

REGIME DE URGÊNCIA

PODER LEGISLATIVO



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

PROJETO DE LEI

Nº 512/2024

AUTORES:PODER EXECUTIVO

EMENTA:

MENSAGEM Nº 50/24 - AUTORIZA A DESESTATIZAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO PARANÁ OESTE S.A. E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

PROJETO DE LEI

Autoriza a desestatização da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. e dá outras providências.

Art. 1º Autoriza o Poder Executivo do Estado do Paraná a alienar ou transferir, total ou parcialmente, a sociedade, os seus ativos, a participação societária, direta ou indireta, inclusive o controle acionário, transformar, fundir, cindir, incorporar, extinguir, dissolver ou desativar, parcial ou totalmente, seus empreendimentos e subsidiárias, bem como alienar ou transferir os direitos que lhe assegurem, diretamente ou através de controladas, a preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores da sociedade, assim como alienar ou transferir as participações minoritárias diretas e indiretas no capital social da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. - FERROESTE, de que trata a Lei nº 9.892, de 31 de dezembro de 1991.

Art. 2º A efetivação da operação de que trata o art. 1º desta Lei ficará condicionada à alteração do Estatuto Social da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. - FERROESTE para incluir as obrigações de manutenção de sua sede no Estado do Paraná.

Art. 3º A efetivação da operação ficará condicionada à aprovação, pela Assembleia Geral de Acionistas, da alteração do Estatuto Social da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. - FERROESTE para incluir a criação de ação preferencial de classe especial, de propriedade exclusiva do Estado do Paraná, nos termos do § 7º do art. 17 da Lei Federal nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, que dará poder de veto nas deliberações sociais relacionadas à matéria de que trata o art. 2º desta Lei.

Art. 4º Caberá ao Conselho de Controle das Empresas Estaduais - CCEE o acompanhamento do disposto nesta Lei.

Art. 5º Caberá à Casa Civil os atos de execução desta Lei referentes ao processo de desestatização da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. - FERROESTE, podendo, inclusive, contratar os serviços de consultoria e assessorias técnicas especializadas necessárias ou designar quem a fará.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revoga o art. 4º da Lei nº 9.892, de 31 de dezembro de 1991.

Documento: **5022.558.0120Ferroeste.pdf**.

Assinatura Qualificada realizada por: **Carlos Roberto Massa Junior** em 05/08/2024 14:42.

Inserido ao protocolo **22.558.012-0** por: **Ana Carolina Vidal de Souza** em: 05/08/2024 14:35.



Documento assinado nos termos do Art. 38 do Decreto Estadual nº 7304/2021.

A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço:
<https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarDocumento> com o código:
2deec0812a67165532cb6a71fad03706.

DECLARAÇÃO DE ADEQUAÇÃO DA DESPESA Nº 149/2024/CC

Protocolo nº 22.351.837-0

O presente protocolado versa a respeito da proposta legislativa, encaminhada pela Casa Civil, que autoriza a desestatização da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. – FERROESTE, tendo em vista a busca pela otimização do modelo operativo da Companhia e pela expansão e modernização da malha ferroviária, ampliando a sua capacidade de entrega face às demandas do Estado do Paraná, da Sociedade e dos Setores Produtivos afetados, e promovendo outros benefícios diretos e indiretos.

Declaro, na qualidade de Ordenador de Despesas desta unidade, que:

Eventuais despesas administrativas correrão à conta de dotação no orçamento da Casa Civil conforme previsto no inciso II art. 3º desta Lei.

Responsabilizo-me, por fim, pelas informações prestadas, sob pena de prática do crime previsto no art. 299, caput e parágrafo único, do Código Penal, e ato de improbidade administrativa, nos termos do art. 10, incs. IX e XI, da Lei Federal n.º 8.429, de 2 de junho de 1992, sem prejuízo das demais sanções penais, administrativas e cíveis cabíveis.

Curitiba, 05 de agosto de 2024.

Maurílio Guerreiro Campos
Ordenador de Despesas da Casa Civil
Resolução Nº 002/2023

Assinatura Qualificada realizada por: **Maurílio Guerreiro Campos** em 05/08/2024 14:20. Inserido ao protocolo **22.351.837-0** por: **Maurílio Guerreiro Campos** em: 05/08/2024 14:19. Documento assinado nos termos do Art. 38 do Decreto Estadual nº 7304/2021. A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço: <https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarDocumento> com o código: **4d8d3bfa001c2b9163b13b35fd7880a1**.

Inserido ao protocolo **22.558.012-0** por: **Ana Carolina Vidal de Souza** em: 05/08/2024 14:36. A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço: <https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarDocumento> com o código: **dbd1c9aa4d25138b26e7a6fddb72e033**.



ePROTOCOLO



Documento: **DECLARACAODEADEQUACAODESPESAEDEREGULARIDADEDEPEDIDON1492024FERROESTE.pdf**.

Assinatura Qualificada realizada por: **Maurilio Guerreiro Campos** em 05/08/2024 14:20.

Inserido ao protocolo **22.351.837-0** por: **Maurilio Guerreiro Campos** em: 05/08/2024 14:19.



Documento assinado nos termos do Art. 38 do Decreto Estadual nº 7304/2021.

A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço:

<https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarDocumento> com o código:
4d8d3bfa001c2b9163b13b35fd7880a1.

Inserido ao protocolo **22.558.012-0** por: **Ana Carolina Vidal de Souza** em: 05/08/2024 14:36. A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço:
<https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarDocumento> com o código: **dbd1c9aa4d25138b26e7a6fdbb72e033**.



Informação Técnica CCEE nº 75/2024

Informação Técnica sobre potencial operação para otimização do investimento do Estado do Paraná na Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A, inclusive por meio da alienação do controle acionário da Companhia.

Protocolo n.: 22.351.837-0

MOTIVAÇÃO PARA O ESTUDO

O presente documento pretende endereçar a solicitação realizada pela Casa Civil do Estado do Paraná ao Conselho de Controle das Empresas Estaduais – CCEE por meio do **e-Protocolo nº 22.351.837-0**, requerendo informações técnicas a fim de subsidiar decisão preliminar sobre eventual desestatização da Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A (“Ferroeste” ou “Companhia”), inclusive por meio de estrutura que possa envolver alienação do controle acionário da Companhia e captação de recursos em benefício do Estado do Paraná (“Estado”), tendo em vista a busca pela otimização do modelo operativo da Companhia e pela expansão e modernização da malha ferroviária, ampliando a sua capacidade de entrega face às demandas do Estado do Paraná, da Sociedade e dos Setores Produtivos afetados, e promovendo outros benefícios diretos e indiretos.

1

Ao Senhor

João Carlos Ortega

Secretário de Estado Chefe da Casa Civil do Governo do Estado do Paraná

Presidente do Conselho de Controle das Empresas Estaduais – CCEE

Nesta capital



Sumário

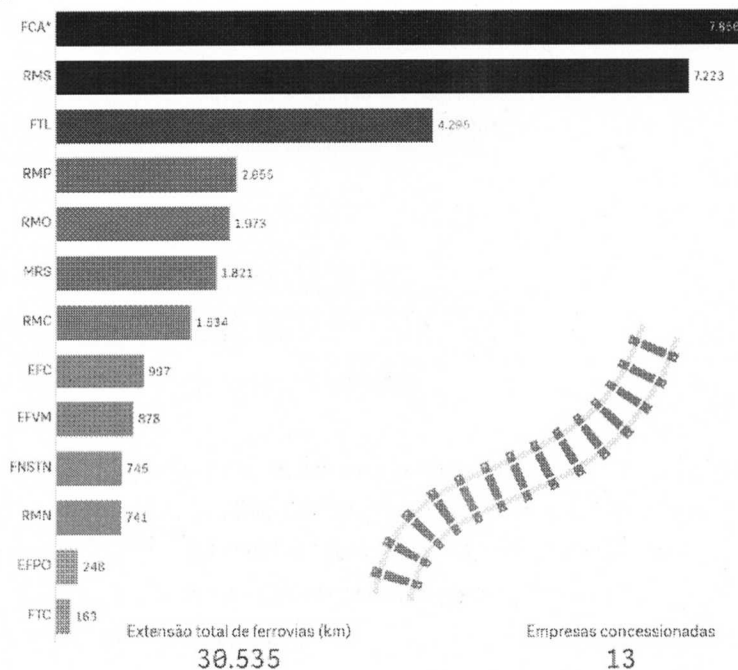
1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO SETOR DE FERROVIAS	3
1.1. TENDÊNCIAS E INCERTEZAS DE MERCADO	8
1.2. AMBIENTE DE NEGÓCIOS E COMPETIÇÃO	11
1.3. OPORTUNIDADES E INOVAÇÕES	13
1.4. ARCABOUÇO REGULATÓRIO ATUAL E ESPERADO	14
2. CONTEXTUALIZAÇÃO DO INVESTIMENTO DO ESTADO DO PARANÁ NA FERROESTE E DESAFIOS	16
2.1. CARACTERÍSTICAS DA FERROESTE	16
2.2. O HISTÓRICO DA FERROESTE E SEUS ATIVOS REGULATÓRIOS	16
2.3. DESAFIOS DE UMA EMPRESA ESTATAL.....	19
3. ALTERNATIVAS PARA O DESINVESTIMENTO DO ESTADO NA FERROESTE	22
3.1. COMPARAÇÃO DAS OPÇÕES DE ESTRUTURA CONSIDERADAS	22
4. BENEFÍCIOS PARA O ESTADO DO PARANÁ E PARA A FERROESTE	28
4.1. PRESERVAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO PARANÁ.....	28
4.2. REDUÇÃO DA INTERFERÊNCIA POLÍTICA	29
4.3. INCREMENTO DA ARRECADAÇÃO.....	31
4.4. CAPTAÇÃO POTENCIAL DE RECURSOS PARA O ESTADO.....	32
4.5. EFEITO MULTIPLICADOR	33
4.5.1 Redução do Custo De Transporte	33
4.5.2 Desenvolvimento do agronegócio paranaense	33
4.5.3 Geração de Emprego e Renda	34
4.5.4. Sustentabilidade e Eficiência Energética.....	35
4.5.6. Outros Impactos Indiretos.....	36
5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	37
ANEXO I – MINUTA DE PROJETO DE LEI.....	40

1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO SETOR DE FERROVIAS

Estima-se que a extensão total de ferrovias concedidas e em operação no Brasil seja de 30.603 Km¹, dentre os quais 248 Km foram implantados pela Ferroeste, ainda no final da década de 1980². Tal malha ferroviária é hoje distribuída entre 13 concessionárias de serviço público e suas respectivas participações em dados recentes (2022) são refletidas no panorama abaixo:³

Infraestrutura em Operação Por modo de transporte 2022

Ferrovário - malha concedida km



Fonte: ANTT (Observação: Para a concessão ferroviária FCA, os dados são referentes à declaração de rede 2020)

¹ BRASIL, Anuário Estatístico de Transportes – 2013/2023, Observatório Nacional de Transporte e Logística. Disponível em: https://www.infrasa.gov.br/ontl/publicacoes/anuario-estatistico/#flipbook-df_57607/25/. Acessado em: 30.06.2024

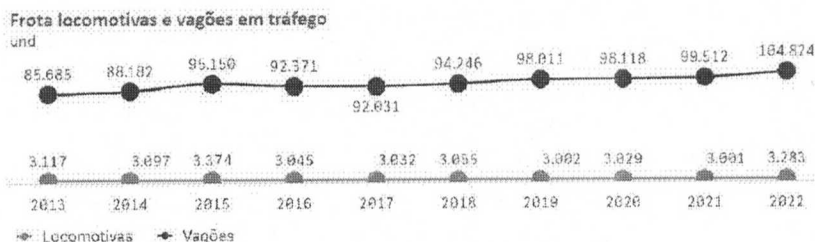
² A especificidade da concessão realizada pela União à Ferroeste será tratada mais adiante, em tópico específico.

³ EFC - Estrada de Ferro Carajás; EFPO - Estrada de Ferro Paraná Oeste; EFVM - Estrada de Ferro Vitória Minas; FCA - Ferrovia Centro-Atlântica; FTC - Ferrovia Tereza Cristina; FTL - Ferrovia Transnordestina Logística; MRS - MRS Logística; RMC - Rumo Malha Central; RMN - Rumo Malha Norte; RMO - Rumo Malha Oeste; RMP - Rumo Malha Paulista; RMS - Rumo Malha Sul.

CASA CIVIL
CONSELHO DE CONTROLE DAS EMPRESAS ESTADUAIS
SECRETARIA EXECUTIVA

Fonte: Anuário Estatístico de Transportes – 2013/2022 – ONTL

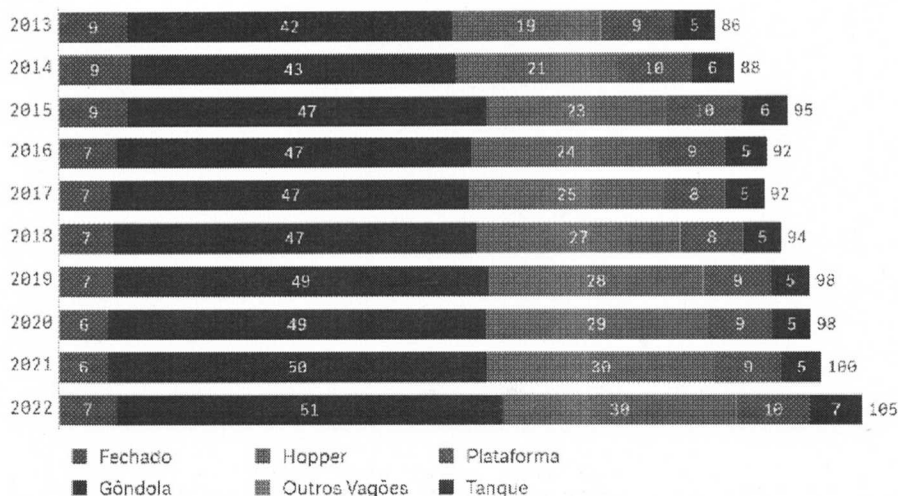
Para a realização do transporte ferroviário, as empresas concessionárias dispõem de uma frota de, aproximadamente, 3.330 locomotivas e 105.000 vagões. A evolução da quantidade de material rolante colocado à disposição para a prestação do serviço, no período de 2013 a 2022, é representada pelos seguintes números:



Fonte: Anuário Estatístico de Transportes – 2013/2022 – ONTL

Especificamente quanto ao conjunto de vagões disponíveis, distribuídos pelos seus respectivos tipos, observa-se a seguinte distribuição:

