio (Caju/ Manguinhos)	Aumento do transporte de carga geral
PRC-03	Implantação do Terminal Multimodal de Queimados	Aumento do transporte de carga geral
PRC-04	Plataforma Logística Arco Leste (Comperj)	Aumento do transporte de carga geral
PRC-05	Plataforma Logística Arco Central (Cidade dos Meninos)	Aumento do transporte de carga geral
PRC-11	Melhorias no Corredor Ferroviário Rio-São Paulo da MRS	Maior conectividade MG/RJ/SP
PRC-12	Implantação de Terminais Intermodais na Região Central da RMSP (Mooca e Lapa)	Maior conectividade MG/RJ/SP
PRC-13	Implantação do Terminal de Igarapé (RMBH)	Maior conectividade MG/RJ/SP
PRC-15	Aumento da capacidade e da produtividade no ramal de acesso ao Porto do Rio (km 64 – Arará)	Aumento do transporte de carga geral
PRC-16	Aumento da capacidade e da produtividade no ramal de acesso ao Porto de Itaguaí (km 64 - Brisamar)	Melhor acesso às áreas portuárias existentes
PRC-17	Melhorias no Pátio do Arará	Melhor acesso às áreas portuárias existentes
PRC-18	Reconstrução e reformulação das linhas internas do Porto do Rio	Melhor acesso às áreas portuárias existentes
PRC-19	Recuperação das Linhas Ferroviárias internas do Porto de Itaguaí	Melhor acesso às áreas portuárias existentes
PRC-21	Implantação da EF-118	Acessibilidade a portos relevantes isolados
PRC-22	Implantação do CLIMA (Plataforma Logística de Macaé)	Acessibilidade a portos relevantes isolados
PRC-23	Conexão Três Rios - Porto do Açu	Acessibilidade a portos relevantes isolados
PRC-24	Implantação do Tramo Atlântico da EF-354	Acessibilidade a portos relevantes isolados
PRC-26	Adequação do Ramal Rio – São Paulo para circulação de vagões "Double Stack"	Maior conectividade MG/RJ/SP
PRC-27	Melhorias no cruzamento da Região Metropolitana de São Paulo	Maior conectividade MG/RJ/SP

Fonte: elaboração própria.

Tabela 4-1: Carteira Final do PROCARGA

4.2 PROMOB (PRM)

A Tabela 4-2 apresenta os projetos qualificados para a Carteira Final, ordenados meramente por seu código (sem qualquer relação com prioridade, importância ou nota de avaliação), associados com o principal objetivo estratégico por ele atendido, observando que os projetos foram avaliados dentro de suas categorias ou naturezas (ver APÊNDICE).

PROMOB		
Projetos Qualificados		Objetivo Estratégico
PRM-01	Ligação Ferroviária D. de Caxias – Honório Gurgel – Deodoro	Aumento da participação do sistema de trens urbanos na matriz de transporte públicos da RMRJ
PRM-02	Ligação Ferroviária N. Iguaçú–Belford Roxo–Gramacho–S Bento	Aumento da participação do sistema de trens urbanos na matriz de transporte públicos da RMRJ
PRM-03	Ligação Ferroviária Santa Cruz - Itaguaí	Aumento da participação do sistema de trens urbanos na matriz de transporte públicos da RMRJ
PRM-04	Ligação ferroviária entre o Estácio e o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro	Aumento da participação do sistema de trens urbanos na matriz de transporte públicos da RMRJ
PRM-05	EF-118 – Trens Regionais de Passageiros	Estímulo ao transporte ferroviário de passageiros-média distância
PRM-06	Trem de passageiros entre Macaé e Campos dos Goytacazes	Estímulo ao transporte ferroviário de passageiros-média distância
PRM-07	Trem de passageiros entre Volta Redonda - Barra Mansa - Resende (Linha Segregada)	Estímulo ao transporte ferroviário de passageiros-média distância

Fonte: elaboração própria.

Tabela 4-2: Carteira Final do PROMOB

4.3 PROTREM (PRT)

A Tabela 4-3 apresenta os projetos qualificados para a Carteira Final, ordenados meramente por seu código (sem qualquer relação com prioridade, importância ou nota de avaliação), associados com o principal objetivo estratégico por ele atendido, observando que os projetos foram avaliados dentro de suas categorias ou naturezas (ver APÊNDICE).

PROTREM		
	Projetos/Iniciativas Qualificados	Objetivo Estratégico
PRT-01	Revitalização da Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-02	Proposta de Reativação da Estrada de Ferro Mauá	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-03	Ramal Conrado – Miguel Pereira – Paty do Alferes	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-04	Ramal Trem da Mata Atlântica ligando Angra dos Reis – Lídice – Rio Claro;	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-05	Ramal Santa Cruz – Mangaratiba	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-06	Ramal de Sumidouro: Murinelli – Sumidouro	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-07	Ramal Macaé – Campos dos Goytacazes	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-08	Ramal São João da Barra (EF SESC-Gruaí)	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-09	Ramal Campista (Campos dos Goytacazes – Miracema)	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-10	Ramal Saracuruna – Cantagalo	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-11	Ramal da Fazenda Mato Alto (Guaratiba) Rio de Janeiro	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-12	Ramal Paraíba do Sul – Três Rios – Sapucaia (Jamapará)	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-13	Ramal Barrinha (Barra do Pirai – Japeri)	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-14	Ramal Barra do Pirai (Central, Ipiabas)	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-15	Trem Turístico em Conservatória	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-16	Trem Turístico de Nogueira a Itaipava	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-17	Trem Turístico da Estrada Real em Paraíba do Sul	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-18	Trem Turístico de Friburgo a Sumidouro	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-19	Museu Ferroviário Nacional	Utilização de edificações ferroviárias como equipamentos culturais para adensamento dos fluxos turísticos
PRT-20	Trem Rio - Minas	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-21	Ramal Cachoeiras de Macacu – Friburgo	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-22	Revitalização da Estrada de Ferro Maricá	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-23	Trem Turístico de Juturnayba	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-24	Trem Turístico do Mico Leão Dourado	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-26	Trenzinho de Imbetiba	Implantação de novos roteiros de trens turísticos
PRT-27	Trenzinho Turístico de Rocha Leão	Implantação de novos roteiros de trens turísticos

Fonte: elaboração própria.

