

representa.coop



INFORME **RELAÇÕES INSTITUCIONAIS**

[semanal]

IRP Nº 158

19 a 23 de agosto de 2024





DESESTATIZAÇÃO DA FERROESTE MARCA O DEBATE LEGISLATIVO

ALEP APROVA DESESTATIZAÇÃO DA FERROESTE

Na última terça-feira (20/08) a ALEP aprovou em terceira discussão o PL 512/2024 que autoriza a desestatização da Ferroeste. O projeto de autoria do Poder Executivo teve emendas realizadas pelo Poder Legislativo em conversa com as entidades do Setor Produtivo do G7.

Segundo o governo, o objetivo da proposta, é potencializar os investimentos no modal ferroviário, promovendo a redução de custos logísticos para o setor produtivo, além de apoiar a expansão das cooperativas e da produção agropecuária. Na prática, a nova lei autoriza o governo a alienar ou transferir, total ou parcialmente, a sociedade, os seus ativos, a participação societária, direta ou indireta, no capital social da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. – Ferroeste. A empresa administra o trecho de 248 quilômetros entre Guarapuava e Cascavel.

As quatro emendas de plenário foram acatadas na forma de uma subemenda substitutiva geral. O texto recebeu 40 votos favoráveis e 6 contrários em segunda discussão, e 39 votos favoráveis e 6 contrários na terceira discussão.

As emendas construídas com contribuições do setor produtivo, preveem para a exploração do trecho ferroviário entre Guarapuava e Cascavel, a garantia da manutenção dos atuais contratos de cessão de uso do Terminal Ferroviário de Cascavel, e o direito de preferência aos cessionários em caso de prorrogação dos contratos.



A FERROESTE E OS PRÓXIMOS PASSOS DA DESESTATIZAÇÃO

A Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A, ou **Ferroeste**, é uma **empresa ferroviária estatal criada em 15 de março de 1988**, que tem como principal acionista o estado do Paraná. No entanto, só em 1991 a Assembleia Legislativa do Paraná decretou e sancionou a Lei nº 9892, de 31 de dezembro, que autorizou o Poder Executivo a efetivar participação acionária do Estado do Paraná na Ferroeste.

Concebida principalmente para transporte de grãos e insumos para plantio, a Ferroeste, denominada no passado de "**Ferrovia da Soja**" e "**Ferrovia da Produção**", teve sua construção iniciada em 15 de março de 1991. A obra foi construída pelo governo paranaense em parceria com o Exército Brasileiro, entre 1991 e 1994, e custou US\$ 360 milhões, pagos integralmente com recursos do Estado. O primeiro trecho implantado foi o **de Guarapuava a Cascavel**, com 248,6 quilômetros. Entre 1996 a ferrovia foi subconcedida a iniciativa privada, no entanto, a empresa não cumpriu os requisitos da concessão e em 2003 o estado do Paraná entrou com liminar para retomar a operação da rodovia, o que só ocorreu efetivamente em 2006.

O texto que **autoriza a desestatização**, está na **Comissão de Redação da ALEP** e passará por uma última análise em plenário. Após o despacho do texto final, o governo está autorizado a elaborar estudos para dar continuidade ao processo. O texto diz que deverão ser realizadas no **mínimo duas audiências públicas** – uma no início da realização dos estudos técnicos e uma antes da aprovação final dos mesmos. Também deverão ser realizadas audiências antes da realização de qualquer operação.

Além disso, todos os documentos públicos e particulares produzidos por serviços de consultoria e assessorias técnicas especializadas deverão ser publicados em até quarenta e oito horas após entrega.