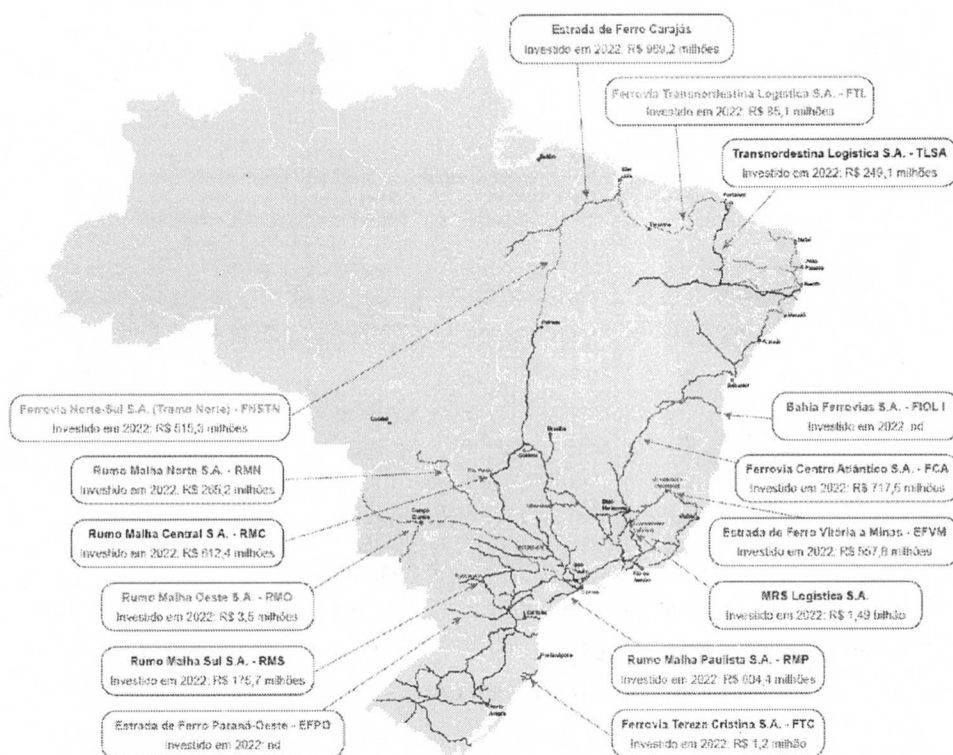
Vagões em tráfego por tipo
mil vagões



Fonte: Anuário Estatístico de Transportes – 2013/2022 – ONTL

CASA CIVIL
CONSELHO DE CONTROLE DAS EMPRESAS ESTADUAIS
SECRETARIA EXECUTIVA

O mais recente Caderno de Transportes produzido pelo Governo Federal⁴ sintetizou, com base em dados coletados do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário, os investimentos realizados em 2022 nas ferrovias concedidas. Os valores atingem a cifra de R\$ 6,45 bilhões, dos quais R\$ 2,69 bilhões foram em material rodante, R\$ 2,47 bilhões foram em via permanente e R\$ 1,28 bilhões em outros investimentos. A contribuição de cada concessionária neste levantamento pode ser abaixo observada, com a ressalva de que os dados relativos à Ferroeste não foram considerados por não estarem, à época, disponíveis:

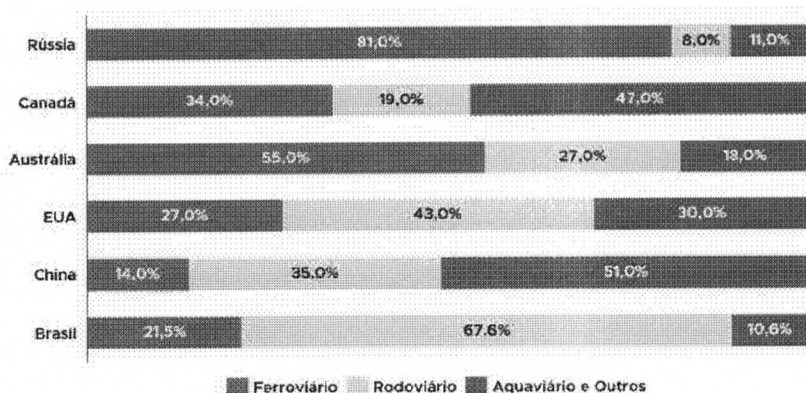


Fonte: Caderno de Transportes 2022

⁴ Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/dados-de-transportes/bit/publicacoes-1/Transportes%202022%20-%20Versao%20WEB.pdf>. Acesso em: 07/07/2024



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, como demonstrado no gráfico abaixo⁵:



Fonte: Informações Gerais da ANTF (2023)

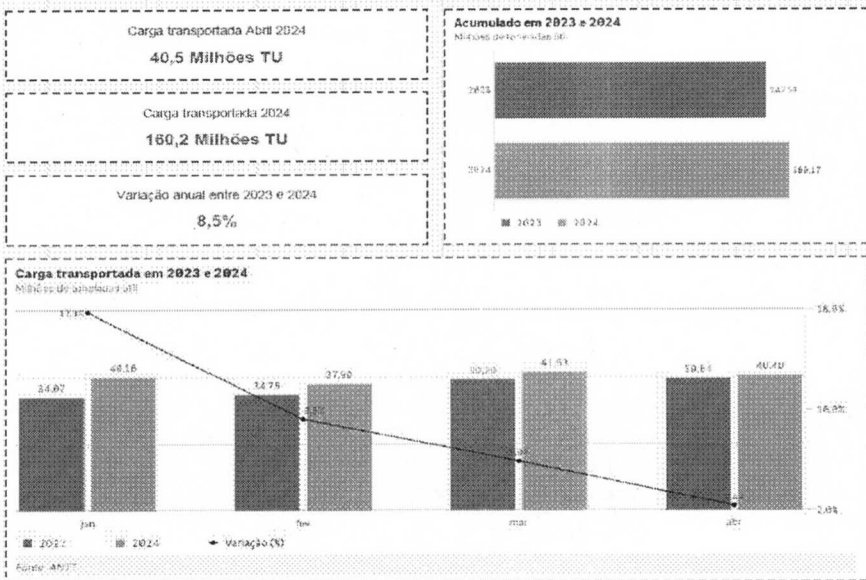
6

Contudo, a despeito da capacidade atual estar aquém do que seria esperado, o Panorama Transportes, publicado pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL), demonstra a relevância da movimentação de cargas realizada por intermédio do modal ferroviário. O estudo mais recente, relativo ao mês de abril de 2024, demonstra que nesse período foram transportados 40,5 milhões de toneladas, perfazendo um acumulado de 160,2 milhões de toneladas para o ano de 2024. Comparados com os números acumulados de 2023, houve um aumento de 8,5% na quantidade de toneladas transportadas, conforme dados abaixo representados:

⁵ BRASIL, Associação Nacional do Transporte Ferroviário (ANTF). Disponível em <https://www.antf.org.br/informacoes-gerais/#:~:text=Em%202021%2C%20o%20setor%20ferrovi%C3%A1rio,TU%2C%20per%3%ADodo%20pr%3%A9%20andemia>. Acessado em: 30.06.2024

CASA CIVIL
CONSELHO DE CONTROLE DAS EMPRESAS ESTADUAIS
SECRETARIA EXECUTIVA

Transporte ferroviário



Fonte: Panorama Transportes – ONTL – abril/2024

Considerada a sua competência constitucionalmente estabelecida, a União (titular dos serviços concedidos e autorizados à Ferroeste) vem organizando o Planejamento Integrado de Transportes (“PIT”). Como sistematização dessa ordem, elaborou o Plano Nacional de Logística (“PNL 2035”), estruturando cenários que apresentam uma análise estratégica da logística em escala nacional e a avaliação de aderência para com os objetivos estratégicos.

Dos cenários simulados no PNL 2035, o modal que apresentou maior taxa de crescimento foi, justamente, o transporte ferroviário, chegando a 193% (cento e noventa e cinco por cento). Além disso, em todos os cenários que propostos, a participação do transporte ferroviário na divisão modal foi superior a 30% (trinta por cento):

Modal de transporte	Cenário 203	Cenário 1	Cenário 2	Cenário 3	Cenário 4	Cenário 5	Cenário 6	Cenário 7	Cenário 8	Cenário 9	Cenário 10	Outra Factual
Rodoviário	65,2%	64,1%	67,3%	66,4%	65,8%	68,0%	69,1%	67,8%	66,5%	62,0%	61,6%	64,5%
Ferrovial	11,6%	18,1%	21,0%	23,6%	24,6%	28,0%	30,0%	34,0%	42,0%	42,0%	42,0%	31,0%
Aviação comercial	7,8%	8,6%	8,8%	8,3%	8,6%	8,2%	8,3%	8,3%	8,2%	8,2%	8,2%	8,2%
Hidroviário	1,0%	1,0%	1,2%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%
Barrota	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%
Outros	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%



Para fazer frente ao aumento da cobertura do serviço de transporte ferroviário, os investimentos necessários foram estimados em, aproximadamente, R\$ 168.590.904.839,00 (cento e sessenta e oito bilhões, quinhentos e noventa milhões, novecentos e quatro mil, oitocentos e trinta e nove reais).

No Estado do Paraná, há grande necessidade de movimentação de cargas por intermédio dos modais terrestres, porquanto envolvem elevados volumes, sejam de granéis sólidos, granéis líquidos ou mesmo cargas gerais – containerizados ou não. Isto porque, segundo dados do Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES)⁶, o agronegócio possui uma participação bastante relevante na economia do Estado do Paraná, especialmente na comercialização, interna e externa, de produtos como soja, milho, açúcar e seus derivados; da criação e beneficiamento de frangos, suínos e bovinos. Também ganham destaque a industrialização de outros produtos, tais como papel e celulose, madeira, cimento, calcário e fertilizantes. Para todos,

O fato principal é que as características de produção do Estado do Paraná demandam a disponibilidade de infraestrutura de transporte ferroviário de grande escala e que permita a otimização dos custos de escoamento das cargas aos pontos de destino, sejam dentro ou fora dos limites do seu território. E para atender a esta demanda, será necessário avançar em termos de investimentos que, como visto, envolvem cifras bastante representativas.

8

1.1. TENDÊNCIAS E INCERTEZAS DE MERCADO

O Relatório de Produção do 4º Trimestre de 2023, elaborado pela Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários⁷, traz um comparativo da produção ferroviária entre os anos de 2022 e 2023 e afirma que houve um crescimento

⁶ BRASIL Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. Disponível em: <https://www.ipardes.pr.gov.br/Pagina/Parana-em-Numeros>. Acessado em 29.06.2024.

⁷ BRASIL. Relatório de Produção – 4º Trimestre de 2023. Disponível em: <https://www.anf.org.br/uploads/2024/02/Relato%CC%81rio-de-Produ%CC%A7a%CC%83o-4T2023.pdf>. Acessado em: 27.06.2024.



consolidado de 11,22% no período, com maior destaque para a elevação de 12,5% no setor de granéis agrícolas:

Grupo de Mercadorias	4ºT 2022 (mil TNU)	4ºT 2023 (mil TNU)	Variação (%)
Granéis Agrícolas	18.605.799	20.934.867	12,52%
Minério de Ferro	65.379.688	73.043.126	11,72%
Combustíveis	1.968.281	1.885.542	-4,20%
Contêiner	1.161.872	1.187.931	2,24%
Demais cargas	7.140.475	7.783.708	9,01%
Total Geral	94.256.114	104.835.174	11,22%

Recentemente foi disponibilizado pelo Valor Econômico estudo realizado pela Fundação Dom Cabral⁸, dando conta que a participação do modal ferroviário no transporte de cargas chegou de forma inédita a 26,9% no final do ano de 2022, sendo que a tendência ainda é de elevação deste percentual. É com base em considerações desta natureza que a União segue na estruturação do PIT, agora com ênfase na elaboração do Plano Setorial de Transporte Ferroviário ("PSTF").

9

O PSTF é orientado pelos cenários de demanda e oferta, além das principais necessidades e oportunidades identificadas PNL 2035 (anteriormente expostas). O Plano tem a finalidade de delimitar, avaliar e priorizar empreendimentos, obras ou iniciativas que devem ser executadas num planejamento de médio prazo, levando em conta as ações que estão em andamento, assim como os projetos em fase de estruturação. Dentre as ações que estão em andamento, são considerados os empreendimentos englobados por concessões e autorizações já contratualizadas (como, por exemplo, aquelas outorgadas à Ferroeste).

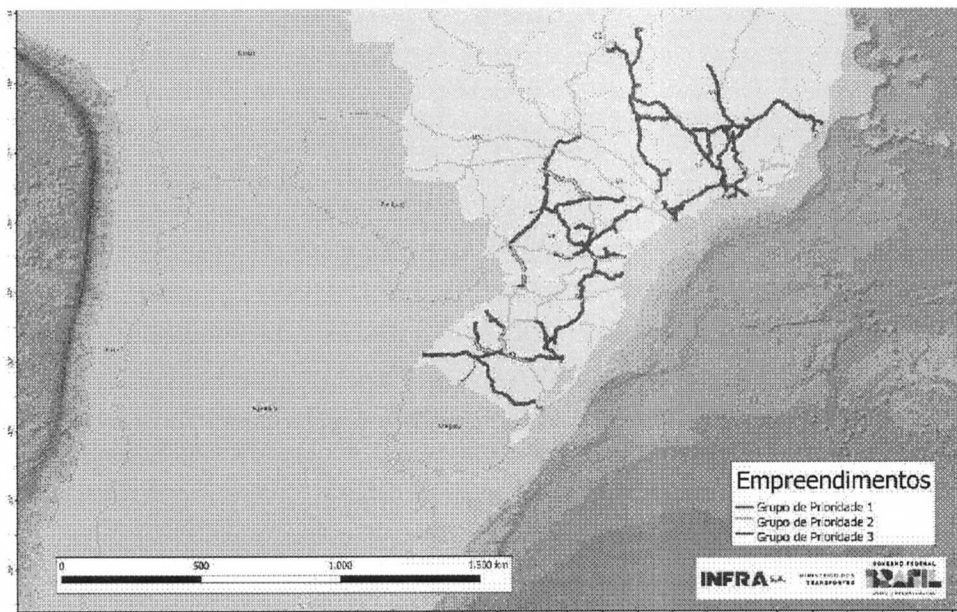
Dentro dos cenários simulados no PSTF, há trechos de ferrovias que estão compreendidos no território do Estado do Paraná⁹ e há trechos que são englobados

⁸ <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2024/04/02/transporte-de-carga-por-trem-bate-recorde-mas-segue-aquem-do-ideal.ghtml>

⁹ 21793 - Adequação, Manutenção e Operação da Linha Jaguariaíva/PR - Marquês dos Reis/PR - Em estudo - Prioridade 2



pelo contrato de concessão e pelos termos de adesão firmados entre a Ferroeste e a ANTT¹⁰. O mapa representativo das prioridades estabelecidas no PSTF ilustra esta afirmativa:



10

As prioridades estabelecidas no PSTF proposto apresentam as tendências de organização do setor. Apesar de ainda estar submetido à consulta pública,¹¹ os nortes estabelecidos pelo Plano devem ser ponderados pelo Estado do Paraná na formação da estratégia de negócio a ser executada pela Ferroeste ou, ainda, como premissas para decidir sobre e estruturar eventual plano de desestatização.

Outrossim, além dessas tendências decorrentes do PSTF, é preciso ressaltar que o mercado adjacente à prestação do serviço de transporte ferroviário passa por um momento de incertezas.

Por meio da recente Lei 14.273/2021¹², foi inaugurado o novo Marco Legal das Ferrovias. O que representou um avanço importante no tratamento regulatório do setor,

10 349 - Implantação e Operação da Ferrovia Guarapuava/PR a Paranaguá/PR (Autorização) - Prioridade 2

¹¹ <https://www.gov.br/participamaisbrasil/pstf>

¹² Lei 14.273, de 23 dezembro de 2021. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/14273.htm



especialmente quanto às dúvidas relacionadas à execução hodierna dos contratos que têm por objeto a autorização – e não concessão ou permissão – da prestação do serviço.

Não se olvida que a regulamentação trazida pelo Decreto 11.245/2022¹³ e o conteúdo dos Termos de Adesão tenham ordenado a execução dos objetivos dos respectivos contratos; inclusive indicando as questões mais prementes em sede de Direito Privado a serem consideradas. Contudo, os benefícios decorrentes da maleabilidade ínsita à outorga do serviço mediante autorização e a concretização dos investimentos assumidos somente poderão ser efetivamente avaliados quando avançado o tempo de execução dos respectivos Termos de Adesão.