Tabela 4-3: Carteira Final do PROTREM

4.4 PROINST (PRI)

É composta por projetos e iniciativas do Estado relacionadas com benefícios fiscais e projetos de lei, com o embasamento descrito a seguir:

4.4.1 Projetos de Benefícios Fiscais

Os benefícios fiscais, em âmbito estadual dada a natureza do PEF, podem se constituir em importante elemento de viabilização de projetos de infraestrutura.

Ocorre que o ERJ se encontra no Regime de Recuperação Fiscal – RRF¹, regido pela Lei Complementar Federal 159/2017, que em seu art. 8º, inciso IX, veda a *“a concessão ou a ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita, ressalvados os concedidos nos termos da alínea “g” do inciso XII do § 2o do art. 155 da Constituição Federal”*, inferindo-se que somente sejam elegíveis os benefícios fiscais aprovados pelo Conselho Nacional dos Secretários Estaduais de Fazenda – CONFAZ.

Dessa maneira, procedeu-se à catalogação de benefícios fiscais já concedidos pelo CONFAZ, mais diretamente ligados a questões ferroviárias, sendo sua compilação mostrada na Tabela 4.4-1

¹ Inicialmente válido para o período 2017 – 2020, estando em curso tratativas de prorrogação por mais 36 meses.

Ano	Instrumento básico	Estados	Finalidade	Vigência
1990	Convênio ICMS 65/90	SP	Autorizar SP a isentar as saídas de estabelecimento fabricante de 07 (sete) locomotivas adquiridas pela FEPASA, para transporte de produtos sólidos a granel	31/03/1991
1991	Convênio ICMS 24/91	SP	Autorizar a não exigência do ICMS sobre as saídas de 6 trens de passageiros, pela empresa COBRASMA com destino à FEPASA	Vinculação ao contrato da FEPASA com a COBRASMA
1993	Convênio ICMS 62/93	PR, MT e MS	Autorizar PR, MT e MS a conceder isenção do ICMS relativamente ao diferencial de alíquotas nas aquisições de bens, em operações interestaduais, realizadas FERROESTE e FERRONORTE, destinados ao ativo fixo das empresas ou empregados na construção de ferrovias	30/04/1998
1994	Convênio ICMS 100/94	MG	Autorizar MG a conceder isenção do ICMS sobre trilho TR-68, tratado termicamente, importado pela CVRD, para ser empregado na modernização da Estrada de Ferro Vitória Minas	31/12/1996
1996	Convênio ICMS 30/96	Estados fronteiriços	Isentar o ICMS das prestações de serviços de transporte ferroviário de carga vinculadas a operações de exportação e importação de países signatários do "Acordo sobre o Transporte Internacional"	Não definido
1997	Convênio ICMS 39/97	MG e GO	Autorizar MG e GO a reduzir em 33,33% a base de cálculo do ICMS na importação de trilhos de peso linear superior ou igual a 25 kg/m e inferior ou igual a 57 kg/m e dormentes de aço, realizada pela Ferrovia FCA para modernização da malha ferroviária	30/04/2000
1997	Convênio ICMS 49/97	PR, RS e SC	Autorizar os Estados do PR, RS e SC a reduzir em 33,33% a base de cálculo do ICMS na importação de trilho de peso linear superior ou igual a 25 kg/m e inferior ou igual a 57 kg/m realizada pela Ferrovia FSA para modernização da malha ferroviária	30/04/2000
2002	Convênio ICMS 63/02	MT	Autorizar MT a conceder isenção do ICMS relativo ao diferencial de alíquotas devido nas aquisições interestaduais de máquinas, aparelhos, equipamentos, suas partes, peças e outros materiais destinados à construção, operação, exploração e conservação da FERRONORTE	31/12/2020
2006	Convênio ICMS 32/06	Todos os Estados e DF	Autorizar os Estados e o Distrito Federal a conceder isenção do ICMS na importação de locomotiva e trilho para estrada de ferro	31/12/2020
2008	Protocolo ICMS 110/2008	MA e PI	Autorizar MA e PI a suspender o ICMS na saída de soja em grão para industrialização por encomenda promovida pelos estabelecimentos maranhenses da BUNGE ALIMENTOS S.A, para industrialização em estabelecimento da própria empresa, situado no Município de Uruçuí, Estado do Piauí, e destinada à produção de farelo de soja e óleo de soja em bruto	Não definido
2011	Convênio ICMS 85/2011	Todos os Estados	Autorizar os Estados a conceder crédito outorgado de ICMS destinado a aplicação em investimentos em infraestrutura	31/12/2022

Ano	Instrumento básico	Estados	Finalidade	Vigência
2017	Convênio ICMS 150/2017	PA	Autorizar o Estado do Pará a conceder isenção do ICMS nas operações e prestações relacionadas com transporte ferroviário.	Não definido
2019	Protocolo ICMS 40/19	MG e SP	Autorizar a FCA e a RUMO – MALHA CENTRAL a emitirem Conhecimento de Transporte Eletrônico – CT-e, após o início da prestação de serviço de transporte ferroviário de açúcar, farelo, soja e milho, destinados à exportação, via Terminais Portuários localizados na região portuária de Santos/ SP	Não definido
2020	Protocolo ICMS 21/20	MG e GO	Autorizar que as remessas, em transferência, das mercadorias importadas desembarçadas no Porto de Vitória e transportadas por ferrovia até o Terminal Integrador de Araguari/MG pela FERTILIZANTES TOCANTINS, para armazenagem no estabelecimento mineiro e subsequente produção de adubos e fertilizantes, assim como sua devolução, mesmo que fracionada, ao estabelecimento importador, ocorram ao abrigo da suspensão do ICMS	Não definido
2020	Protocolo ICMS 22/20	MA e TO	Autorizar a FNS a emitir Conhecimento de Transporte Eletrônico – CT-e – após o início da prestação de serviço de transporte ferroviário de açúcar, farelo, soja e milho, destinados à exportação, via Terminais Portuários localizados na região portuária de São Luís/ MA	Não definido

Fonte: elaboração própria.

Tabela 4.4-1: Incentivos fiscais CONFAZ para a área ferroviária

Observe-se, por oportuno, que vários desses instrumentos (Tabela 4.4-1) foram alterados ao longo do tempo, com a inserção de cláusulas para lhes conferir maior clareza, ratificação nacional e prorrogação de vigência, dentre outras alterações. A reprodução de todas essas alterações tornaria o entendimento do arcabouço normativo do Confaz mais complexo e desconectado do PEF, visto que o objetivo deste último é o de apenas assinalar possibilidades do uso de incentivo fiscal na alavancagem de projetos ferroviários.