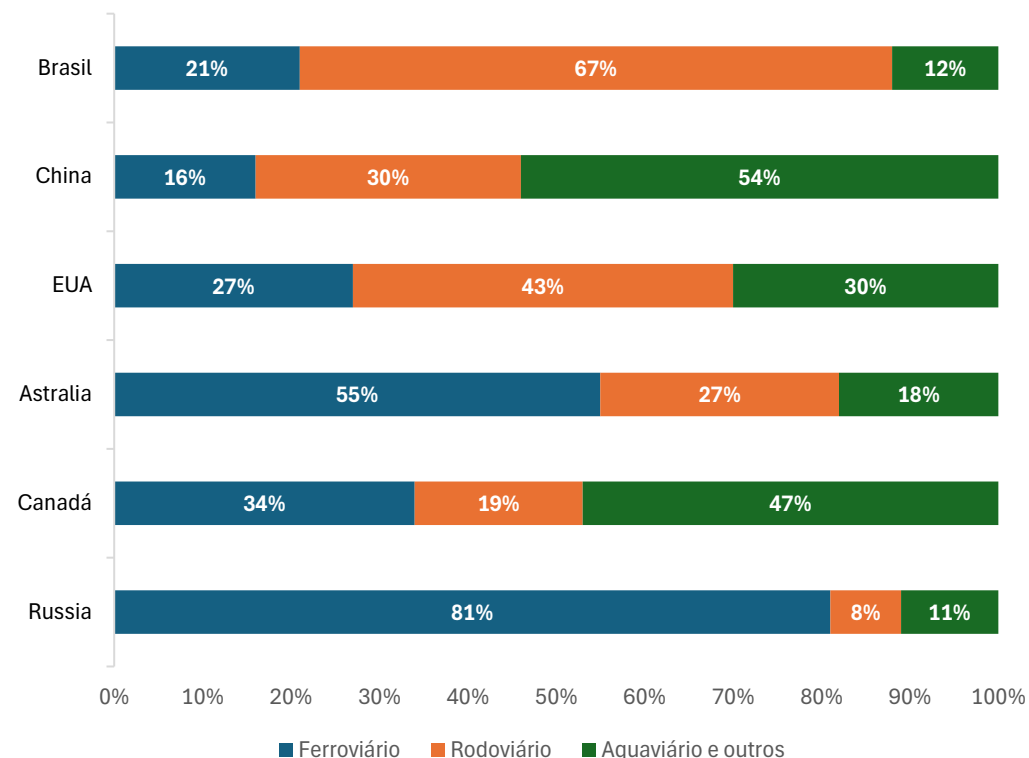
FERROVIAS NO BRASIL

O investimento em ferrovias é crucial para o transporte de cargas no Brasil, pois segundo especialistas melhora a eficiência logística, reduz os custos operacionais e diminui a dependência do transporte rodoviário. Com uma malha ferroviária mais ampla e moderna, o país poderia escoar sua produção agrícola, mineral e industrial de forma ágil e segura de forma a aliviar as estradas.

Estima-se que a extensão total de ferrovias concedidas e em operação no Brasil seja de 30.603 Km', dentre os quais 248 Km foram implantados pela Ferroeste, no início da década de 90. Tal malha ferroviária é hoje distribuída entre 13 concessionárias de serviço público. Para a realização do transporte ferroviário, as empresas concessionárias dispõem de uma frota de, aproximadamente, 3.330 locomotivas e 105.000 vagões.

Apesar das melhorias regulatórias que vem sendo implementadas no setor e dos investimentos realizados, são necessários avanços para que o modal ferroviário participe de forma adequada do escoamento da produção realizada no país. A movimentação de cargas realizada por meio das ferrovias é bastante reduzida quando comparada ao modal transporte rodoviário e sua representatividade em relação a outros modais é bastante tímida quando comparada a outros países com grande extensão territorial. Demonstramos esse comparativo no gráfico:

Gráfico. Principal matriz de transporte de cargas dos países com grande extensão territorial:



Fonte: Elaboração própria com base nos dados Gerais da ANTF (2023)



SENADO DEBATE A REONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO

PL DA REONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO

Na última terça-feira (20/08), o Senado aprovou, em plenário, o substitutivo do senador Jaques Wagner (PT-BA) ao projeto que estabelece o regime de transição para o término da desoneração da folha de pagamento de 17 setores da economia. O PL 1.847/2024, de autoria do senador licenciado Efraim Filho (PB), foi elaborado em consonância com o acordo firmado entre o Poder Executivo e o Congresso Nacional relativo à Lei 14.784, de 2023, que prorrogou a desoneração até o final de 2027.

A matéria será enviada para apreciação na Câmara dos Deputados, e segundo o projeto, a reoneração da folha de pagamento será gradual, estendendo-se por três anos (2025 a 2027). A proposta de transição, busca minimizar os impactos tanto no mercado de trabalho quanto na arrecadação de tributos. O texto prevê a manutenção da desoneração integral em 2024, com a retomada progressiva da tributação a partir de 2025, quando a alíquota sobre a folha será de 5%. Em 2026, essa alíquota aumentará para 10%, e em 2027, para 20%, culminando com o fim da desoneração. Durante todo esse período, a folha de pagamento do 13º salário continuará totalmente desonerada.

O projeto também propõe uma redução gradual do adicional de 1% sobre a Cofins-Importação, estabelecido devido à desoneração da folha de pagamento. Esse adicional será reduzido para 0,8% em 2025, para 0,6% em 2026, e para 0,4% em 2027. Segundo os principais discursos no Plenário do Senado, o projeto é importante para o reequilíbrio fiscal do país. Foram destacados os esforços na busca de consenso em torno das regras de transição, uma extensa conversa entre o Executivo, Legislativo e Sociedade Civil Organizada.

COMPENSAÇÃO A DESONERAÇÃO

Segundo governo e Congresso, a demora na votação da matéria ocorreu devido ao impasse institucional para encontrar medidas de compensação pela desoneração da folha de pagamento até 2026. O relator informou que, depois de muitas reuniões, foi possível chegar a um conjunto de medidas para compensação da renúncia. Essas medidas foram incorporadas ao projeto na forma de substitutivo. São elas:



- atualização do valor de bens imóveis junto à Receita Federal;



- aperfeiçoamento dos mecanismos de transação de dívidas com as autarquias e fundações públicas federais;



- Instituição do Regime Especial de Regularização Geral de Bens Cambial e Tributária, para declaração voluntária de recursos, bens ou direitos de origem lícita, não declarados ou declarados com omissão ou incorreção em relação a dados essenciais, mantidos no Brasil ou no exterior, ou repatriados por residentes ou domiciliados no país.



- medidas de combate à fraude e a abusos no gasto público, como medidas cautelares e mais rígidas nos benefícios do INSS;



- O projeto ainda estabelece que, durante o período de transição, a empresa que optar por recolher pelo Regime Especial de Reintegração de Valores Tributários para as Empresas Exportadoras (Reintegra) deverá se comprometer a manter em seus quadros funcionais, ao longo de cada ano-calendário, quantitativo médio de empregados igual ou superior a 75% do verificado na média do ano-calendário imediatamente anterior. O percentual foi alcançado em uma negociação entre os Senadores.