Outrossim, a inovação relacionada à permissão de que as operadoras ferroviárias – sejam autorizatárias ou concessionárias – se associem para criar regras de autorregulação ferroviária, é também aspecto inovador, cujos resultados não são passíveis de aferição nesse momento. Cumpre, neste sentido, examinar as inovações relevantes instituídas pelo Novo Marco Legal das Ferrovias.

11

1.2. AMBIENTE DE NEGÓCIOS E COMPETIÇÃO

Aumentar a competição no mercado de transporte ferroviário foi um dos principais direcionadores do Marco Legal das Ferrovias (Lei 14.237/2021). Desse norte decorreram relevantes inovações, algumas já abordadas, tais como:

- i) permitir que os interessados tenham acesso ao mercado mediante autorização de prestação do serviço;
- ii) submeter a execução do serviço de transporte ferroviário ao regime de direito privado;
- iii) aceitar que as operadoras ferroviárias se reúnam para autorregular a prestação do serviço;

¹³ Decreto 11.245, de 21 de outubro de 2022. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/decreto/D11245.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%2011.245%2C%20DE%2021,2%20de%20abril%20de%202015.



- iv) permitir a adaptação, atendidos alguns requisitos, do contrato de concessão para contrato de autorização, alterando o regime jurídico da prestação dos serviços (passando de regime de direito público para regime de direito privado); e
- v) facultar a abertura de chamamento público para outorgar, mediante autorização, a prestação do serviço em ferrovias não implantadas¹⁴, ociosas ou em processo de devolução ou desativação.

O Novo Marco estimulou e incrementou a competição no setor. À medida que as empresas competem entre si para fornecer soluções mais atraentes, os usuários se beneficiam de serviços públicos aprimorados, mais eficientes e mais capazes de atender às suas demandas e expectativas específicas. As operadoras ferroviárias buscarão, por certo, a diferenciação através de um conjunto de fatores, incluindo inovação, incremento da qualidade do serviço prestado, estratégias de preço competitivas e uma adaptabilidade para responder às flutuações do mercado.

O Novo Marco e competição esperada impõe, assim, desafios adicionais à Ferroeste. O que reitera a necessidade de pensar em novas soluções para o Estado do Paraná a respeito das limitações que hoje se impõem à Ferroeste por força de seu formato atual, que perpassam desde o regime jurídico a ela aplicável até a indisponibilidade de recursos para fazer frente a demanda de investimentos, e que restringem substancialmente a sua capacidade de competir neste cenário.

Além disso, nota-se que a presença do Estado no setor ferroviário é atividade, embora legalmente permitida, estranha aos seus objetivos prioritários. Isso em conjunto com particularidades do setor ferroviário, como um alto nível de investimento e os ganhos de escala já capturados e plenamente explorados pelos outros participantes nesse mercado, reforçam a insuficiência do arranjo atual tanto para o Estado do Paraná quanto para a Ferroeste. Dar as ferramentas para que a Ferroeste seja capaz realizar os investimentos necessários e esteja exposta aos ganhos de escala abordados acima,

¹⁴ Vale asseverar que o trecho ferroviário entre Cascavel – PR e Dourados – MS, englobado no contrato de concessão titularizado pela Ferroeste, ainda não foi implantado; o que pode, em futuro próximo, ser objeto de chamamento público pelo Poder Concedente.

carece de uma reflexão mais profunda sobre o papel da Ferroeste no Estado e uma comparação entre suas potencialidades e sua atuação hodierna.

1.3. OPORTUNIDADES E INOVAÇÕES

A reorganização do setor de transporte ferroviário, ocorrida em 2021 e que vem ressoando desde então, apresenta uma gama de oportunidades e permite o desenvolvimento de inovações que, ao final, repercutem em toda a cadeia de escoamento da produção nacional. Dentre os principais tópicos, podemos destacar:

- i) elevada redução do consumo de combustível fóssil e conseqüente diminuição da emissão de gases geradores do efeito estufa, permitindo o atingimento de metas de sustentabilidade e preservação ambiental;
- ii) redução do número de acidentes rodoviários, pela migração do modal de transporte;
- iii) redução do custo do transporte de cargas, especialmente de granéis agrícolas produzidos no Estado;
- iv) desenvolvimento estadual, permitindo a conexão entre as regiões produtivas e outros pontos de destino, além de alavancar as atividades econômicas na área de influência das ferrovias; e
- v) fortalecimento do comércio exterior, escorado na otimização do escoamento da produção para o Porto de Paranaguá.

13

Neste sentido, verifica-se a oportunidade de estender estes ganhos de forma regional para as áreas afetadas no Estado do Paraná, de forma a potencializar não apenas a eficiência das cadeias produtivas locais, com especial ênfase no agronegócio, mas também colher os frutos das demais vantagens citadas, todas alinhadas com os planos de desenvolvimento sustentável do Estado, em linha com o Plano Plurianual publicado em 18 de dezembro de 2023¹⁵.

¹⁵ Lei 21.861, de 18 de dezembro de 2023. Disponível em: https://www.aen.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2023-12/pl825.2023lei21.861ppa_ass_1.pdf



Pensar em como permitir a Ferroeste intensificar sua atuação, expandir sua malha e otimizar sua operação, é, portanto, pensar em medida de descarbonização, de segurança pública, de redução de custos logísticos e de incremento da competitividade do produtor paranaense. Fatores que devem ser levados em consideração para apreciação do tema em exame neste estudo.

1.4. ARCABOUÇO REGULATÓRIO ATUAL E ESPERADO

O setor de transporte ferroviário no Brasil é regido por uma série de leis e regulamentos projetados para abordar vários aspectos do setor, desde instalação da infraestrutura até efetiva prestação do serviço aos usuários. Dentre as leis e regulamentos centrais ao setor, cumpre referir as seguintes:

- i) **Lei 14.273, de 23 de dezembro de 2021:** trata da organização do transporte ferroviário, do uso da infraestrutura ferroviária, dos tipos de outorga para a exploração indireta de ferrovias em território nacional, das operações urbanísticas a elas associadas;
- ii) **Lei 13.448, de 5 de junho de 2017:** estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e altera a Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
- iii) **Lei 12.379, de 6 de janeiro de 2011:** dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV, sua composição, objetivos e critérios para sua implantação, em consonância com os incisos XII e XXI do artigo 21 da Constituição Federal;
- iv) **Lei 10.233, de 5 de junho de 2001:** Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes;



CASA CIVIL
CONSELHO DE CONTROLE DAS EMPRESAS ESTADUAIS
SECRETARIA EXECUTIVA

- v) **Lei 9.074, de 7 de julho de 1995:** estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos; e
- vi) **Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:** Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no artigo 175 da Constituição Federal.

Esse conjunto de leis, além de fixar as molduras para operação do setor de transporte ferroviário, estabelece os principais requisitos que devem ser cumpridos para eventuais projetos de concessão dos serviços ou mesmo de desestatização de investimentos.

Acompanhando a evolução do setor, esse arcabouço regulatório precisa ser respeitado pelo Estado do Paraná no âmbito da execução dos projetos, em conjunto com outros aspectos regulatórios e evoluções esperadas, que incluem:

- regras mínimas para a autorregulação entre as operadoras ferroviárias;
- direitos e deveres do usuário investidor e dos investidores associados;
- obrigação impostas às concessionárias acerca da aplicação de recursos no desenvolvimento tecnológico do setor e na preservação da memória ferroviária; e
- regras do chamamento público para identificar os interessados na obtenção de autorização para exploração de ferrovias.

15

As mudanças no ambiente regulatório devem ser levadas em consideração, já que a compreensão e implementação das mesmas são necessárias para que as potencialidades oferecidas sejam extraídas ao máximo, mantendo segurança adequada para os usuários.

No âmbito estadual, também cumpre referir a **Lei 21.330, de 22 de dezembro de 2022**, que dispõe sobre os serviços de transporte ferroviário de pessoas e bens no Estado do Paraná.



2. CONTEXTUALIZAÇÃO DO INVESTIMENTO DO ESTADO DO PARANÁ NA FERROESTE E DESAFIOS

2.1. CARACTERÍSTICAS DA FERROESTE

A Ferroeste, inscrita sob o CNPJ de nº 80.544.042/0001-22, é uma Sociedade de Economia Mista, pessoa jurídica de direito privado, constituída por capital público e privado. Atualmente vinculada à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (“SEIL”), a Companhia tem como objeto social “a construção, operação, administração e exploração comercial de vias ferroviárias nacionais, de terminais ferroviários, de silos e demais sistemas de armazenagem de produtos agrícolas e manufaturados em geral”.

A Companhia foi constituída em 1988 como empresa privada e, posteriormente transformada, em sociedade de economia mista pela Lei Estadual 9892/91. O capital autorizado da Companhia é de R\$ 451.000.000,00, dos quais R\$ 406.813.156,67 foram subscritos e integralizados. Hoje, o Estado do Paraná é detentor de 99,68% de sua participação acionária, sendo o restante das ações pertencentes a 46 empresas nacionais, 3 estrangeiras e 6 pessoas físicas. É, portanto, o Estado do Paraná quem exerce o controle da Ferroeste, sendo sua participação suficiente para garantir, de modo permanente, a indicação da maioria dos membros do conselho de administração e a prevalência nas deliberações da assembleia geral.

16

2.2. O HISTÓRICO DA FERROESTE E SEUS ATIVOS REGULATÓRIOS

Em 1988, a Ferroeste foi concebida como empresa privada com foco no transporte de grãos agrícolas e insumos para plantio e assumiu, por meio do Decreto 96.913, a outorga de concessão para construção e exploração de ferrovia que perpassa Guarapuava até Cascavel, ambas dentro dos limites do Estado do Paraná, se estendendo à região de Dourados, no Estado do Mato Grosso do Sul.

O referido Decreto previa que a concessão da outorga se efetivaria por meio de contrato a ser firmado entre a União e a Ferroeste, o que ocorreu em 1989. Assim, foi assinado o Contrato de Concessão nº 27.101.003.0.89 (“Contrato de Concessão”), cujo prazo de vigência é de 90 (noventa) anos, tendo como objeto a construção, uso e gozo



de uma estrada de ferro no trecho ferroviário Guarapuava (PR) – Cascavel (PR), além da possibilidade de expansão e construção do trecho Cascavel (PR) – Dourados (MS) e de demais “ramais ferroviários necessários à viabilidade da ferrovia”.

Ato contínuo, a construção da Ferroeste foi iniciada em 1991, mesmo ano em a Companhia foi transformada em sociedade de economia mista, controlada pelo Estado do Paraná, por força da Lei Estadual 9.892/1991. A obra, construída pelo Governo do Estado em parceria com o Exército Brasileiro, foi realizada entre 1991 e 1994 e custou US\$ 360 milhões, sendo o primeiro trecho, de 248,6 quilômetros conectando Guarapuava a Cascavel, implementado em 1995.

O tráfego neste segmento teve início no primeiro semestre de 1996, em fase pré-operacional, tendo o Ministério dos Transportes autorizado a abertura definitiva da ferrovia ao tráfego em 12/12/1996 e dado início, assim, ao prazo de concessão.

Dois dias antes da abertura definitiva do tráfego, a Ferroeste transferiu à iniciativa privada a responsabilidade pela exploração do transporte de carga do referido trecho, por meio de leilão realizado em 1996. O consórcio vencedor constituiu a Ferrovia Paraná S/A – Ferropar, com quem foi assinado contrato de subconcessão com prazo de 30 anos. Todavia, após reiterados inadimplementos – que incluem a não realização dos investimentos previstos e o não cumprimento de metas – a Ferroeste ingressa na Justiça e retoma o controle da ferrovia em 2006.

17

Sem a pretensão de revolver todo o histórico de eventos havidos desde então,¹⁶ cumpre esclarecer que, em acréscimo ao direito de explorar os trechos previstos no Contrato de Concessão, a Ferroeste requereu a concessão de 4 (quatro) autorizações para exploração de ramais conectados à sua malha, quais sejam, Guarapuava/Paranaguá, Cascavel/Foz do Iguaçu, Cascavel/Chapecó e Maracaju/Dourados.

Em 2021 tais pleitos foram deferidos e, assim, a União, por meio do Ministério da Infraestrutura, e a Ferroeste, com a interveniência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (“ANTT”), celebraram quatro contratos de adesão. Os contratos têm como objeto a autorização para a exploração indireta do serviço de transporte

¹⁶ O histórico completo pode ser encontrado em: <https://www.ferroeste.pr.gov.br/Pagina/Linha-do-tempo>. Acesso em: 01/07/2024.



ferroviário de cargas ou passageiros, pelo prazo de 99 (noventa e nove) anos prorrogáveis, de ferrovias localizadas:

- i.* entre os municípios de Guarapuava/PR e Paranaguá/PR, com extensão de aproximadamente 405 km, conforme Contrato de Adesão nº 19/SNTT/MINFRA/2021;
- ii.* entre os municípios de Cascavel/PR e Chapecó/SC, com extensão de aproximadamente 286 km, conforme Contrato de Adesão nº 5/SNTT/MINFRA/2021;
- iii.* entre os municípios de Cascavel/PR e Foz do Iguaçu/PR, com extensão de aproximadamente 166 km, conforme Contrato de Adesão nº 4/SNTT/MINFRA/2021; e
- iv.* entre os municípios de Maracaju/MS e Dourados/MS, com extensão de aproximadamente 76 km, conforme Contrato de Adesão nº 3/SNTT/MINFRA/2021.

Assim, a Ferroeste é hoje detentora do Contrato de Concessão, que contempla o direito de exploração da conexão entre Guarapuava e Dourados, e de quatro Contratos de Autorização que contemplam as ligações entre Dourados - Maracaju, Cascavel - Foz do Iguaçu, Cascavel - Chapecó, e Guarapuava - Paranaguá.

18

Ao que cumpre destacar há, ao menos desde 1988, a intenção de construir uma ferrovia ligando o Estado de Mato Grosso do Sul ao Paraná, positivada no Contrato de Concessão. Todavia, até o momento, a implantação deste projeto de importância estratégica ao desenvolvimento econômico estadual e nacional não ocorreu por ausência de investimentos, inexistindo indicativos de que a receita gerada pela Companhia será suficiente para tanto. Essa limitação requer uma solução de contorno, sendo a desestatização da Ferroeste aquela que, em princípio e a demandar melhor exame, se mostra mais adequada.



2.3. DESAFIOS DE UMA EMPRESA ESTATAL

Como visto, a Ferroeste é uma Sociedade de Economia Mista, sendo o Estado do Paraná detentor de 99,68% de sua participação acionária. É, portanto, o Estado do Paraná quem exerce o controle da Ferroeste, sendo sua participação suficiente para garantir, de modo permanente, a indicação da maioria dos membros do conselho de administração e a prevalência nas deliberações da assembleia geral.

Tais características atraem para a Ferroeste um regime jurídico diferenciado daquele aplicável às sociedades anônimas, o qual afeta a flexibilidade da Companhia no exercício de suas atividades, lhe impõe desafios adicionais e dificulta a percepção de risco por potenciais investidores. Tais limitações, oriundas da sua situação como Sociedade de Economia Mista, prejudica a capacidade de a Companhia avançar de forma suficientemente célere na adoção de boas práticas de governança corporativa, limita sua competitividade e prejudica a otimização do próprio investimento do Estado do Paraná.

Isto porque, as Sociedade de Economia Mista são constituídas tanto por capital público quanto pelo capital privado, com a peculiaridade de que o Estado deverá deter a maioria do capital votante (nos termos da Lei Federal 13.303/2016). Elas são criadas por autorização legislativa e possuem uma preponderância econômica no Brasil.