Da análise da Tabela 4.4-1, retro, despontam diversos projetos institucionais, na área de incentivos fiscais, que podem colaborar com a alavancagem de projetos do PEF², como destacado na Tabela 4.4-2.

² Algo obviamente extensível aos demais estados da federação.

Projeto institucional	Escopo	Argumento	Benefícios
PRI - 1	Renovação e ampliação para os estados da isenção do ICMS sobre saída de fábrica de material rodante	Existência, no passado, dos convênios ICMS 65/90 e 24/91, e atualmente no convênio ICMS 150/2017	Eventual reativação de linhas de produção de material rodante na indústria do ERJ e menor custo de aquisição para operadores ferroviários
PRI - 2	Renovação e ampliação para os estados da isenção do diferencial de alíquotas de ICMS, nas operações interestaduais ¹ , na aquisição de bens e equipamentos para exploração ferroviária	Existência, no passado, dos convênios ICMS 62/93 e 63/02 ² , e atualmente no convênio ICMS 150/2017	Diminuição do Capex de empreendimentos ferroviários
PRI - 3	Renovação da isenção do ICMS na importação de trilhos e dormentes de aço	Existência, no passado, dos convênios ICMS 100/94, 39/97, 49/97 e 32/06 ³ , e atualmente no convênio ICMS 150/2017	Diminuição do Capex de empreendimentos ferroviários
PRI - 4	Ampliação para os estados da isenção do ICMS em mercadoria importada, já desembaraçada em portos nacionais, e transportada por ferrovia entre estados, objetivando seu armazenamento num terminal integrador de um estado e sua industrialização noutro estado, por uma mesma empresa	Existência do protocolo ICMS 21/20, entre MG e GO, em vigor	Incentivo ao maior uso da ferrovia na carga geral e da estrutura portuária do ERJ, com o conseqüente aumento recolhimento do ICMS de importação post que muitos estados não possuem uma boa conexão ferrovia- porto
PRI - 5	Ampliação para os estados da isenção do ICMS de produtos produzidos num estado, transportados por ferrovia e industrializados em outro, por uma mesma empresa	Existência do protocolo ICMS 110/2008, entre MA e PI, em vigor	Incentivo ao maior uso da ferrovia na carga geral e à industrialização, no ERJ, de matéria prima produzida em outros estados
PRI - 6	Detalhamento, em Decreto Estadual dos bens e equipamentos elegíveis para fins da isenção do ICMS em investimentos em infraestrutura ferroviária	Existência do convênio ICMS 85/2011 e 150/2017, em vigor	Diminuição do Capex de empreendimentos ferroviários
PRI - 7	Ampliação para os estados da possibilidade de isenção do ICMS na prestação de serviço de transporte ferroviário intermunicipal de carga e de passageiros	Existência do convênio ICMS 150/2017, em vigor	Diminuição do Opex de empreendimentos ferroviários
<p>¹ Numa operação interestadual um bem é fabricado no estado A e posto em uso num estado B. O ICMS tem duas alíquotas: a primeira dita interestadual, regulamentada pelo Senado Federal, que é recolhido ao estado de origem, sendo mais frequente o percentual de 12%; a segunda é o diferencial entre a alíquota interna do estado de destino (sendo mais frequente o percentual de 18%) e a alíquota interestadual.</p> <p>² A rigor, esse convênio vence em 31/12/2020.</p> <p>³ Esse convênio, diferente dos demais, é aplicável a todos os estados, mas vence em 31/12/2020, necessitando ser prorrogado.</p>			

Fonte: elaboração própria.

Tabela 4.4-2: Projetos de benefícios fiscais para o PEF

Ressalte-se a necessidade do Decreto Estadual que regulamente o convênio 85/2011 Confaz (Projeto PI – 6) trabalhar apenas com os itens de maior relevância econômica (aço, concreto, material rodante etc.), de sorte a se obter maior simplicidade e transparência na concessão e acompanhamento do benefício.

4.4.2 Projetos de Lei

Complementarmente aos processos de concessão e permissão de serviços públicos, a Constituição Federal de 1988 assegura a possibilidade de serviços de titularidade estatal serem explorados mediante autorização, competindo ao legislador ordinário estabelecer os contornos deste regime jurídico, em prol do interesse dos usuários finais por serviços de melhor qualidade, de menores preços e de mais opções de prestadores.

Nessa trilha foi elaborado o Projeto de Lei do Senado 261/2018, de autoria do senador José Serra, em fase final de tramitação, que dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; e altera legislações correlatas diversas.

De acordo com o relator da matéria, senador Jean Paul Prates, o PLS original foi modificado, passando a estar estruturado em 69 artigos, distribuídos em oito capítulos, que tratam de três assuntos distintos e inter-relacionados, a saber:

- i) **outorga de autorização à iniciativa privada** para construir ou adquirir ferrovias e explorar o transporte sobre os trilhos de sua propriedade, em regime de direito privado;
- ii) **autorregulação ferroviária**, que cria a possibilidade de que o próprio mercado promova a gestão e a coordenação do trânsito de pessoas e de mercadorias por linhas de diferentes empresas, cabendo ao Poder Público atuar apenas em caso de conflitos não conciliados pelas partes;

- iii) **segurança do trânsito e do transporte ferroviários**, assunto atualmente disposto no Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996.

Alguns estados, objetivando a aplicação dessa norma em seus territórios, com vistas à agilização da implementação de projetos ferroviários regionais, introduziram legislações próprias. São exemplos dessa iniciativa os estados do Mato Grosso e do Pará.

No caso do Pará, possivelmente motivada pela intenção de implantação da Ferrovia Paraense – Fepasa, foi promulgada Lei 8.908/2019, de grande interesse e amplitude, inclusive com menção a desonerações fiscais, que, por isso, merece ser reproduzida como feito a seguir:

CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei institui o Subsistema Ferroviário do Estado do Pará (SFEPA), integrante do Sistema Nacional de Viação, dispõe sobre sua composição, objetivos, administração e tratamento tributário, em consonância com a Constituição Federal e a Constituição do Estado do Pará em seus arts. 91, inciso XIII e 249, bem como com as Leis Federais nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nº 9.074, de 7 de julho de 1995, nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, e com a Lei Estadual nº 7.649, de 24 de julho de 2012.