Assim como as companhias controladas pelo Estado de modo geral, tais sociedades se submeterem em regra ao regime jurídico privado, apresentando, portanto, uma maior flexibilidade e agilidade na ação governamental. A saber, no caso de contratos que estão ligados à finalidade econômica da sociedade, o Estado opera com certo grau de discricionariedade semelhante ao de um ator privado. Contudo, cabe ressaltar que o nível de discricionariedade do Estado nunca de fato se equipara ao de um ator privado.

Esta equiparação não é possível porque empresas sob controle público estão sujeitas a legislações, normas, deveres e fiscalizações que não recaem sobre organizações privadas, tais como a observância das regras de licitação ou dispensa de licitação para a celebração de contratos com terceiros, normas específicas para aquisição e alienação de bens, normas específicas para a contratação de colaboradores e regras sobre acesso à informação e transparência.



Seja no campo da governança interna, das regras trabalhistas, de aspectos financeiros e/ou de caráter operacional, como em compras de bens e contratação de serviços, as empresas de controle público carregam responsabilidades e obrigações consideravelmente maiores que as privadas, que se refletem diretamente em perdas de competitividade. No cenário atual, de liberalização e maior competitividade do mercado de transporte ferroviário, essas desvantagens passaram a ser ainda mais penosas.

Ademais, na estrutura de propriedade e controle público os incentivos à inovação e investimentos ficam limitados, uma vez que os custos e riscos das ações e decisões são imediatos e os ganhos potenciais são futuros e podem beneficiar vários governos, produzindo o que se convencionou chamar na literatura internacional de *moral hazard*¹⁷. Além disso, o esperado ganho residual, na figura da sociedade que se beneficia da produção de bens e serviços públicos, é disperso e representado por governos que mudam de tempos em tempos, podendo perseguir objetivos e interesses diversos que não ajudam a busca pelo valor no longo prazo.

Assim, observa-se que a atual estrutura de controle da Ferroeste acaba por potencializar suas dificuldades em termos de gestão e de sua capacidade de competir com paridade de armas com companhias privadas ou de capital disperso, além de afetar a própria percepção do valor da Companhia para os seus investidores. O que se reflete em seu balanço, pois, em que pese a Ferroeste consistentemente supere sua meta anual de volume de carga movimentada no trecho entre Cascavel e Guarapuava¹⁸ e venha implementando adequado gerenciamento e gestão estratégica (ao menos desde 2019), não tem registrado lucro contábil. Pelo contrário, as demonstrações de resultado da Companhia vêm refletindo prejuízos vultuosos – no exercício de 2022, o prejuízo foi de R\$ 10.076.858,29 e, em 2023, o prejuízo foi de R\$ 9.961.374,07¹⁹. O prejuízo

20

¹⁷ Alam, N. (2022). Moral Hazard Problem in Public Policy Makers. European Scientific Journal, ESJ, 12, 296. Disponível em: <https://eujournal.org/index.php/esj/article/view/16219>. Acesso em 02.07.2024.

¹⁸ Disponível em: https://www.ferroeste.pr.gov.br/sites/ferroeste/arquivos_restritos/files/documento/2024-03/METAS%20DE%20TRANSPORTE%202020%202023.pdf Acesso em: 01/07/2024

¹⁹ Disponível em: https://www.ferroeste.pr.gov.br/sites/ferroeste/arquivos_restritos/files/documento/2024-04/demonstracoes_ferroeste_2023-2022.pdf Acesso em: 01/07/2024



acumulado, de acordo com as demonstrações financeiras, em 31/12/2023, é de R\$ 172.874.011,65.²⁰

Os dados de balanço demonstram que a operação da Ferroeste não se mostra sustentável sem que o Estado do Paraná sacrifique recursos para cobrir o *déficit*. O que não se mostra razoável, sobretudo por não serem os recursos do erário vocacionados para este fim e quando o cenário é comparado à possibilidade de transferência de tal atividade a um parceiro privado que possa desempenhá-la de maneira mais eficiente, com base em um regime jurídico mais flexível, e que detenha maior capacidade de investimentos para desenvolver o modal ferroviário, reduzindo custos logísticos em benefício da indústria e do agronegócio paranaense, e obtendo outros ganhos públicos importantes.

Vale, neste sentido, destacar que a participação direta do Estado na economia brasileira não é um objetivo legal amplo e irrestrito, mas, na verdade, algo limitado pelo a situações específicas e justificadas. Trata-se aqui de premissa fundante do ordenamento brasileiro, estampada na Constituição Federal que, em seu art. 173, assim dispõe: “Ressalvados os casos previstos nesta Constituição, a exploração direta de atividade econômica pelo Estado só será permitida quando necessária aos imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo, conforme definidos em lei.”

21

A atividade desempenhada pela Ferroeste não se presta ao atendimento de imperativos de segurança. Também não se presta ao atendimento de relevante interesse coletivo, tendo em vista que a atividade por si desempenhada funciona com excelência em formato no qual o privado se porta como empresário e o Estado figura como fiscal e regulador. Diversas concessões delegadas à parceiros privados são prova incontestante disso, demonstrando capacidade de atingir melhores níveis de investimento e serviço. Há, portanto, necessidade de revisitar a posição hoje ocupada pelo Estado do Paraná no âmbito da Ferroeste, buscando beneficiar sobretudo a população e o produtor paranaense.

²⁰ Disponível em: https://www.ferroeste.pr.gov.br/sites/ferroeste/arquivos_restritos/files/documento/2024-04/demonstracoes_ferroeste_2023-2022.pdf Acesso em: 01/07/2024



3. ALTERNATIVAS PARA O DESINVESTIMENTO DO ESTADO NA FERROESTE

3.1. COMPARAÇÃO DAS OPÇÕES DE ESTRUTURA CONSIDERADAS

Pelo exposto acima, avaliou-se comparativamente algumas hipóteses que, mediante prévia anuência do Poder Concedente/ANTT, podem ser implementadas para a desestatização da Ferroeste.

A todas é comum a **vantagem** de estancar os prejuízos operacionais que a Ferroeste vem acumulando e, com isso, não comprometer recursos públicos para cobrir e assegurar a continuidade das atividades da Companhia. Como já referido, as demonstrações financeiras indicam que a Companhia vem sistematicamente incorrendo em prejuízos anuais. O saldo da conta de prejuízos acumulados totalizou, em 2023, o montante de R\$ 172.874.011,65, indicativo de que a continuidade das atividades da Ferroeste está condicionada ao recebimento de aportes do Estado do Paraná. Assim, o desinvestimento tem o condão de evitar a drenagem do Erário em atividade para a qual o Estado não é vocacionado.

O desinvestimento também incorre em **vantagem** em vista do cenário de transferência (total ou parcial) da operação nas malhas outorgadas à Ferroeste para particular com capacidade de não só implementar esforços e estratégias de gestão capazes de, sem sujeitar-se às amarras da Lei Federal 13.303/2016, alterar o cenário de resultados operacionais negativos, como também de realizar investimentos em expansão e melhoria da rede. Com efeito, diversos benefícios (diretos e indiretos) serão alcançados (vide aqueles descritos nos capítulos subsequentes).

22

3.1.1. Devolução e Relicitação da Ferroeste:

Neste modelo, haveria rescisão amigável do Contrato de Concessão, com a consequente devolução e relicitação do empreendimento à iniciativa privada, nos termos da Lei Federal 13.448/2017, hipótese em que a Ferroeste só faria jus a indenizações eventualmente devidas por investimentos em bens reversíveis realizados e não amortizados ou depreciados. Já as autorizações seriam objeto de renúncia, por iniciativa da Ferroeste (autorizatória), a quem cumpriria arcar com eventuais multas e obrigações assumidas perante terceiros.



- Vantagem: Para além das vantagens gerais antes referidas, não se vislumbram adicionais.
- Risco: O cálculo da indenização por bens reversíveis não amortizados ou depreciados tende a ser complexo e resultar em monta inferior ao passivo da Companhia, o que demandaria recursos provenientes do Erário para arcar com os passivos remanescentes da Ferroeste e realizar o efetivo encerramento das atividades. Por meio deste modelo de desinvestimento, também haveria renúncia por parte do Estado de eventual disposição do mercado pagar pelo direito de exploração do prazo residual do contrato de concessão que, mediante ajustes de gestão, poderia resultar uma avaliação positiva decorrente de fluxo de caixa projetado.

3.1.2. Subconcessão

Nesse modelo, mediante anuência do Poder Concedente e posterior licitação, um conjunto de direitos e obrigações provenientes do Contrato de Concessão seria delegado pela Ferroeste à uma empresa privada por meio de uma subconcessão (parcial ou total), e considerar apenas novos trechos a serem implantados (*greenfield*), e/ou os trechos já existentes (*brownfield*).

23

- Vantagem: Para além das vantagens gerais antes referidas, a subconcessão pode resultar em pagamento, pelo subconcessionário, de valores em favor da Ferroeste, caso a modelagem econômico-financeira aponte para a viabilidade desta contrapartida. Também cumpre ressaltar que a hipótese contempla a transferência das obrigações de investimento e de operação ao subconcessionário que estaria sujeito apenas ao regime jurídico de Direito Privado, podendo explorar a concessão de maneira mais eficiente e flexível, além de poder expandi-la, dado maior capacidade de investimentos e facilidade de acesso ao mercado de capitais.
- Risco: A subconcessão implica na superposição de partes responsáveis pela execução de obrigações contratuais, já que agrega mais uma parte à



CASA CIVIL
CONSELHO DE CONTROLE DAS EMPRESAS ESTADUAIS
SECRETARIA EXECUTIVA

relação já existente entre concessionária originária, Poder Concedente e Agência Reguladora. A exploração eficiente do serviço concedido demanda a operação em sincronia de todas as partes. Assim, responsabilizações da Ferroeste por conta de inadimplementos da subconcessionária, acompanhadas ou não de falhas na fiscalização, seriam riscos a serem considerados. Os inadimplementos e as falhas na execução do contrato por sua vez, podem levar à criação de passivos não previstos e imensuráveis neste momento. Vale ponderar que situação semelhante já foi vivenciada pela Ferroeste quando da subconcessão realizada, em 1997, à Ferrovia Paraná S.A. Além disso, se não implementadas medidas de efetiva redução de despesas pela Ferroeste, poderá haver a sobreposição de custos administrativos ou gerenciais.

3.1.3. Cessão onerosa dos contratos de exploração

Nesse modelo, a Ferroeste levaria à leilão os contratos celebrados com o Ministério da Infraestrutura – o que pode incluir apenas o Contrato de Concessão, com a renúncia de suas autorizações, como também os demais Contratos de Adesão. Haveria, assim, transferência dos contratos para a iniciativa privada, mediante a definição de um valor de lance mínimo, sendo o valor lance vencedor revertido para a atual Ferroeste.

24

O modelo reflete àquele idealizado por meio do Projeto do Corredor Oeste de Exportação – Nova Ferroeste que, prevendo a cessão onerosa dos cinco contratos que estão sob a gestão da Ferroeste com obrigação vinculante de construção de novos trechos, foi objeto de estudos, de consulta pública sobre as minutas de Edital e Contrato, e de fiscalização pelo Tribunal de Contas do Estado. A fiscalização resultou na publicação, em 21/02/2024, do Acórdão nº 281/24, por meio do qual a Corte aponta oito achados e nove recomendações para a continuidade do processo.



CASA CIVIL
CONSELHO DE CONTROLE DAS EMPRESAS ESTADUAIS
SECRETARIA EXECUTIVA

- Vantagem: Transferência do feixe de direitos e obrigações relacionados ao contrato, sem que remanesçam riscos para Ferroeste em caso de inadimplementos.
- Risco: Transferência dos principais ativos da Companhia, mas permanecem com os passivos da Companhia. Potencial necessidade de aporte de recursos do Estado para arcar com tais passivos remanescentes da e realizar o efetivo encerramento das atividades da Ferroeste.

3.1.4. Oferta Pública Inicial de Ações

Neste modelo, a venda das ações de titularidade do Estado seria realizada por meio de uma oferta pública inicial de valores mobiliários, nos termos regulamentados CVM. A Oferta Pública Inicial de Ações (IPO) importaria um projeto complexo, exigindo a contratação de (i) instituições financeiras intermediarem a oferta ("Coordenadores"), (ii) auditores registrados na CVM para prepararem as demonstrações financeiras auditadas, (iii) assessores legais para os Coordenadores e para Ferroeste no processo de IPO, além de (iv) pagamento de taxas oficiais da CVM, da ANBIMA e da B3.

25

O processo seria, ainda, marcado por uma sucessão de etapas complexas, incluindo: (i) **registro de emissor de valores mobiliários perante a CVM** na categoria "A", facultando a oferta de valores mobiliários classificados como instrumentos patrimoniais (*equity*), os quais geralmente trazem mais riscos aos investidores e impõem ao emissor obrigações mais rígidas de divulgação de informações para o mercado; (ii) **promoção de ajustes na estrutura de governança da Companhia**, contratando auditores registrados na CVM para auditar balanços, elaborar documentos e criar controles para adequar a Ferroeste ao perfil de uma sociedade privada com ações negociadas em bolsa; (iii) **listagem da emissão em alguns dos segmentos especiais B3**, respeitando regras rígidas de governança corporativa e cumprindo uma série de exigências não previstas na Lei das S.A.; (iv) **registro do IPO**, mediante requerimento para CVM, em conjunto com a instituição financeira contratada para realizar a distribuição pública das ações, nos termos da Resolução CVM 160; e, caso haja



interesse do Estado em manter participação acionária minoritária, (v) **proposição de período para qualificação como investidor referência, assunção de obrigações específicas e celebração de acordo de acionistas**, sendo necessário avaliar se haverá adesão a segmento especial da B3 para atender às condições previstas e disponibilizar a minuta deste acordo em conjunto com o edital de desestatização.

- **Vantagem:** O procedimento de registro da Ferroeste como emissor categoria "A" traria uma maior governança para Companhia e transparência. A operação também poderia resultar em recursos para o Estado do Paraná, considerando o pagamento pelas ações vendidas.
- **Risco:** Esta hipótese de desestatização tende a ser bastante complexa, em termos de etapas e regramentos aplicáveis. Ainda, no estágio em que a Ferroeste se encontra, inclusive em razão do desempenho econômico-financeiro atual, este processo pode ser ainda mais moroso e exigir um esforço elevado na preparação pré-IPO, com a necessidade de reestruturar sua governança e estrutura de capital. A promoção destes ajustes seria extremamente complexa, considerando a potencial necessidade de recursos relevantes do Estado e os limites impostos pelo regime jurídico da Lei 13.303/2016. Demais disso, os resultados e valores movimentados pela Companhia são inferiores àqueles habituais em operações de IPO e padrões de mercado, indicativo relevante da inadequação deste meio de desestatização ao caso concreto.

26

3.1.5. Alienação de Ações da Companhia

Neste modelo, o controle da Ferroeste é alienado por meio de leilão para oferta (de lote único ou não) de ações, nominativas, sem valor nominal, de emissão da Companhia, de propriedade do Estado. O Edital deve fixar valor econômico mínimo de alienação e ser instruído com minutas dos documentos definitivos da operação para a análise dos potenciais interessados, inclusive o contrato de compra e venda de ações, e com informações sobre a empresa em *data room*, para realização de auditoria pelos possíveis interessados.