Art. 2º O SFEPA é constituído pela infraestrutura física e operacional do transporte ferroviário de pessoas e bens nas ferrovias, existentes ou planejadas, sob jurisdição do Estado do Pará.

§ 1º O Estado do Pará poderá explorar a infraestrutura física e operacional do transporte ferroviário delegada por outro ente público, a qual integrará também o SFEPA.

§ 2º Integram o SFEPA os pátios e terminais, as oficinas de manutenção e demais instalações de propriedade do Estado do Pará.

Art. 3º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - poder concedente: o Estado do Pará, por meio do Poder Executivo;

II - concessão: a delegação de infraestrutura física e operacional do transporte ferroviário feita pelo poder concedente, mediante licitação, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

III - permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviço de transporte ferroviário, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco;

IV - autorização: outorga de direito à exploração de infraestrutura física e operacional do transporte ferroviário, sob regime jurídico de direito privado, formalizada mediante contrato de adesão;

V - arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas para exploração por prazo determinado do serviço ferroviário;

VI - convênio de delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração da infraestrutura física e operacional do transporte ferroviário de competência da União para o Estado do Pará ou a consórcio público, nos termos da Lei Federal nº 9.277, de 10 de maio de 1996;

VII - ferrovias existentes: instalações ferroviárias, compreendendo estradas de ferro de quaisquer natureza e extensão, pátios, terminais, oficinas de manutenção e demais instalações integrantes do SFEPA, construídas antes do advento desta Lei, desprovidas de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA);

VIII - ferrovias planejadas: infraestruturas ferroviárias que já possuam EVTEA devidamente aprovado pelo órgão competente;

IX - serviço público de transporte ferroviário de pessoas: serviço de transporte ferroviário destinado ao deslocamento de passageiros;

X - serviço público de transporte ferroviário de bens: serviço de transporte ferroviário destinado ao deslocamento de bens móveis;

XI - projeto de caráter estratégico: empreendimentos ferroviários de relevante interesse socioeconômico de âmbito regional ou nacional, assim definidos em ato do Chefe do Poder Executivo Estadual; e

XII - transporte ferroviário de carga dedicada: serviço de transporte ferroviário exercido para transporte de bens preponderantemente de determinada pessoa jurídica ou espécie de carga.

Art. 4º São objetivos principais do SFEPA:

I - promover a integração do Estado com o Sistema Federal de Viação e com as unidades federadas limítrofes; e

II - possibilitar a circulação econômica de bens e prover meios e facilidades de transporte coletivo de passageiros, mediante oferta de infraestrutura viária adequada e operação racional e segura do transporte intermunicipal.

Art. 5º A relação de ferrovias que integram o SFEPA será consolidada por ato do Chefe do Poder Executivo Estadual, indicando os traçados referenciados por localidades intermediárias ou pontos de passagem.

Parágrafo único. As localidades intermediárias mencionadas nas relações descritivas dos projetos ferroviários são indicativas de traçado, não constituindo pontos obrigatórios de passagem do traçado definitivo.

CAPÍTULO II - DA ADMINISTRAÇÃO DO SUBSISTEMA FERROVIÁRIO DO ESTADO DO PARÁ

Art. 6º Compete ao Estado do Pará a administração do SFEPA, compreendendo o planejamento, a construção, a manutenção, a operação, a exploração e a fiscalização dos serviços e obras públicas referentes ao

transporte ferroviário de sua competência, incluindo o transporte intermunicipal e os a ele delegados por outros entes públicos.

Parágrafo único. A Agência Estadual de Regulação e Controle de Serviços Públicos (ARCON), exercerá as competências relativas à regulação, controle e fiscalização da prestação dos serviços públicos do SFEPA, de acordo com as atribuições previstas na Lei Estadual nº 6.099, de 30 de dezembro de 1997, e normas correlatas, observando-se o disposto nesta Lei.

Art. 7º O Estado do Pará exercerá suas competências relativas ao SFEPA, inclusive as delegadas a ele por outros entes públicos, no todo ou em parte, diretamente, por meio da Secretaria de Estado de Transportes ou mediante:

I - concessão, permissão, autorização ou arrendamento à empresa pública ou privada; e

II - parceria público-privada, nos termos da Lei Estadual nº 7.649, de 2012.

Art. 8º O Estado do Pará poderá aplicar recursos financeiros no SFEPA, qualquer que seja o regime de administração adotado.

Parágrafo único. Nas hipóteses previstas nos incisos I e II do art. 7º desta Lei, é vedada a aplicação de recursos do Estado do Pará em obra ou serviço que, nos termos do respectivo contrato ou outro instrumento de delegação, constitua responsabilidade de qualquer das demais partes envolvidas.

CAPÍTULO III - DOS REGIMES DE EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA FÍSICA E OPERACIONAL DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PESSOAS E BENS

Art. 9º A exploração da infraestrutura física e operacional do transporte ferroviário de pessoas e bens dar-se-á mediante delegação nas hipóteses previstas nos incisos I e II do art. 7º desta Lei, observando também a legislação federal correlata, aplicável subsidiariamente no que for compatível.

Art. 10. Ressalvado o disposto em legislação específica, as delegações de que tratam os incisos I e II do art. 7º desta Lei, conforme dispõem a alínea "d" do inciso XII do art. 21 da Constituição Federal e o caput do art. 28 da Constituição do Estado do Pará, serão outorgadas nas seguintes modalidades:

I - concessão para:

a) exploração de ferrovias delegadas pela União ao Estado do Pará, por meio de convênio de delegação, que componham a infraestrutura do Sistema Nacional de Viação, na forma do art. 14, inciso I, alínea "a", da Lei Federal nº 10.233, de 5 de junho de 2001, salvo determinação expressa no convênio de delegação;

b) prestação regular de serviços de transporte ferroviário de pessoas, associada à exploração da infraestrutura ferroviária; e

c) prestação de serviços de transporte ferroviário de bens associada à exploração da infraestrutura ferroviária, excetuadas as hipóteses do inciso III do art. 10 desta Lei;

II - permissão para prestação regular de serviços de transporte ferroviário de passageiros, desvinculada da exploração de infraestrutura; e

III - autorização para:

a) exploração da infraestrutura e operacionalização de trechos ferroviários de curta extensão, classificados como ferrovias de ligação, ramais e acessos ferroviários, conectados a uma ferrovia integrante do SFEPA, existente ou planejada;

b) exploração de trechos ferroviários desativados na forma do art. 34 desta Lei;

c) exploração da infraestrutura e operacionalização de ferrovias classificadas como projeto de caráter estratégico;

d) exploração da infraestrutura e operacionalização de ferrovias que tenham vocação preponderante ao transporte ferroviário de carga dedicada, ainda que atendam a outras demandas de transporte de bens e pessoas; e

e) prestação não regular de serviços de transporte ferroviário de passageiros, desvinculados da exploração de infraestrutura.

§ 1º A concessão, a permissão e o arrendamento serão obrigatoriamente precedidos de procedimento licitatório, que deverá prever a possibilidade de participação de pessoas jurídicas brasileiras e estrangeiras.

§ 2º A autorização dar-se-á mediante requerimento do interessado e será explorada sob regime de direito privado, formalizada por meio de contrato de adesão, conforme regramento contido na Seção II deste Capítulo.

Art. 11. Compete à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia recepcionar os projetos de concessões, permissões, autorizações e arrendamentos previstos nesta Lei, cabendo planejar, coordenar, acompanhar, executar, sugerir modelos de parcerias que melhor atendam ao interesse público, encaminhar, quando couber, ao Conselho Gestor de Parceria Público-Privada estudos e/ou projetos para análise ou coordenar, analisar ou indicar a necessidade de elaboração de Procedimento de Manifestação de Interesse Privado.

§ 1º Os procedimentos administrativos necessários à consecução das delegações previstas nesta Lei deverão ser conduzidos por Comissão Especial composta pelos seguintes órgãos e entidades:

I - Secretaria de Estado de Transportes;

II - Secretaria de Estado de Planejamento;

III - Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia; e

IV - ARCON.

§ 2º Sempre que necessário, será assegurado consulta pública para resguardar direitos das populações indígenas e tradicionais afetadas.

Seção I - Do Regime de Concessão e Permissão

Art. 12. Fica o Poder Executivo Estadual autorizado a conceder os serviços referentes ao transporte ferroviário de pessoas e bens sob sua jurisdição, nas hipóteses elencadas no art. 10 desta Lei, observando as regras disciplinadas nas Leis Federais nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nº 9.074, de 7 de julho de 1995 nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, objeto de concessão comum, e na Lei Estadual nº 7.649, de 2012, quando se tratar de parceria público-privada.

Art. 13. Na hipótese de utilização de projetos, estudos, levantamentos ou investigações provenientes de Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), o instrumento convocatório deverá conter a forma e as condições de ressarcimento dos respectivos estudos, além de cláusula que condicione a assinatura do contrato ao ressarcimento dos valores relativos aos estudos elaborados, na forma do Decreto Estadual nº 1.242, de 16 de março de 2015.

Art. 14. A tarifa do serviço público nos casos desta Seção será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de reajuste e de revisão previstas no edital, no contrato, em regulamentos e na legislação aplicável, dependendo da modalidade adotada.

§ 1º A tarifa é o valor cobrado para o deslocamento de uma unidade de carga ou passageiro da estação de origem para a estação de destino.

§ 2º As tarifas do serviço público de transporte ferroviário, fixadas contratualmente, deverão constituir o limite máximo a ser cobrado, observado o disposto nesta Lei.

§ 3º A expressão monetária das tarifas de referência deverá ser reajustada pelo poder concedente com a finalidade de restaurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, mediante solicitação, quando couber.

§ 4º As tarifas de referência deverão ser revistas pelo poder concedente, para mais ou para menos, por iniciativa própria ou por solicitação, sempre que ocorrer alteração justificada que modifique o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 5º A concessionária ou permissionária deverá divulgar as tabelas vigentes para os serviços de transporte ferroviário.

§ 6º Será concedida tarifa diferenciada para o transporte de alimentos oriundos da agricultura familiar.

Art. 15. Compete à ARCON o reajuste e a revisão das tarifas referentes aos serviços de transporte ferroviário de passageiros e cargas, nos termos desta Lei e das normas regulamentares.

Parágrafo único. A definição da revisão e do reajuste das tarifas mencionadas neste artigo levarão em consideração, dentre outros, os seguintes aspectos:

I - a remuneração do capital empregado para a prestação do serviço e o equilíbrio econômico-financeiro do contrato;

II - a manutenção do bom nível do serviço estipulado e a possibilidade de sua melhoria;

III - a coleta de dados e a prestação de informações pelas empresas delegadas, por meio de procedimentos uniformes;

IV - a modicidade e a adequação da tarifa;

V - os mecanismos de controle que garantam a confiabilidade das informações; e

VI - outros princípios e critérios básicos adotados para aprimoramento do modelo tarifário.

Art. 16. As operações acessórias à realização do transporte, tais como carregamento, descarregamento, transbordo, armazenagem, pesagem e manobras serão remuneradas por meio de tarifas adicionais, que a concessionária ou permissionária poderá cobrar mediante negociação com o usuário, desde que previstas expressamente no contrato de transporte.

Seção II - Do Regime de Autorização

Art. 17. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas no inciso III do art. 10 desta Lei e apresenta as seguintes características:

I - independe de licitação;

II - é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, em ambiente de livre e aberta competição;

III - não prevê prazo de vigência ou termo final, extinguindo-se pela sua plena eficácia, por renúncia, anulação ou cassação;

IV - é exercida em conformidade com a legislação ambiental e consumerista vigentes, visando à preservação do meio ambiente equilibrado e adequada prestação de serviços aos usuários; e

V - objetiva a promoção do desenvolvimento econômico e social, por meio da ampliação do mercado ferroviário no transporte de pessoas e bens.

Parágrafo único. Ressalvada a hipótese de que trata o art. 22 desta Lei, a autorizatória poderá prestar serviço de transporte ferroviário de cargas a terceiros, na medida de disponibilidade de capacidade e seguindo os princípios do serviço adequado e da livre iniciativa.

Art. 18. A autorização será outorgada pela ARCON mediante requerimento do interessado e será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá, no que for compatível, as cláusulas aplicáveis aos regimes de concessão e permissão, além de cláusulas que disponham, no mínimo, sobre:

I - o objeto da autorização, prazo de vigência e possibilidade de prorrogação;

II - a modalidade, forma e condições da exploração da ferrovia;

III - a indicação dos investimentos de responsabilidade do autorizado;

IV - as condições para sua adequação às finalidades de atendimento ao interesse público, à segurança das populações e à preservação do meio ambiente;

V - os direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e

expansão do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;

VI - o regime jurídico de responsabilização pela exploração dos serviços ferroviários;

VII - a natureza precária e rescindibilidade unilateral pela Administração Pública Estadual;

VIII - as condições de fiscalização e as hipóteses de anulação, cassação e extinção do contrato;

IX - as sanções pela inexecução total ou parcial ou pela execução deficitária dos serviços de transporte ferroviário; e

X - o foro e o modo para solução extrajudicial das divergências contratuais.