A transação deve ser precedida por lei autorizativa e processo de desestatização regular, mas, em regra, segue trâmites usualmente adotados em operações de compra e venda de ações de companhias privadas. A modelagem, portanto, é flexível, podendo a Companhia propor diferentes mecanismos quanto à assunção de responsabilidade pelo potencial comprador, o que inclui a possibilidade de a transação ser firmada em modelo de “porteira fechada”. Nesta hipótese, o preço já deve considerar todos os potenciais passivos da Companhia e os vendedores não assumem nenhuma responsabilidade residual por passivos cujo fato gerador seja anterior à data da transação, independentemente de terem sido identificados em auditoria ou de já estarem contabilizados nas demonstrações financeiras.

Caso não seja alienada a totalidade da participação de propriedade do Estado do Paraná, é usual que a modelagem preveja adoção de um acordo de acionistas, podendo, inclusive, prever a criação de mecanismos que permitam a continua participação do Estado do Paraná no processo deliberativo da Companhia, incluindo a previsão de *golden share*, sendo o contorno específico desta participação algo a ser avaliado e registrado no edital.

27

- Vantagem: Modelo flexível que permite a assunção da operação da Companhia por empresa ou consórcio de empresas com acesso ao mercado de capitais ou a outras formas de financiamento. Transfere imediatamente ao adquirente os passivos, atuais ou contingentes da Ferroeste, e interrompe a eminente necessidade de aportes pelo Estado na Companhia. A operação também poderia resultar em recursos para o Estado do Paraná, considerando o pagamento resultante da alienação. Caso o Estado queira preservar algum grau de influência nas deliberação da Companhia, consegue fazê-lo por meio de instrumentos societários já bastantes conhecidos por possíveis investidores.
- Risco: A depender do resultado da auditoria, potenciais compradores podem identificar passivos relevantes (se existentes) e forçar um achatamento do valor da oferta. Ademais, se a modelagem proposta incluir mecanismo que permita ao Estado influenciar de maneira crítica a

gestão da Companhia, a percepção de risco tende a se elevar e incorrer em uma consequente redução do valor de oferta.

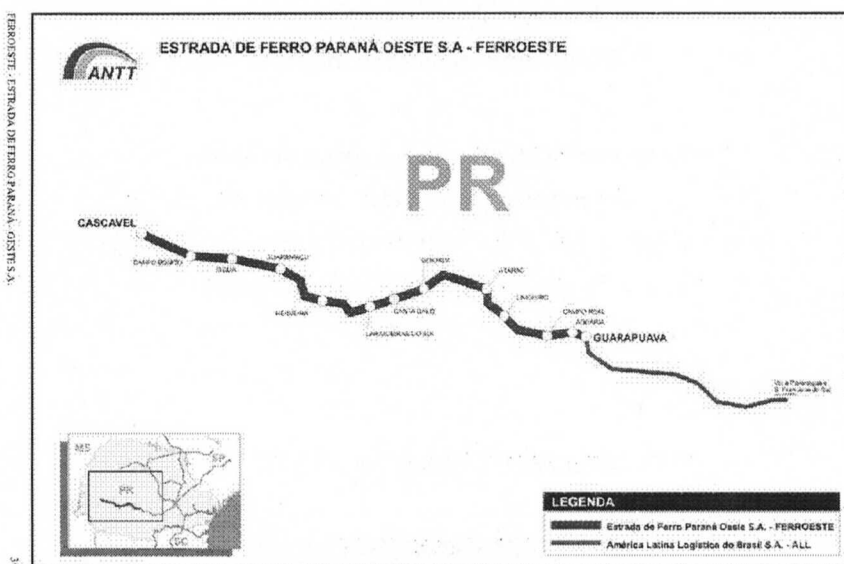
Pelo contraste entre vantagens e riscos das diferentes opções, levando em conta as peculiaridades da Ferroeste, esta CCEE recomenda que os modelos de desinvestimento referidos nas alternativas 3.1.3 e 3.1.5 sejam objeto de estudos aprofundados, em atenção as recomendações que serão pontuadas no tópico conclusivo.

4. BENEFÍCIOS PARA O ESTADO DO PARANÁ E PARA A FERROESTE

4.1. PRESERVAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO PARANÁ

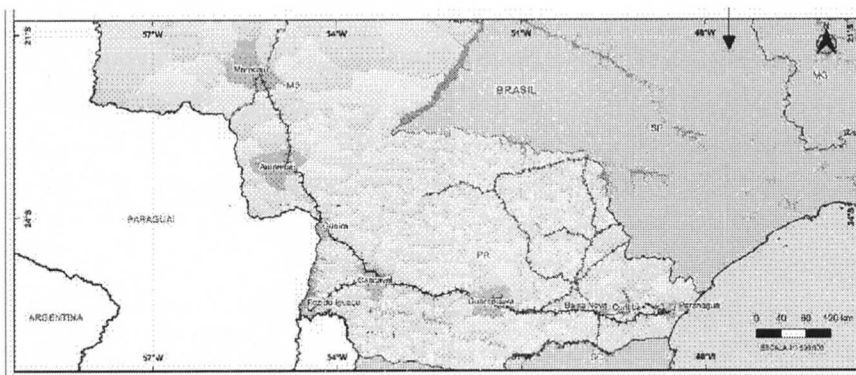
Foi referido neste documento que o recorrente prejuízo contábil registrado pela Ferroeste impede a execução adequada do Contrato de Concessão firmado com a União. Hoje, a infraestrutura de transporte ferroviário instalada pela Ferroeste é representada pela imagem abaixo:

28



Vale lembrar que o outro segmento ferroviário concedido à Ferroeste, de Cascavel/PR a Dourados/MS, ainda não foi executado. Tendo em vista que essa inexecução pode vir a ser entendida como uma falta contratual, não se afasta a possibilidade de o Poder Concedente considerar eventual declaração de caducidade do contrato, com lastro no artigo 38 da Lei 8.987/1995.

Outrossim, não se pode olvidar das obrigações assumidas pela Ferroeste nos Termos de Adesão recentemente firmados com a ANTT, as quais, implementadas, levariam ao seguinte panorama da infraestrutura do transporte ferroviário na região:



Fonte: Elaborado pelo Conselho TPI-SENER.

EVTEA-3 DA NOVA FERROESTE
RELATÓRIO FINAL - VOLUME 1: RELATÓRIO DO ESTUDO

29

Todavia, o cenário de prejuízo recorrente e considerável da Ferroeste torna sem horizonte a realização dos investimentos necessários para fazer frente às obrigações que foram assumidas. Dessa forma, levar adiante o projeto de desestatização da Ferroeste permitirá a preservação e, na esteira desse entendimento, o aumento da cobertura dos serviços de transporte ferroviário no Estado do Paraná.

4.2. REDUÇÃO DA INTERFERÊNCIA POLÍTICA

A atual estrutura societária da Ferroeste permite que o governo indique executivos a cargos de liderança na Companhia. Tais indicações podem trazer motivações políticas em detrimento de decisões técnicas ou de negócio.



Alterações na estrutura societária da Ferroeste, por meio de sua desestatização, permitiriam que a Companhia deixasse de estar sujeita às intempéries e mudanças de cenário e composição de governo. A despeito do bom trabalho realizado nos últimos anos pela atual administração, o maior legado que esse governo pode deixar para a Ferroeste e para o Estado do Paraná é permitir que um parceiro privado promova a alavancagem da sua competitividade e incremento da sua capacidade de investimento para que a Ferroeste possa ser protagonista na transformação dos serviços de transporte ferroviário no Brasil e fator de desenvolvimento relevante para o Estado.

Menos sujeita a interferências externas e a mudanças de governos e políticas, a Ferroeste estaria mais bem posicionada para competir no mercado ferroviário, uma vez que teria melhor custo de capital devido à maior capacidade de endividamento sem rápida percepção de risco de *financial distress*, menor risco de continuidade de negócios e maior alinhamento a práticas de mercado (eficiência de custos, disciplina de capital, velocidade na tomada de decisões etc.).

A tese de doutorado "*Financial and Economic Consequences of Political Interference within State-Owned Enterprises*" da autora Tanja Kuzman, realizada pela University of Sheffield, contou com dados de mais de 200 empresas estatais em todo o mundo e leva em conta dados financeiros e do conselho no período de 2010 a 2014. O estudo sugere que há uma relação negativa entre membros politicamente indicados no conselho e o desempenho financeiro/operacional da estatal.

30

O artigo "*Do State-owned Enterprises in Brazil Require a Risk Premium Factor?*" de novembro de 2019 do *Brazilian Business Review* realizado em parceria entre a UFMG e a FUCAPE Business School aponta que empresas de controle estatal são especialmente menos eficientes que empresas privadas durante momentos de crise, tendo em vista a maior inércia e a dificuldade de disciplina de custos. O documento ressalta ainda, que estes problemas de gestão ocorrem quando o Estado é controlador. Quando a governança é majoritariamente orientada ao mercado, a companhia é gerida de forma mais eficiente, sendo esta maior eficiência não só desejável, mas necessária para a Ferroeste.



4.3. INCREMENTO DA ARRECADAÇÃO

Durante a apresentação formal dos dados relativos ao cumprimento das metas fiscais de 2023, realizada pela Diretora-Geral da Secretária de Estado da Fazenda no dia 27 de fevereiro de 2023, destacou-se que as receitas correntes alcançaram a quantia de R\$ 62,7 bilhões ao longo do exercício do ano. Esse valor representa um aumento real de 3% em relação ao exercício anterior, quando tais receitas totalizaram R\$ 58,4 bilhões.

É, contudo, importante que este incremento seja analisado com cuidado. Isto porque o crescimento nas receitas correntes ocorreu em um contexto fiscal desafiador, marcado por quedas na arrecadação do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) em setores essenciais como energia e comunicações, que registraram reduções de 36% e 39%, respectivamente, nos valores recolhidos.

Essa retração foi ocasionada, principalmente, pela diminuição das alíquotas de ICMS para combustíveis, energia elétrica e comunicações, instituída pelo Congresso Nacional em 2022. Tal medida resultou em uma significativa frustração fiscal para os estados, incluindo o Paraná. A compensação iniciada pelo governo federal no ano passado cobrirá 53% das perdas observadas no segundo semestre de 2022.

31

Por outro lado, as receitas de capital do estado cresceram 137% em comparação com o ano anterior. Esse aumento expressivo foi impulsionado, principalmente, pela oferta de ações que gerou ganhos expressivos e transformou a Copel em uma corporação em agosto do ano passado, irrigando o caixa do Estado com recursos que possibilitarão investimentos importantes para a população paranaense.

Como se pode perceber, os efeitos negativos deste cenário mais desafiador do ponto de vista das receitas correntes podem ser mitigados por meio da desestatização da Ferroeste. Isso porque tal operação tem o potencial de não só resultar na disponibilização de recursos privados para investimentos chave na ampliação e na intensificação do uso de sua malha ferroviária, como também disponibilizar recursos para o Estado do Paraná alocar de forma estratégica, de forma a acelerar e implementar projetos de desenvolvimento em infraestrutura econômica e social que, por sua vez, incrementariam a produtividade da economia paranaense, ocasionando impactos positivos na arrecadação tributária e criando um ciclo virtuoso de crescimento e protagonismo do Estado.

4.4. CAPTAÇÃO POTENCIAL DE RECURSOS PARA O ESTADO

A operação de desestatização da Ferroeste, que destravaria o potencial de crescimento e geração de valor, tende a resultar no levantamento de recursos para o Estado do Paraná, que poderão ser direcionados a investimentos com retorno no longo prazo e fomentar ainda mais o ciclo virtuoso de incrementos de arrecadação antes referido. Em especial porque os recursos arrecadados com a alienação de bens e direitos que integram o patrimônio público têm destinação específica, conforme disciplinado no artigo 44 da Lei Complementar Federal 101, de 04 de maio de 2000:

“Art. 44. É vedada a aplicação da receita de capital derivada da alienação de bens e direitos que integram o patrimônio público para o financiamento de despesa corrente, salvo se destinada por lei aos regimes de previdência social, geral e próprio dos servidores públicos.” (grifo nosso).

A vedação à utilização das receitas de capital para o pagamento de despesas correntes, e a consequente obrigatoriedade da utilização das receitas no pagamento de despesas de capital, asseguram que os recursos provenientes da operação de mercado da Companhia sejam integralmente utilizados para o aumento dos investimentos públicos pelo Estado do Paraná. Asseguram-se, assim, o incremento de investimentos diretos (através do Estado), além dos benefícios potenciais dos investimentos indiretos (através da Companhia, em infraestrutura e serviços).

32

Priorizar a elevação dos investimentos é fator fundamental para o crescimento econômico, pois, no curto prazo, estimula a demanda agregada, mobilizando insumos de produção e capital. No médio e longo prazo, expande a capacidade de oferta da economia a partir da maturação desses investimentos. Em contrapartida, a manutenção da Ferroeste sob o controle do Estado tende a gerar o comprometimento de recursos públicos em vista do prejuízo crescente que se acumula em suas demonstrações contábeis. Tal comprometimento dos recursos públicos, como se pode perceber pelos dados trazidos, não parece se traduzir em ganhos econômicos e sociais relevantes, dada a subutilização das autorizações e concessões detidas, nem possui prazo de término,

considerando que a Ferroeste parece explorar sua atividade econômica dentro dos limites esperados e ainda assim incorre em prejuízos expressivos e recorrentes.

4.5. EFEITO MULTIPLICADOR

4.5.1 Redução do Custo De Transporte

A desestatização da Ferroeste assegurará uma gestão mais eficiente da operação atual, além de novos investimentos na ampliação da capacidade da ferrovia, modal de transporte que reduz de modo substancial os custos logísticos. Neste sentido, estudos apontam que investimentos nos traçados das ferrovias cujo direito de exploração pertencem atualmente à Ferroeste teriam o condão de reduzir os custos de transporte, quando comparados ao cenário sem investimentos, em cerca de 22,9%.²¹

Esta possibilidade de gestão eficiente e redução de custos se converte em diminuição do preço dos produtos transportados ou em aumento na renda dos produtores, sobretudo os paranaenses. A competitividade dos produtos nacionais seria reforçada e a economia estadual aquecida, o que, por sua vez, criaria um círculo virtuoso de geração de renda, empregos e incremento na arrecadação tributária.

33

4.5.2 Desenvolvimento do agronegócio paranaense

O Paraná destaca-se no cenário nacional como um grande produtor de commodities agrícolas, sendo esses produtos de grande relevância econômica para o estado. O Estado, contudo, não possui infraestrutura suficiente para maximizar a eficiência logística de sua produção (combinação otimizada de transporte e armazenagem). Essa aparente falta de capacidade de armazenamento afeta o PIB potencial do Estado, uma vez que os produtores podem se confrontar com situações

²¹ A referência advém dos estudos constantes no EVTEA-J da Ferroeste, que realiza a comparação entre cenários de investimentos da malha ferroviária da Companhia. Disponível em: https://www.novaferroeste.pr.gov.br/sites/novaferroeste/arquivos_restritos/files/documento/2022-05/FASE%2004_Vol%203_T12_Estudios%20Socioeconomicos%20e%20de%20Externalidades.pdf Acesso em: 01/07/2024.



desvantajosas de preço, sem alternativas para estocagem e venda em momentos de melhores preços. Além disso, a falta de infraestrutura de transporte limita o escoamento da produção e encarece seu custo, fazendo com que a produção paranaense perca produtividade.

O desinvestimento do Estado na Ferroeste, com sua transferência para a iniciativa privada, tem o condão de destravar investimentos em suas infraestruturas e aprimorar os serviços por ela prestados, ampliando a capacidade de escoagem e armazenamento. Como consequência, os produtores paraenses serão beneficiados, sobretudo em termos de lucratividade, por poderem realizar a venda de seus produtos em momentos ótimos, e em termos de competitividade, diante da redução do custo de transporte. O que se desdobra em outros tantos benefícios indiretos, que perpassam desde o incremento da arrecadação tributária até a geração de emprego e renda.