§ 1º Na hipótese de utilização de projetos, estudos, levantamentos ou investigações provenientes de PMI conduzidos pelo Poder Público Estadual, na forma do Decreto Estadual nº 1.242, de 2015, o contrato de adesão somente será assinado após a comprovação do ressarcimento dos valores relativos aos estudos elaborados e efetivamente utilizados na concepção do projeto definitivo.

§ 2º O requerimento formulado pelo interessado na obtenção da autorização de transporte de serviços ferroviários deverá ser instruído com a documentação exigida, conforme estabelecido em ato específico da ARCON.

§ 3º O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial do Estado, no prazo de dez dias de sua assinatura, como condição de sua eficácia, incorrendo em crime de responsabilidade o agente ou autoridade pública que não tomar esta providência.

Art. 19. A empresa autorizada não terá direito adquirido à permanência das condições vigentes na outorga da autorização ou do início das atividades, devendo observar as novas condições impostas por lei e pela regulamentação, que lhe fixará prazo suficiente para adaptação.

Art. 20. Os preços dos serviços autorizados serão livres, reprimindo-se toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico.

Parágrafo único. O Poder Público Estadual poderá intervir na prestação dos serviços ferroviários com o objetivo de cessar abuso de direito ou infração contra a ordem econômica, inclusive com o estabelecimento de obrigações específicas para a autorização, sem prejuízo das sanções previstas no instrumento contratual, podendo até mesmo rescindi-lo.

Art. 21. Em caso de perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização, de sua transferência irregular ou de prática de infrações graves, na forma estabelecida em lei ou no contrato, a Administração Pública Estadual poderá extinguir a autorização, o que será feito mediante procedimento administrativo prévio, garantidos o contraditório e a ampla defesa.

Art. 22. É facultado à ARCON autorizar a prestação de serviços de transporte sujeitos a outras formas de outorga, em caráter especial e de emergência.

§ 1º A autorização em caráter de emergência vigorará por prazo máximo e improrrogável de cento e oitenta dias, não gerando direitos para a continuidade da prestação dos serviços.

§ 2º A liberdade de preços referida no art. 20 desta Lei não se aplica à autorização em caráter de emergência, sujeitando-se a empresa autorizada, neste caso, ao regime de preços estabelecido pelo Poder Público Estadual.

Seção III - Das Disposições Comuns aos Regimes de Delegação

Art. 23. A delegatária do serviço de transporte ferroviário deverá atender o usuário sem discriminação e prestar-lhe o serviço adequado, observando-se, no que couber, dentre outras:

I - as normas de proteção ambiental;

II - as normas atinentes ao conforto e à saúde dos passageiros e operadores de veículos;

III - a obrigatoriedade de adaptação nos transportes ferroviários coletivos para pessoas com deficiência; e

IV - o respeito à legislação disciplinadora da gratuidade na prestação dos serviços.

Art. 24. A delegatária é responsável por todo o transporte a seu cargo e pela qualidade dos serviços prestados aos usuários, bem como pelos compromissos que assumir com estes.

Art. 25. O regime jurídico de responsabilidade da delegatária pela prestação de serviços de transporte ferroviário de pessoas e bens observará o disposto no Decreto Federal nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912, o Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Poder Executivo Federal por meio do Decreto Federal nº 1.832, de 4 de março de 1996, bem como os atos normativos editados pela ARCON.

Art. 26. A delegatária adotará as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa destinadas a:

I - garantir a regularidade e a normalidade do tráfego;

II - garantir a integridade dos passageiros e dos bens que lhe forem confiados;

III - prevenir acidentes;

IV - garantir a manutenção da ordem em suas dependências; e

V - garantir o cumprimento dos direitos e deveres dos usuários.

Art. 27. Compete à delegatária exercer a vigilância nas áreas sob sua responsabilidade e, em ação harmônica, quando necessário, com a das autoridades policiais competentes.

Art. 28. Em caso de conflito ou acidente, havendo vítima, o responsável pela segurança é obrigado a, de imediato, providenciar o socorro às vítimas e dar conhecimento do fato à autoridade policial competente, na forma da lei.

CAPÍTULO IV - DO TRATAMENTO TRIBUTÁRIO DO SUBSISTEMA FERROVIÁRIO DO ESTADO DO PARÁ

Art. 29. Conforme autorizado pelo Convênio ICMS nº 150, de 19 de outubro de 2017, ficam isentas do pagamento do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), as operações e prestações, a seguir relacionadas, realizadas em estabelecimento localizado no Estado do Pará, responsável pela fabricação, reforma ou manutenção de trens, locomotivas, vagões e contêineres:

I - importações do exterior de insumos e de bens destinados ao ativo imobilizado, sem similar nacional; e

II - relativamente ao diferencial de alíquota, nas:

a) operações interestaduais de bens destinados ao ativo imobilizado; e

b) prestações de serviço de transporte dos bens de que trata a alínea "a" deste inciso.

Parágrafo único. A inexistência de produto similar nacional será atestada:

I - por órgão federal competente ou por entidade administrativa do setor produtivo de máquinas, aparelhos e equipamentos com abrangência em todo o território nacional; e

II - nas hipóteses de partes e peças, sendo inaplicável o disposto no inciso I deste parágrafo único, por órgão legitimado pela correspondente Secretaria do Estado do Pará.

Art. 30. Ficam isentas do pagamento do ICMS as saídas internas de:

I - insumos e bens destinados ao ativo imobilizado de estabelecimento, localizado no Estado do Pará, responsável pela fabricação, reforma ou manutenção de trens, locomotivas, vagões e contêineres;

II - trens, locomotivas, vagões e contêineres destinados ao ativo imobilizado das empresas concessionárias e prestadoras de serviço de transporte ferroviário;

III - componentes e acessórios de vias férreas, inclusive eletrificação e sinalização, para empresas concessionárias e prestadoras de serviço de transporte ferroviário; e

IV - trens, locomotivas, vagões e contêineres para empresas intermediárias para cessão por arrendamento mercantil ou aluguel.