4.5.3 Geração de Emprego e Renda

A desestatização da Ferroeste impulsionará os investimentos em infraestrutura, com relevante impacto na geração de empregos – sejam eles diretos, na execução das obras; sejam indiretos, nas atividades de apoio e prestação dos serviços afetos à exploração das rodovias; sejam aqueles decorrentes do consumo desencadeado pela renda daqueles envolvidos direta ou indiretamente na prestação dos serviços.

34

Estudos envolvendo a realização de investimentos nas ferrovias delegadas à Ferroeste, em comparação ao cenário de não investimento que se perpetra no modelo de controle da Companhia pelo Estado, demonstram que o potencial de geração de empregos é vultoso: são cerca de 350 mil empregos estimados para o intervalo de 65 anos, dos quais 97 mil são diretos, 66 mil são indiretos e 185 mil são decorrentes do efeito renda.²²

²² A referência advém dos estudos constantes no EVTEA-J da Ferroeste, que realiza a comparação entre cenários de investimentos da malha ferroviária da Companhia. Disponível em: https://www.novaferroeste.pr.gov.br/sites/novaferroeste/arquivos_restritos/files/documento/2022-05/FASE%2004_Vol%203_T12_Estudios%20Socioeconomicos%20e%20de%20Externalidades.pdf Acesso em: 01/07/2024.



4.5.4. Sustentabilidade e Eficiência Energética

O contexto climático global indica que o Poder Público precisa se comprometer com iniciativas que atenuem, de maneira significativa, os impactos das recentes mudanças no meio ambiente, buscando implementar políticas de redução na emissão de gases responsáveis pelo efeito estufa. O que inclui o desenvolvimento do modal ferroviário e aumentar sua participação relativa face aos demais modais – em especial do modal rodoviário que, centralizando grande parte do transporte de cargas, representa cerca de 79% das emissões, em milhões toneladas de CO₂, do país²³.

Dessa forma, o investimento no incremento da participação de ferrovias na matriz de transporte brasileira é determinante para que haja uma reversão no cenário climático atual. Em especial, por suas peculiaridades: de acordo com a *Union internationale des chemins de fer - UIC*²⁴, ferrovias são o meio de transporte de grande volume mais ecológico dentre os existentes. A Organização aponta, tendo em vista a previsão de que a demanda por mobilidade dobrará nos próximos anos, que será dificultoso alcançar as metas traçadas no Acordo de Paris, ratificado pelo Brasil, sendo as ferrovias a forma mais rápida e econômica de descarbonizar.

35

A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários - ANTF²⁵, inclusive, estima que um trem de 120 vagões equivaleria a retirar 368 caminhões das estradas brasileiras, com impacto considerável no consumo de combustíveis fósseis no país. No âmbito da eficiência energética, segundo estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV)²⁶, também com base em relatório da ANTF, constatou-se a redução das emissões a partir do crescimento do transporte ferroviário, nas últimas duas décadas. Entre os dados trazidos, sabe-se que, no período de 2006 a 2023, o volume transportado em ferrovias expandiu em 64%, sendo que a quantidade de diesel por mil TKU foi de 4,9 litros para 3,33 litros, representando uma queda de 26% no consumo.

²³ Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, 2023. Disponível em: <https://www.antf.org.br/releases/o-meio-ambiente-agradece/>. Acesso em: 01/07/2024.

²⁴ União Internacional de Caminhos de Ferro, 2021. Disponível em: <https://uic.org/sustainability/>. Acesso em: 01/07/2024.

²⁵ Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, 2023. Disponível em: <https://www.antf.org.br/releases/o-meio-ambiente-agradece/>. Acesso em: 01/07/2024.

²⁶ Fundação Getúlio Vargas. Disponível em: <https://transportes.fgv.br/noticias/transporte-ferroviario-aumenta-5-em-2023-e-atinge-maior-patamar-desde-2018>. Acesso em: 01/07/2024.

Portanto, considerando o evidente papel das ferrovias na descarbonização do transporte e, por conseguinte, na diminuição de impactos ao meio ambiente, pode-se visualizar os possíveis benefícios da desestatização neste desenvolvimento. Isso, porque esta viabilizará um maior número de investimentos e uma otimização na gestão de recursos que, por sua vez, serão utilizados em melhorias voltadas a uma matriz logística e uma economia mais sustentáveis.

4.5.6. Outros Impactos Indiretos

Os novos investimentos que serão assegurados por meio da desestatização da Ferroeste tendem a incrementar a arrecadação tributária não só do Estado, mas da União e Municípios. Considerando apenas os valores que podem empregados na execução de obras afetas aos trechos outorgados à Ferroeste, é estimada um incremento na arrecadação de CSLL, IRPJ, PIS, COFINS, IPI e ISS na ordem de R\$ 1,69 bilhão, sendo R\$ 540 milhões relativos à tributos federais e R\$ 1,152 bilhão relativos à tributos municipais. Valores expressivos, a serem reinvestidos em benefício do interesse público, ampliando o especto de externalidades positivas esperadas.²⁷

Outro impacto indireto, que toca em diversos pontos outros itens citados acima, seria o desenvolvimento do interior do estado do Paraná. Tal desenvolvimento é de fundamental importância para promover o crescimento econômico sustentável e equilibrado da região. Ao incentivar investimentos pelo setor privado em infraestrutura nas áreas rurais e urbanas do interior, o Estado pode reduzir a disparidade socioeconômica entre a capital, grandes centros e as demais localidades. Esse desenvolvimento contribui para a criação de empregos, aumento da renda per capita e melhoria da qualidade de vida da população local, além de fomentar o empreendedorismo e a inovação. Ademais, ao reduzir o custo logístico do estado, tornam-se os setores tradicionais mais competitivos além de permitir o surgimento de outros setores mais inovadores, promovendo uma economia mais resiliente e adaptável às mudanças globais.

²⁷ A referência advém dos estudos constantes no EVTEA-J da Ferroeste, que realiza a comparação entre cenários de investimentos da malha ferroviária da Companhia. Disponível em: https://www.novaferroeste.pr.gov.br/sites/novaferroeste/arquivos_restritos/files/documento/2022-05/FASE%2004_Vol%203_T12_Estudos%20Socioeconomicos%20de%20de%20Externalidades.pdf Acesso em: 01/07/2024.

A descentralização do desenvolvimento econômico também tem o potencial de aliviar a pressão sobre os centros urbanos, mitigando problemas como congestionamento, poluição e falta de moradia. Em suma, o desenvolvimento do interior do Paraná é crucial para garantir um crescimento econômico inclusivo, equilibrado e sustentável, beneficiando todas as regiões do estado.

5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Em atenção ao disposto, de acordo com os argumentos previamente apresentados, sintetiza-se:

- (i) a Ferroeste atualmente é uma Sociedade de Economia Mista. Como Sociedade de Economia Mista, ela está sujeita a restrições de toda sorte devido ao regime jurídico ao qual está sujeita;
- (ii) a Ferroeste incorre em prejuízos de forma recorrente e a despeito de cumprir os objetivos operacionais estabelecidos para exploração da sua atividade;
- (iii) tais prejuízos da Ferroeste que estão imbricados com a própria operação da Companhia precisarão ser suportados com recursos do orçamento do Estado do Paraná;
- (iv) a Ferroeste é detentora de concessões e autorizações que permitiriam, com investimentos, expandir significativamente suas operações e trariam benefícios diretos e indiretos substanciais não apenas para a Companhia, mas para o Estado do Paraná;
- (v) contudo, dadas as limitações jurídicas e ao insucesso financeiro da Companhia, não é factível que sejam disponibilizados recursos para que estes investimentos sejam realizados;
- (vi) neste sentido, foram avaliadas alternativas para tentar viabilizar primeiramente a interrupção da necessidade de aportes recorrentes por



parte do Estado do Paraná e em segundo lugar a realização dos investimentos já autorizados; e

- (vii) Entre as múltiplas alternativas avaliadas, a Privatização por meio de cessão onerosa dos contratos de exploração e/ou alienação das ações da Ferroeste detidas pelo Estado do Paraná se apresentam como as alternativas que refletem a melhor junção de elementos para resolução das questões abordadas, envolvendo não só o futuro da Ferroeste, mas ganhos diretos e indiretos para o Estado do Paraná e para os paranaenses.

Desse modo, considerando a necessidade de trazer maior dinamismo à gestão, e viabilizar um ambiente favorável à prestação do serviço de transporte ferroviário, ao fomento em investimentos, à redução de custos logísticos e à geração de empregos, recomendamos o desinvestimento do Estado do Paraná na Ferroeste (desestatização) e sua transferência para o setor privado.

Para tanto, recomenda-se o acompanhamento do Conselho de Controle das Empresas Estaduais - CCEE no andamento do processo, podendo contratar os serviços de consultoria e assessorias técnicas especializadas necessárias à estruturação das propostas apresentadas neste documento, notadamente o desinvestimento do Estado via cessão onerosa dos contratos de exploração (cf. item 3.1.3) e/ou alienação de suas ações da Ferroeste (cf. item 3.1.5), ou que venham a ser sugeridas e/ou aprovadas em instâncias decisórias competentes.

38

Nesta linha, os estudos a serem contratados deverão concentrar esforços na desestatização da Companhia considerando, dentre outros cenários, o de mera alienação de seus ativos (sem obrigação de desenvolvimento de trechos facultativos e obrigatórios pelo parceiro privado) e de solução para compartilhamento do trecho ferroviário urbano de acesso ao Porto de Paranaguá (considerando o trecho atualmente operado pela Rumo Malha Sul na área urbana).

Também deverão observar, no que se revelarem pertinentes a este novo projeto, as recomendações e achados levantados pela 5ª Inspeção de Controle Externo e homologados pelo Plenário do TCE-PR, nos termos do Acórdão nº 281/24, o que deverá ser feito a título referencial, considerando que esta proposta de desestatização não se



CASA CIVIL
CONSELHO DE CONTROLE DAS EMPRESAS ESTADUAIS
SECRETARIA EXECUTIVA

confunde com o projeto da Nova Ferroeste e que não guarda vínculo com os estudos analisados pelo TCE-PR.

Por fim, os estudos devem levar em consideração os atores impactados, buscando a construção de processos dialogados, sobretudo com os funcionários da Ferroeste, os detentores de contratos de cessão de uso e de permissão pactuados com a Companhia, e os representantes do setor produtivo, incluindo eventuais audiências e/ou consultas públicas.

Não obstante, poderá ser designada à Ferroeste a contratação de serviços de consultoria e assessorias técnicas especializadas necessárias à estruturação de todas as propostas apresentadas neste documento, como estudo de viabilidade técnica, operacional, financeira e mercadológica, ou outros que venham a ser sugeridos e/ou aprovadas em instâncias decisórias competentes, devendo esse estudo avaliar a relevância e a vantajosidade dos modelos de desestatização da Companhia apresentados.

A consolidação do proposto neste estudo é apresentada, como parte integrante deste documento, em formato de minuta de Projeto de Lei ora anexo (ANEXO I – MINUTA DE PROJETO DE LEI), a ser apreciada pelos órgãos estaduais - de acordo com o rito estabelecido para o início do processo legislativo - e posteriormente enviada para apreciação da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná.

39

É o que temos a informar.

Curitiba, datado e assinado eletronicamente.

(assinado eletronicamente)

Caio Cesar Zerbato

Secretário-Executivo do CCEE



ANEXO I – MINUTA DE PROJETO DE LEI

PROJETO DE LEI ORDINÁRIA Nº XX/2024

Autoriza o Poder Executivo a promover medidas de desestatização da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. e dá outras providências.

Autoriza o Poder Executivo a promover medidas de desestatização da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. e dá outras providências.

Art. 1º Autoriza o Poder Executivo do Estado do Paraná a alienar ou transferir, total ou parcialmente, a sociedade, os seus ativos, a participação societária, direta ou indireta, inclusive o controle acionário, transformar, fundir, cindir, incorporar, extinguir, dissolver ou desativar, parcial ou totalmente, seus empreendimentos e subsidiárias, bem como alienar ou transferir os direitos que lhe assegurem, diretamente ou através de controladas, a preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores da sociedade, assim como alienar ou transferir as participações minoritárias diretas e indiretas no capital social da Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A - FERROESTE, de que trata a Lei nº 9.892, de 31 de dezembro de 1991.

40

Art. 2º A efetivação da operação:

I - de que trata o art. 1º desta Lei ficará condicionada à alteração do Estatuto Social da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. - FERROESTE para incluir as obrigações de manutenção de sua sede no Estado do Paraná.

II - a efetivação da operação ficará condicionada à aprovação, pela Assembleia Geral de Acionistas, da alteração do Estatuto Social da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. - FERROESTE para incluir a criação de ação preferencial de classe especial, de propriedade exclusiva do Estado do Paraná, nos termos do § 7º do art. 17 da Lei Federal nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, que dará poder de veto nas deliberações sociais relacionadas à matéria de que trata o inciso I deste artigo.



Art. 3º Caberá:

I - ao Conselho de Controle das Empresas Estaduais - CCEE o acompanhamento do disposto nesta Lei;

II - à Casa Civil os atos de execução desta Lei referentes ao processo de desestatização da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. - FERROESTE, podendo inclusive contratar os serviços de consultoria e assessorias técnicas especializadas necessárias ou designar quem a fará.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Revoga o art. 4º da Lei nº 9.892, de 31 de dezembro de 1991.

PALÁCIO DO GOVERNO EM CURITIBA, em [*] de [*] de [*].



ePROTOCOLO



Assinatura de Documentos 2035/2024.

Documento: **CCEEInformacaoTecnicaFerroeste010824.pdf**.

Assinatura Avançada realizada por: **Caio Cesar Zerbato (XXX.225.299-XX)** em 05/08/2024 13:56.

Inserido ao documento **900.547** por: **Caio Cesar Zerbato** em: 05/08/2024 13:56.



Documento assinado nos termos do Art. 38 do Decreto Estadual nº 7304/2021.

A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço:
<https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarDocumento> com o código:
62a9b5906d588bf51bf9e20ec8a197b.

Inserido ao protocolo **22.558.012-0** por: **Ana Carolina Vidal de Souza** em: 05/08/2024 14:37. A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço:
<https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarDocumento> com o código: **9f3c6ee853a5eaf405214fcca49bb32f**.

MENSAGEM Nº 50/2024

Curitiba, data da assinatura digital.

Senhor Presidente,

Nos termos dos arts. 65, 66 e inciso XX do art. 87, todos da Constituição do Estado do Paraná, submeto à deliberação de Vossas Excelências o texto do Projeto de Lei que autoriza a desestatização da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. - FERROESTE e dá outras providências.

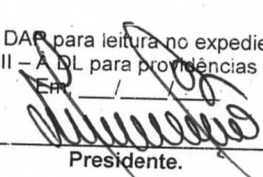
Constituída em 1988, a FERROESTE passou a integrar a Administração Pública Estadual como sociedade de economia mista mediante a autorização concedida pela Lei nº 9.892, de 31 de dezembro de 1991, e, hoje, possui dentre suas atribuições a construção, operação, administração e exploração comercial de vias ferroviárias nacionais, de terminais ferroviários, silos e demais sistemas de armazenagem.

Todavia, devido à sua configuração como empresa estatal, a companhia vem esbarrando em diversos entraves no exercício de suas atividades, prejudicando, muitas vezes, sua evolução e a capacidade de encontrar respostas rápidas às demandas do mercado, o que, conseqüentemente, limita sua competitividade e celeridade em procedimentos internos, além de inibir a otimização de recursos a ela direcionados.

Estudos recentes voltados ao atual panorama do sistema de transporte ferroviário nacional demonstram que, apesar das atualizações regulatórias acarretadas por legislações federais e estaduais e dos investimentos aplicados anualmente, que ultrapassam a quantia de R\$ 6 bilhões (seis bilhões de reais), o setor ainda carece de grandes avanços de ordem estrutural e, principalmente, financeira.

Neste sentido, diante da tendência denotada no mercado nacional e do potencial de investimentos vislumbrados ao segmento, propõe-se o presente Projeto de Lei, que objetiva, ao final dos procedimentos, viabilizar um formato de transporte

Excelentíssimo Senhor
Deputado ADEMAR TRAIANO
Presidente da Assembleia Legislativa do Estado
N/CAPITAL
Prot. 22.558.012-0

I - À DAP para leitura no expediente.
II - À DL para providências
EM _____

Presidente.

05 AGO 2024

sustentável, seguro e que atenda às demandas dos produtores paranaenses, sobretudo as oriundas do agronegócio.

Destaca-se que a desestatização da FERROESTE possui o condão de prover a infraestrutura demandada pelo contexto estadual ferroviário por meio da aplicação de investimentos privados, tornando desnecessário o aporte de eventual capital pelo Tesouro do Paraná. Isso possibilitará que a companhia intensifique sua atuação e aprimore a execução de suas competências com inovação, incremento da qualidade no serviço prestado, estratégias de preço competitivas e ampliação das capacidades de escoamento, armazenamento e de responder às flutuações do mercado, o que impactará diretamente na redução do valor do transporte e no aumento da renda dos produtores.

Tal perspectiva se soma a outros pontos favoráveis ao progresso socioeconômico estadual, como o fortalecimento da economia dos municípios limítrofes às linhas férreas, o fomento à indústria e ao agronegócio, a redução da utilização de combustíveis fósseis, estimulando o desenvolvimento sustentável paranaense, além da geração de empregos, dinamismo aos modais de transportes estaduais, redução de custos logísticos e incremento na arrecadação tributária. Ainda, deve-se salientar que os recursos decorrentes da operação de mercado proposta serão aplicados em investimentos em projetos que beneficiem a sociedade paranaense.

Cumprе ressaltar que a proposição não acarreta aumento de despesa ou mesmo renúncia de receita, fazendo-se desnecessária a adoção das medidas descritas nos arts. 14, 16 e 17 da Lei Complementar Federal nº 101, de 4 de maio de 2000.

Por fim, requer-se seja a presente proposição apreciada em regime de urgência, com fundamento no § 1º do art. 66 da Constituição Estadual do Paraná, em razão da importância da matéria.

Certo de que este Projeto de Lei merecerá dessa Assembleia Legislativa necessário apoio e consequente aprovação.

CARLOS MASSA RATINHO JUNIOR
GOVERNADOR DO ESTADO



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

INFORMAÇÃO Nº 17103/2024

Informo que esta proposição foi apresentada na **Sessão Ordinária do dia 5 de agosto de 2024** e foi atuada como **Projeto de Lei nº 512/2024 - Mensagem nº 50/2024**.

Curitiba, 5 de agosto de 2024.

Camila Brunetta
Mat. 20.373



CAMILA BRUNETTA SILVA

Documento assinado eletronicamente em 05/08/2024, às 16:43, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://consultas.assembleia.pr.leg.br/#/documento> informando o código verificador **17103** e o código CRC **1D7D2B2C8A8C6EC**



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

INFORMAÇÃO Nº 17104/2024

Informo que, revendo nossos registros em busca preliminar, constata-se que a presente proposição não possui similar nesta Casa.

Curitiba, 5 de agosto de 2024.

Camila Brunetta
Mat. 20.373



CAMILA BRUNETTA SILVA

Documento assinado eletronicamente em 05/08/2024, às 16:51, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://consultas.assembleia.pr.leg.br/#/documento> informando o código verificador **17104** e o código CRC **1F7D2F2C8B8A7ED**



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

DESPACHO - DL Nº 10692/2024

Ciente;

Encaminhe-se à Comissão de Constituição e Justiça.

Dylliardi Alessi
Diretor Legislativo



DYLLIARDI ALESSI

Documento assinado eletronicamente em 06/08/2024, às 11:37, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://consultas.assembleia.pr.leg.br/#/documento> informando o código verificador **10692** e o código CRC **1D7E2F2F8C8F7DC**



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

PARECER DE COMISSÃO Nº 594/2024

PL Nº 512/2024

AUTORIA: PODER EXECUTIVO – MSG Nº 50/2024

Autoriza a desestatização da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. e dá outras providências.

PREÂMBULO

O presente Projeto de Lei, de autoria do Poder Executivo, autuado sob o nº xxx/2024, tem por objetivo autorizar a desestatização da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. - FERROESTE, permitindo ao Governo do Estado alienar ou transferir, total ou parcialmente, a sociedade, os seus ativos, a participação societária, direta ou indireta, inclusive o controle acionário, transformar, fundir, cindir, incorporar, extinguir, dissolver ou desativar, parcial ou totalmente, seus empreendimentos e subsidiárias, bem como alienar ou transferir os direitos que lhe assegurem, diretamente ou através de controladas, a preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores da sociedade, assim como alienar ou transferir as participações minoritárias diretas e indiretas no seu capital social.

Ainda, condiciona a efetivação da operação à alteração do Estatuto Social da entidade, incluindo a obrigação de manutenção de sua sede no Estado do Paraná e a criação de ação preferencial de classe especial, de propriedade exclusiva do Estado do Paraná, que dará poder de veto nas deliberações relativas à sua sede.

Por fim, estabelece que caberá ao Conselho de Controle das Empresas Estatais – CCEE o acompanhamento do disposto na Lei e à Casa Civil os seus atos de execução, além de revogar o dispositivo legal que prevê o controle acionário da companhia por parte do Estado do Paraná.

Em sua justificativa, o Governador do Estado afirma que, devido à configuração da companhia como empresa estatal, a mesma vem esbarrando em diversos entraves no exercício de suas atividades, prejudicando sua evolução e a capacidade de encontrar respostas rápidas às demandas do mercado, o que limita sua competitividade e celeridade em procedimentos internos, além de inibir a otimização de recursos a ela direcionados. Aponta também que estudos recentes demonstram que o setor carece de grandes avanços de ordem estrutural e financeira, havendo um grande potencial de investimentos vislumbrados ao segmento, havendo a necessidade da adoção da medida para viabilizar um formato de transporte sustentável, seguro e que atenda às demandas dos produtores paranaenses, sobretudo as oriundas do agronegócio. Ainda, esclarece que a proposição não acarreta aumento de despesa ou mesmo renúncia de receita ao Governo do Estado.

FUNDAMENTAÇÃO

Prefacialmente, destaque-se que o art. 41 do RIALEP atesta as competências da presente Comissão que, em suma, se concretiza em emitir parecer quanto à constitucionalidade, legalidade, juridicidade, adequação regimental e caráter estrutural das proposições.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

Mencionada a competência desta Comissão para a emissão de pareceres técnicos sobre as proposições, passa-se a analisar os demais elementos necessários.

Quanto à competência para a propositura de projetos, verifica-se a proposição encontra amparo no art. 162, inciso III, §1º do RIALEP, que garante a iniciativa dos Projetos ao Governador do Estado. Seguindo a mesma orientação, a Constituição do Estado do Paraná, em seu artigo 65, estabelece regra assemelhada que inclusive delineou a acima citada.

O Projeto de Lei em análise tem por objetivo autorizar o Poder Executivo a desestatizar a Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. – FERROESTE, permitindo a alienação e transferência de seus ativos, de sua participação societária, inclusive do seu controle acionário, da preponderância nas deliberações sociais e do poder de eleger a maioria dos administradores da sociedade.

Sobre o tema, o artigo 66 da Constituição do Estado do Paraná estabelece a iniciativa privativa do Governador do Estado nas Leis que disponham sobre a estruturação e atribuições das Secretarias de Estado e órgãos da administração:

Art. 66. *Ressalvado o disposto nesta Constituição, são de iniciativa privativa do Governador do Estado as leis que disponham sobre:*

IV – *criação, estruturação e atribuições das Secretarias de Estado e órgãos da administração pública.*

Traz também, em seu art. 87, a competência privativa do Chefe do Poder Executivo para iniciar o processo legislativo e exercer, com o auxílio dos Secretários de Estado, a direção superior da administração estadual:

Art. 87. *Compete privativamente ao Governador:*

III – *exercer, com o auxílio dos Secretários de Estado, a direção superior da administração estadual;*

IV – *iniciar o processo legislativo, na forma e nos casos previstos nesta Constituição;*

O Projeto de Lei em análise trata justamente da estruturação de órgão auxiliar da administração pública, tendo o Governador do Estado exercido sua competência privativa reservada pela Constituição Estadual ao iniciar o processo legislativo.

Já em relação ao impacto financeiro ocasionado pela medida, a justificativa do Projeto traz declaração do Governador do Estado afirmando que a sua aplicação não acarreta aumento de despesa ou renúncia de receita ao Estado. Por este motivo, não encontra óbice na Lei Complementar Federal 101/2000, que estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

Por fim, no que tange à técnica legislativa, o Projeto atende os requisitos da Lei Complementar Federal n° 95/98, bem como, no âmbito estadual, da Lei Complementar n° 176/2014, as quais dispõem sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

CONCLUSÃO

Diante do exposto, opina-se pela **APROVAÇÃO** do projeto de lei, tendo em vista sua **CONSTITUCIONALIDADE E LEGALIDADE**, bem como por preencher os requisitos de Técnica Legislativa.

Curitiba, 07 de agosto de 2024

DEPUTADO TIAGO AMARAL

Presidente

DEPUTADO HUSSEIN BAKRI

Relator



DEPUTADO HUSSEIN BAKRI

Documento assinado eletronicamente em 07/08/2024, às 09:58, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://consultas.assembleia.pr.leg.br/#/documento> informando o código verificador **594** e o código CRC **1A7F2E3F0C3B5DE**



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

PARECER DE COMISSÃO Nº 606/2024

Voto em Separado do Deputado Arilson Chiorato ao Projeto de Lei nº 512/2024

Trata-se de projeto de lei que visa autorizar o Poder Executivo a alienar ou transferir a sociedade, os seus ativos, a participação societária, bem como alienar ou transferir os direitos que lhe assegurem a preponderância nas deliberações sociais da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A., e que também dá outras providências.

Do ponto de vista constitucional e legal, ressaltamos na sessão passada desta Comissão, que a Ferroeste é concessionária pública federal, e que em razão da titularidade do patrimônio federal, é imprescindível que haja a autorização prévia da operação por parte da União Federal.

A autorização ou anuência para a transferência do domínio útil dos imóveis cedidos para a atual Ferroeste para particulares deve ser feita através da Secretaria do Patrimônio da União (SPU).

Como ressaltado anteriormente, a desestatização pode envolver ativos federais ou áreas de interesse da União, e por estes motivos solicitamos informações centrais para a Secretaria do Patrimônio da União no Paraná, e para a Ferroeste e para a Secretaria de Estado do Planejamento:

Além disso, foram direcionadas 04 requerimentos de informação para a Ferroeste e 03 requerimentos de informação a Secretaria de Estado da Administração e da Previdência:

Ferro Oeste:

- a) Impactos logísticos e operacionais do projeto de lei nas atividades ferroviárias da empresa;
- b) Necessidades de adaptação ou investimentos adicionais decorrentes da aprovação do projeto;
- c) Análise de riscos e oportunidades associados ao projeto de lei;
- d) Levantamento sobre imóveis cedidos pela SPU que fazem parte de seu ativo.

Secretaria de Estado da Administração e Previdência do Paraná (SEAP/PR):

- a) Necessidades de ajuste nas políticas públicas e nos recursos da SEAP/PR em função do projeto;



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

- b) Existem garantias sobre quais linhas serem mantidas ou desativadas;
- c) Existe algum estudo técnico sobre as garantias da manutenção das necessidades ao setor produtivo do Paraná.

Desta forma, apresento este voto contrário à aprovação do Projeto de Lei, diante da falta de informações essenciais e da ausência de autorização governamental federal para a transferência de titularidade dos ativos ou imóveis da União Federal.

Curitiba, 12 de agosto de 2024.

Deputado Tiago Amaral

Presidente da CCJ

Deputado Arilson Chiorato

Relator para o Voto em Separado



DEPUTADO ARILSON CHIORATO

Documento assinado eletronicamente em 12/08/2024, às 15:13, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://consultas.assembleia.pr.leg.br/#/documento> informando o código verificador **606** e o código CRC **1C7F2E3D4F8F6ED**



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

INFORMAÇÃO Nº 17221/2024

Informo que o Projeto de Lei nº 512/2024, de autoria do Poder Executivo, recebeu dois pareceres na Comissão de Constituição e Justiça, sendo um do relator favorável, e outro voto em separado contrário à proposição. O **parecer favorável** foi aprovado na reunião do dia 12 de agosto de 2024, ficando prejudicado o voto em separado.

O projeto está em condições de prosseguir seu trâmite.

Curitiba, 12 de agosto de 2024.

Maria Henrique de Paula
Mat. 40.668



MARIA HENRIQUE

Documento assinado eletronicamente em 12/08/2024, às 15:43, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://consultas.assembleia.pr.leg.br/#/documento> informando o código verificador **17221** e o código CRC **1E7B2C3D4D8A8BB**



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

DESPACHO - DL Nº 10772/2024

Ciente;

Encaminhe-se à Comissão de Finanças e Tributação.

Dylliardi Alessi
Diretor Legislativo



DYLLIARDI ALESSI

Documento assinado eletronicamente em 12/08/2024, às 18:14, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://consultas.assembleia.pr.leg.br/#/documento> informando o código verificador **10772** e o código CRC **1C7A2F3D4C8F8CE**



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

PARECER DE COMISSÃO Nº 608/2024

Projeto de Lei nº 512/2024

Autor: Poder Executivo

AUTORIZA A DESESTATIZAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO PARANÁ OESTE S.A. E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

RELATÓRIO

O presente Projeto de Lei, que teve autoria do Poder Executivo, tem por objeto legislativo, autorizar a desestatização da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. e dá outras providências.

Na Comissão de Constituição e Justiça o Projeto de Lei em análise recebeu parecer favorável, tendo sido aprovado.

FUNDAMENTAÇÃO

De início, salienta-se que compete à Comissão de Finanças e Tributação, em consonância ao disposto no artigo 42, do Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, manifestar-se sobre:

Art. 42. Cabe à Comissão de Finanças e Tributação manifestar-se sobre:

I – os aspectos financeiros e orçamentários públicos de quaisquer proposições que importem aumento ou diminuição de receita ou da despesa pública, Regimento Interno 37 quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e o orçamento anual;



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

II – as atividades financeiras do Estado;

III – a matéria tributária;

IV – os empréstimos públicos;

V – as matérias que disponham sobre a remuneração dos agentes políticos estaduais, incluindo os secretários de Estado, os magistrados e os membros do Ministério Público e do Tribunal de Contas; e

VI – o atendimento aos requisitos da Lei Complementar Federal nº 101, de 4 de maio de 2000 – Lei de Responsabilidade Fiscal.

Constata-se que o autor do Projeto tem a competência de iniciativa para propor a matéria, de acordo com a legislação vigente, e, com fidelidade às funções regimentais, fica clara também a função dessa comissão parlamentar, assim, segue-se com a análise de eventuais impactos financeiros ou orçamentários. O Projeto de Lei em tela tem por objetivo autorizar a desestatização da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. e dá outras providências. Pela análise, destaca-se que referido projeto, única e eventualmente poderá acarretar despesas administrativas, que correrão à conta de dotação orçamentária da Casa Civil, nos termos da Declaração de Adequação de Despesas nº 149/2024/CC, firmada em 05 de agosto de 2024, acostado ao projeto.