Art. 31. Ficam isentas do pagamento do ICMS as prestações de serviço de transporte ferroviário intermunicipal de cargas e de passageiros, que tenha início e término em território paraense.

Art. 32. A isenção de que trata este Capítulo não se aplica às operações com mercadorias sujeitas ao regime de substituição tributária, nas aquisições de água, energia elétrica, prestação de serviço de comunicação e outros serviços públicos concedidos.

Art. 33. A fruição do benefício de que trata este Capítulo fica condicionada:

I - à comprovação do efetivo emprego das mercadorias e dos bens nas obras de infraestrutura física e operacional do transporte ferroviário de pessoas e de bens das ferrovias existentes ou planejadas do SFEPA, inclusive os a ele delegados; e

II - ao cumprimento de outras obrigações estabelecidas na legislação estadual.

CAPÍTULO V - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 34. Fica o Estado do Pará autorizado a desativar ou erradicar trechos ferroviários, sob sua jurisdição, de tráfego inexpressivo, não passíveis de exploração na forma do art. 7º desta Lei, assegurada a existência de alternativa de transporte para o atendimento aos usuários do trecho a ser desativado ou erradicado.

Parágrafo único. O Estado do Pará poderá alienar os bens decorrentes da desativação ou erradicação dos trechos ferroviários previstos no caput deste artigo.

Art. 35. O Poder Executivo Estadual poderá editar normas complementares para a fiel execução desta Lei.

Art. 36. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

Já no caso mato-grossense foi aprovada, em 17 de outubro de 2020, a Emenda Constitucional 16/2020, com o seguinte teor:

Altera o Artigo 131 da Constituição do Estado do Mato Grosso.

A MESA DIRETORA DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO, nos termos do que dispõe o Art. 38 da Constituição Estadual, promulga a seguinte emenda ao texto constitucional:

Art. 1º O Art. 131 da Constituição do Estado de Mato Grosso passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 131. Compete ao Estado explorar diretamente ou mediante concessão, permissão ou autorização a prestação de serviços públicos.

§ 1º A permissão ou concessão para a prestação de serviços públicos, sempre mediante licitação, será regulada por lei, que disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação e as condições de caducidade, fiscalização, rescisão e reversão de concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - tarifas que permitam cobrir o custo, a depreciação dos equipamentos e os investimentos na melhoria e a expansão dos serviços;

IV - a obrigatoriedade de manter o serviço adequado;

V - a reversão dos bens vinculados ao serviço público objeto de concessão ou permissão.

§ 2º Os contratos de concessão e permissão de serviços públicos serão firmados por prazo determinado.

§ 3º A cassação de concessão e permissão de serviço público inabilitará, em qualquer hipótese, a participação do concessionário ou permissionário em nova concorrência pública para serviços da mesma natureza.

§ 4º A exploração dos serviços públicos mediante autorização deve observar os princípios da eficiência, segurança, atualidade, generalidade e cortesia na prestação, na forma da lei, precedida de procedimento que

garanta publicidade, transparência e igualdade de acesso aos interessados.”

Art. 2º Esta Emenda Constitucional entra em vigor na data da sua promulgação.

Dessa forma, propôs-se, como projeto institucional do PEF, a introdução do **PRI-08**, que, a exemplo do estado do Pará, trataria da elaboração e aprovação pelo parlamento fluminense de lei instituindo o Subsistema Ferroviário do Estado do Rio de Janeiro, e dispendo sobre sua composição, objetivos, administração e tratamento tributário concernentes à exploração da infraestrutura física e operacional do transporte ferroviário de pessoas e bens no território fluminense.

O projeto inicialmente contemplado na *Carteira Potencial, Fomento ao desenvolvimento do mercado de OTI*, trata da “elaboração de estudo e diagnóstico para fomentar a atuação de prestadores de serviços especializados no elo da cadeia de atividades executadas em pátios e terminais intermodais, incluindo: I) Estudo do mercado, II) Estudo da legislação afim, e III) Estudo de mecanismos de financiamento e estímulo. Vislumbra-se executar parte deste escopo em parceria com as entidades SEST/SENAT tendo em vista sua compreensão prática de ações neste setor.”

É, portanto, uma ação de fomento a ser promovida pelo Estado do Rio de Janeiro, razão pela qual compõe como **PRI-09** este grupo de projetos institucionais da Carteira Final do PEF.

Dois temas relacionados com as ferrovias de carga são muito relevantes para o Estado e dizem respeito a:

- a) ocupações da faixa de domínio das ferrovias de carga presentes em seu território, notadamente MRS e a FCA;
- b) eventual devolução de trechos por parte dessas mesmas concessionárias ao Poder Concedente.

Ambos os temas são inerentes à relação direta entre Concessionário e Poder Concedente (através da ANTT-Agência Nacional de Transportes Terrestres), já existindo inclusive dispositivos e normas federais que os regulam, e, portanto, estão fora da jurisdição dos organismos da administração estadual.

Entretanto é de relevante importância para o Estado conhecer e poder acompanhar o andamento dos processos, no âmbito ANTT-Concessionária, relacionados a ambos os temas, com vistas a preservar os interesses e objetivos estratégicos do Rio de Janeiro.

Para tanto, é preciso instrumentalizar notadamente a SETRANS-RJ, além de outros órgãos da administração estadual, e por essa razão inclui-se o projeto institucional **PRI-10**, para implantação de um sistema de acompanhamento e controle dos processos de equacionamento das invasões de faixa de domínio e de devolução de trechos, quando relacionados com as concessionárias MRS e FCA, no território fluminense.

A tabela a seguir mostra a composição da carteira de projetos do PROINST:

Projeto institucional	Escopo	Argumento	Benefícios
PRI - 1	Renovação e ampliação para os estados da isenção do ICMS sobre saída de fábrica de material rodante	Existência, no passado, dos convênios ICMS 65/90 e 24/91, e atualmente no convênio ICMS 150/2017	Eventual reativação de linhas de produção de material rodante na indústria do ERJ e menor custo de aquisição para operadores ferroviários
PRI - 2	Renovação e ampliação para os estados da isenção do diferencial de alíquotas de ICMS, nas operações interestaduais ³ , na aquisição de bens e equipamentos para exploração ferroviária	Existência, no passado, dos convênios ICMS 62/93 e 63/02 ⁴ , e atualmente no convênio ICMS 150/2017	Diminuição do Capex de empreendimentos ferroviários
PRI - 3	Renovação da isenção do ICMS na importação de trilhos e dormentes de aço	Existência, no passado, dos convênios ICMS 100/94, 39/97, 49/97 e 32/06 ⁵ , e atualmente no convênio ICMS 150/2017	Diminuição do Capex de empreendimentos ferroviários
PRI - 4	Ampliação para os estados da isenção do ICMS em mercadoria importada, já desembaraçada em portos nacionais, e transportada por ferrovia entre estados, objetivando seu armazenamento num terminal	Existência do protocolo ICMS 21/20, entre MG e GO, em vigor	Incentivo ao maior uso da ferrovia na carga geral e da estrutura portuária do ERJ, com o consequente aumento recolhimento do ICMS de importação post que muitos estados não

³ Numa operação interestadual um bem é fabricado no estado A e posto em uso num estado B. O ICMS tem duas alíquotas: a primeira dita interestadual, regulamentada pelo Senado Federal, que é recolhido ao estado de origem, sendo mais frequente o percentual de 12%; a segunda é o diferencial entre a alíquota interna do estado de destino (sendo mais frequente o percentual de 18%) e a alíquota interestadual.

⁴ A rigor, esse convênio vence em 31/12/2020.

⁵ Esse convênio, diferente dos demais, é aplicável a todos os estados, mas vence em 31/12/2020, necessitando ser prorrogado.

	integrador de um estado e sua industrialização noutra estado, por uma mesma empresa		possuem uma boa conexão ferrovia- porto
PRI - 5	Ampliação para os estados da isenção do ICMS de produtos produzidos num estado, transportados por ferrovia e industrializados em outro, por uma mesma empresa	Existência do protocolo ICMS 110/2008, entre MA e PI, em vigor	Incentivo ao maior uso da ferrovia na carga geral e à industrialização, no ERJ, de matéria prima produzida em outros estados
PRI - 6	Detalhamento, em Decreto Estadual dos bens e equipamentos elegíveis para fins da isenção do ICMS em investimentos em infraestrutura ferroviária	Existência do convênio ICMS 85/2011 e 150/2017, em vigor	Diminuição do Capex de empreendimentos ferroviários
PRI - 7	Ampliação para os estados da possibilidade de isenção do ICMS na prestação de serviço de transporte ferroviário intermunicipal de carga e de passageiros	Existência do convênio ICMS 150/2017, em vigor	Diminuição do Opex de empreendimentos ferroviários
PRI-8	Elaboração e aprovação pelo parlamento fluminense de lei instituindo o Subsistema Ferroviário do Estado do Rio de Janeiro	Existência da Lei 8.908/2019	Otimização da exploração da infraestrutura física e operacional do transporte ferroviário de pessoas e bens no território fluminense.
PRI-9	Elaboração de estudo e diagnóstico para fomentar a atuação de prestadores de serviços especializados no elo da cadeia de atividades executadas em pátios e terminais intermodais	Iniciativa para incrementar o transporte de carga geral sobre trilhos no RJ.	Otimização da eficiência na operação de terminais intermodais e agregar valor ao sistema ferroviário.
PRI-10	Implantação de Sistema de Controle e Acompanhamento de Processos inerentes à relação entre Poder Concedente e Concessionária	Necessidade do Estado ter acesso às informações relacionadas com processos de Equacionamento de Invasões de Faixa de Domínio e de Devolução de Trechos	Preservar os interesses do Estado do Rio de Janeiro quanto aos resultados desses processos

Tabela 4.4-3: Carteira Final do PROINST

:

5 BIBLIOGRAFIA

ADB, 2016. **Guidelines for the evaluation of public sector operations.** Independent Evaluation Department, Asian Development Bank. Manila: ADB, 68 p.

ARC, 2017. **The ARC TIP project evaluation framework.** Publicação da Atlanta Regional Commission - ARC. Disponível em: < <https://atlantaregional.org/plans-reports/arc-tip-project-evaluation-framework/>>. Acesso em: 01 de novembro de 2020.

ECG, 2012. **Big book on evaluation good practice standards.** Publicação do Evaluation Cooperation Group – ECG, 161 p. Disponível em: < <https://www.ecgnet.org/document/ecg-big-book-good-practice-standards>>. Acesso em: 08 de novembro de 2020.

HANSEN, S., TOO, E. e TIENDUNG, L., 2019. **Criteria to consider in selecting and prioritizing infrastructure projects.** MATEC Web of Conferences, vol. 270, 7 p. Disponível em: <<https://doi.org/10.1051/mateconf/201927006004>>. Acesso em: 01 de novembro de 2020.

MARCELO, D., MANDRI-PERROTT, C., HOUSE, S. e SCHWARTZ, J., 2016. **An alternative approach to project selection: the infrastructure prioritization framework.** Publicação do World Bank PPP Group. Washington: World Bank, 40 p.

MDOT, 2018. **Transportation project-based scoring model.** Technical Guide, Maryland Department of Transportation – MDOT, 39 p. Disponível em: <http://www.mdot.maryland.gov/newMDOT/Planning/Chapter_30_Score/Images_and_Documents/MDOT_TechnicalGuide_Final_12292017.pdf>. Acesso em: 03 de novembro de 2020.

PINTO, J. K., 2019. **Project management: achieving competitive advantage.** New York: Pearson, 5th ed., pp. 80 – 119.

PNUD, 2013. **Atlas do desenvolvimento humano**. Publicação do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD. Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/>>. Acesso em: 15 de novembro de 2020.

PWC, 2013. **Measuring and managing total impact: a new language for business decisions**. Publicação da Consultora PwC. Disponível em: <www.pwc.com/gx/en/sustainability/publications/total-impact-measurement-management/assets/pwc-timm-report.pdf>. Acesso em: 01 de novembro de 2020.

VEIGA DE ALMEIDA, M. H., 2017. Contextualização e motivação. **In:** Explicitando as contribuições para o desenvolvimento no BNDES: a Tese de Impacto de Investimento em Projetos (Tiip) como método de avaliação *ex ante*. Veiga de Almeida, M. H. e Carneiro, J. P. (org.), BNDES, Texto para Discussão no. 116. Rio de Janeiro: BNDES, pp. 12 – 17.

WORLD BANK, 2016. **Infrastructure prioritization framework summary**. Publicação do World Bank Public-Private Partnerships CCSA, 40 p. Disponível em: <https://library.pppknowledgelab.org/attached_files/doc_formats/1101/original/InfraPrioritizationFramework_Summary.pdf?1480714297>. Acesso em: 10 de novembro de 2020.