Assim sendo, o presente projeto de Lei preenche os requisitos e medidas descritas nos arts. 14, 16 e 17 da Lei Complementar Federal nº 101, de 4 de maio de 2000 e legislação complementar em vigor, portanto, não havendo óbice desta comissão ou outro fator qualquer que imponha a desaprovação.

Visto a análise constitucional de legalidade trazida pela egrégia CCJ, esta comissão também pugna pela legalidade e aprovação do presente projeto.

CONCLUSÃO

Diante do exposto, opino pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei, tendo em vista a adequação dos preceitos legais ensejados de atuação desta Comissão de Finanças e Tributação.

Curitiba, 12 de agosto de 2024.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

PRESIDENTE DEPUTADO ESTADUAL

MARCIO PACHECO

RELATOR DEPUTADO ESTADUAL

GUGU BUENO



DEPUTADO GUGU BUENO

Documento assinado eletronicamente em 13/08/2024, às 09:46, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://consultas.assembleia.pr.leg.br/#/documento> informando o código verificador **608** e o código CRC **1E7F2A3E5C5F3BD**



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

PARECER DE COMISSÃO Nº 614/2024

Voto em separado ao Projeto de Lei nº 512/2024

Autoria: Poder Executivo

MENSAGEM Nº 50/24, - AUTORIZA A
DESESTATIZAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO
PARANÁ OESTE S.A. E DÁ OUTRAS
PROVIDÊNCIAS

RELATÓRIO

O projeto de lei, de autoria do poder executivo visa desestatizar a Ferroeste, passando os ativos do Estado (mais de 99%) para iniciativa privada, em contrapartida fará jus à ação preferencial de classe especial.

O projeto de lei foi aprovado pela CCJ, com voto contrário, sequencialmente veio para esta Comissão já tendo obtido parecer favorável pelo eminente relator.

Aguarda retorno das diligências formuladas para a Secretaria do Patrimônio da União (SPU) e para a Secretaria de Estado da Administração e da Previdência (SEAP).

QUESTÃO MERITÓRIA

O Projeto de Lei em questão busca a desestatização da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A – Ferroeste, na qual o Estado disponibiliza a totalidade das suas ações à iniciativa privada, conforme dispõe o Art. 1º:

Art.1º Autoriza o Poder Executivo do Estado do Paraná a alienar ou transferir, total ou parcialmente, a sociedade, os seus ativos, a participação societária, direta ou indireta, inclusive o controle acionário, transformar, fundir, cindir, incorporar, extinguir, dissolver ou desativar, parcial ou totalmente, seus empreendimentos e subsidiárias, bem como alienar ou transferir os direitos que lhe assegurem, diretamente ou através de controladas, a preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores da sociedade, assim como alienar ou transferir as participações minoritárias diretas e indiretas no capital social da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. - FERROESTE, de que trata a Lei nº 9.892, de 31 de dezembro de 1991.

Porém, determina a criação, pela Assembleia Geral de Acionistas, da ação conhecida por *Golden Share*, nos termos da Lei 6.404/76, conforme Art. 3º do Projeto de Lei.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

Um modelo de ação que **virtualmente** garante ao poder público poderes especiais nas decisões estratégicas, mas que na prática não se tem conhecimento da utilização efetiva deste **poder de veto**.

Ademais, é importante destacar que as possibilidades das *Golden Share*, vão para além do poder de veto, ela possibilita conferir ao poder público desestatizante três tipos de poderes:

- a) um **poder político** que lhe confere a **prerrogativa de escolher** eventuais **membros** dos órgãos societários, como **do Conselho de Administração, Diretoria e/ou Conselho Fiscal**
- b) **poder de veto sobre** determinadas **deliberações** importantes e **estratégicas** tomadas pela assembleia geral **que podem afetar interesses públicos**, tais como soberania e segurança nacional, nos termos fixados no estatuto social menos comum, **um poder econômico para participar dos lucros e resultados da companhia**¹

O que não se vê no projeto em questão. Há a necessidade de incluir expressamente estas previsões na proposição esta previsão, para fins de convergir a proposta de desestatização da Ferroeste ao Marco Legal das Ferrovias (Lei Federal 14.273/2021).

O Projeto de Lei trás em sua justificativa a adequação ao Marco Legal das Ferrovias, vejamos:

Aumentar a competição no mercado de transporte ferroviário foi um dos principais direcionadores do Marco Legal das Ferrovias (Lei 14.237/2021). Desse norte decorreram relevantes inovações, algumas já abordadas, tais como:

permitir que os interessados tenham acesso ao mercado mediante autorização de prestação do serviço;

submeter a execução do serviço de transporte ferroviário ao regime de direito privado;

aceitar que as operadoras ferroviárias se reúnam para autorregular a prestação do serviço;

permitir a adaptação, atendidos alguns requisitos, do contrato de concessão para contrato de autorização, alterando o regime jurídico da prestação dos serviços (passando de regime de direito público para regime de direito privado); e

facultar a abertura de chamamento público para outorgar, mediante autorização, a prestação do serviço em ferrovias não implantadas, ociosas ou em processo de devolução ou desativação. (fls 18, mov. 4 do protocolo 22.5858.012-0)

Todavia, entende-se que a interpretação do Estado da leitura do Marco Legal é errônea ou precipitada.

O que o art. 5, IX, da Lei 14.273/2021, coloca como diretriz da exploração da atividade econômica de ferrovias o estímulo à autorregulação **condicionada à fiscalização do Poder Público**, noutras palavras, não se trata meramente de repassar os ativos do Estado à iniciativa privada, e deixar para que a “mão invisível do mercado” atue.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

Há a necessidade de gerência do poder público para que se respeite as determinações constitucionais do art. 173, CF, e seguintes.

O serviço de transporte ferroviário é crucial para a economia nacional e do Estado do Paraná, além do aumento na arrecadação da exploração do setor prevista na Informação Técnica do Conselho de Controle das Empresas Estaduais – CCEE nº 75/2024 a desestatização da Ferroeste, neste momento político e econômico do país, pode gerar perda de capital, ou seja, o Estado vai deixar de ganhar com venda das suas ações sem previsão de participação nos lucros e resultados.

Ainda, pensando no que é de competência desta Comissão relativo às atividades financeiras do Estado, este processo de Desestatização não respeita o princípio da **eficiência** da administração pública, vez que ao mesmo tempo que prevê aumento de investimentos na malha ferroviária, ele propõe a venda das ações do Estado da Ferroeste em um período favorável. Ou seja, um contrassenso mercadológico.

Não se trata de posição ideológica ou meritória, mas sim de lógica: Se eu constato que um serviço terá maiores investimentos e lucros num futuro próximo, a tendência é que eu permaneça com a gerência dele e não venda ele. A valorização da atividade não condiz com a venda da gestão e lucro dela.

Portanto, ou CCEE oculta fatores relevantes no seu estudo, ou o Estado é pessimamente gerido!

Conforme Estudo apresentado, atualmente o Paraná é detentor de 99,68% das ações da Ferroeste, sendo, assim, quem controla na integralidade da empresa, indicando a maioria dos membros do conselho de administração e a prevalência nas deliberações (estratégicas) da assembleia geral.

Com a possibilidade de venda da integralidade de suas ações, o Estado passará a iniciativa privadas tais controles, não lhe sendo suficiente o poder de veto nos termos do PL.

É fundamental que o Estado resguarde para si parte substancial dos lucros e dividendos, além, e principalmente, o controle das decisões estratégicas da empresa, buscando o interesse do Paraná nas ações da Ferroeste. Dado o seu potencial econômico e estratégico para o escoamento das produções agrícolas do Estado.

A justificativa da proposição perpassa pela questão de falha nos contratos de concessão que não foram capazes de realizar a grande malha viária ligando Mato Grosso do Sul ao Paraná, mais especificamente ao Porto de Paranaguá, por ausência de investimentos e sem receita da Companhia para tanto.

Porém, os **dados do estudo da CCEE apontam sentido contrário, um potencial econômico no setor altíssimo que pode ser atrativo para parcerias publico privadas sem que o Estado dispense seu controle administrativo e financeiro** da Ferroeste.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

Portanto, tendo em vista o que foi apresentado pela CCEE entende-se que a desestatização pretendida **trata-se de entrega do patrimônio público à iniciativa privada, em clara incompetência de gestão financeira e administrativa do Governo do Estado do Paraná**, bem como não deixa nenhum resguardo ao poder público sobre a política de regulamentação da exploração da atividade ferroviária, ao contrário, sinaliza que o Estado deve se manter longe de qualquer decisão da empresa, pois **“decisões políticas interferem negativamente no desempenho financeiro/operacional”**.

Vale destacar ainda, que a CCEE relaciona como problema da administração pública as **“REGRAS SOBRE ACESSO À INFORMAÇÃO E TRANSPARÊNCIA”**, ou seja, o problema da empresa pública é ter que ser transparente nas suas atividades!! (fls 25., mov. 4 protocolo 22.5858.012-0).

Por fim, argumenta que a vedação do art. 44, da Lei 101/2000 (Lei de Responsabilidade fiscal) veda a utilização de receita de capital derivada de alienação de bens, seja utilizada em despesas correntes e isto garantiria que a venda da Ferroeste será revertida em investimento para o Estado.

Só esquece que esta receita entrará nos cofres públicos uma única vez, ao contrário dos dividendos, e esta conta é que deveria constar na justificativa do projeto.

Sempre lembrando que a proposição não prevê como características da *Golden Shear* a participação na receita. O que poderia reduzir o prejuízo estatal.

Diante do exposto, apresento voto contrário à aprovação do Projeto de Lei nesta Comissão de Finanças e Tributação, por entender que há lesão às finanças públicas e contrariedade à lei federal.

Deputado Márcio Pacheco

Presidente

Deputado Arilson Chiorato

Relator para o Voto em Separado

1GOLDEN SHARE E PRIVATIZAÇÃO: Entre o Interesse Público e o Privado - Revista do Curso de Graduação em Direito da Unijuí Editora Unijuí – Ano XXXI – n. 58 – jul./dez. 2022 – ISSN 2176-6622 – e9540



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>



DEPUTADO ARILSON CHIORATO

Documento assinado eletronicamente em 13/08/2024, às 16:45, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://consultas.assembleia.pr.leg.br/#/documento> informando o código verificador **614** e o código CRC **1E7D2C3A5A7D8DC**



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

INFORMAÇÃO Nº 17281/2024

Informo que o Projeto de Lei nº 512/2024, de autoria do Poder Executivo, recebeu parecer favorável na Comissão de Finanças e Tributação. O parecer foi aprovado na reunião do dia 13 de agosto de 2024.

O projeto recebeu pareceres das Comissões a seguir indicadas e está em condições de prosseguir seu trâmite.

Comissões com pareceres **favoráveis**:

- Comissão de Constituição e Justiça; e
- Comissão de Finanças e Tributação.

Curitiba, 13 de agosto de 2024.

Maria Henrique de Paula
Mat. 40.668



MARIA HENRIQUE

Documento assinado eletronicamente em 13/08/2024, às 17:02, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://consultas.assembleia.pr.leg.br/#/documento> informando o código verificador **17281** e o código CRC **1A7A2A3F5F7A9AA**



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

DESPACHO - DL Nº 10798/2024

Ciente;

Encaminhe-se à Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicação.

Dylliardi Alessi
Diretor Legislativo



DYLLIARDI ALESSI

Documento assinado eletronicamente em 15/08/2024, às 00:22, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://consultas.assembleia.pr.leg.br/#/documento> informando o código verificador **10798** e o código CRC **1C7F2C3F5D7A9DB**



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

PARECER DE COMISSÃO Nº 625/2024

PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 512/2024

Autor: Poder Executivo

AUTORIZA A DESESTATIZAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO PARANÁ OESTE S.A. E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

—

—

PREÂMBULO

O presente Projeto de Lei, de autoria do Poder Executivo, autuado sob o nº 512/2024, objetiva, em suma, autorizar a desestatização da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. - FERROESTE, permitindo ao Governo do Estado alienar ou transferir, total ou parcialmente, a sociedade, os seus ativos, a participação societária, direta ou indireta, inclusive o controle acionário, transformar, fundir, cindir, incorporar, extinguir, dissolver ou desativar, parcial ou totalmente, seus empreendimentos e subsidiárias, bem como alienar ou transferir os direitos que lhe assegurem, diretamente ou através de controladas, a preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores da sociedade, assim como alienar ou transferir as participações minoritárias diretas e indiretas no seu capital social.

Ainda, condiciona a efetivação da operação à alteração do Estatuto Social da entidade, incluindo a obrigação de manutenção de sua sede no Estado do Paraná e a criação de ação preferencial de classe especial, de propriedade exclusiva do Estado do Paraná, que dará poder de veto nas deliberações relativas à sua sede.

Por fim, estabelece que caberá ao Conselho de Controle das Empresas Estatais – CCEE o acompanhamento do disposto na Lei e à Casa Civil os seus atos de execução, além de revogar o dispositivo legal que prevê o controle acionário da companhia por parte do Estado do Paraná.

Passa-se agora a análise desta Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicação.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>

FUNDAMENTAÇÃO

De início, compete à Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicação, em consonância ao disposto no artigo 46, do Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná:

Art. 46. Compete à Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicação manifestar-se sobre proposições relativas a obras públicas, seu uso e gozo, interrupção e alteração de empreendimentos públicos, concessão de serviços públicos, trânsito e transporte e sobre comunicação em geral.

Desta feita, o presente projeto de lei necessita de análise desta d. Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicação.

Compulsando o andamento do processo legislativo do Projeto de Lei nº 512/2024, verifica manifestação favorável da Comissão de Constituição e Justiça.

O projeto em análise pretende solucionar entraves decorrentes da configuração da companhia como empresa estatal, que prejudicam a evolução e a capacidade de encontrar respostas rápidas às demandas do mercado, e limitam a competitividade e celeridade de procedimentos internos, além de inibir a otimização de recursos direcionados a empresa.

Além disso, a proposta está embasada em estudos recentes que demonstram que o setor carece de avanços expressivos de ordem estrutural e financeira, havendo um grande potencial de investimentos vislumbrados ao segmento, existindo a necessidade da adoção da medida para viabilizar um formato de transporte sustentável, seguro e que atenda às demandas dos produtores paranaenses, sobretudo as oriundas do agronegócio.

Pelo contido no projeto em análise, ficam nítidas as perspectivas de evolução, crescimento e modernização, que, como consequência, acarretarão benefícios ao desenvolvimento ao Estado do Paraná beneficiando diretamente sua população, não havendo qualquer óbice desta comissão ao seu regular prosseguimento.

Desta forma, opina-se pela **APROVAÇÃO** do presente Projeto de Lei nesta Comissão de Obras, Transportes e Comunicação, tendo em vista os argumentos supramencionados.

DEPUTADO GUGU BUENO

Presidente da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicação

DEPUTADO DENIAN COUTO

Relator



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Pc Nossa Senhora De Salete SN - Bairro Centro Cívico - CEP 80530911 - Curitiba - PR - <https://www.assembleia.pr.leg.br>



DEPUTADO DENIAN COUTO

Documento assinado eletronicamente em 15/08/2024, às 11:38, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://consultas.assembleia.pr.leg.br/#/documento> informando o código verificador **625** e o código CRC **1D7B2F3C7E3B2CD**