

PROJETO DE LEI Nº , DE 2016

(Do Sr. Roberto de Lucena)

Acrescenta novo dispositivo à Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que institui a Lei de Parcerias Público-Privadas e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o parágrafo 13 ao artigo 6º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, com a finalidade de estabelecer a exclusão definitiva, da base de cálculo da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta (CPRB), do valor do aporte de recursos no âmbito das Parcerias Público-Privadas (PPP).

Art. 2º O art. 6º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 6º.....

.....

§ 13 É definitiva a exclusão referida no inciso III do § 3º, exceto quando o parceiro privado executar diretamente, utilizando mão de obra própria, as obras de construção, recuperação, reforma, ampliação ou melhoramento da infraestrutura custeada pelo aporte de recursos. ” (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Por volta de 1870 a 1930, as ferrovias brasileiras foram as principais responsáveis pelo escoamento da produção agrícola brasileira, sobretudo o café, do interior para os portos e dali articulando-se com a navegação de longo curso.

O primeiro incentivo à construção de ferrovias no Brasil se deu em 1828, quando o governo imperial promulgou a primeira carta de lei incentivando as estradas em geral. A primeira tentativa de fato de implantação de uma estrada de ferro no Brasil deu-se com a criação de uma empresa anglo-brasileira no Rio de Janeiro em 1832 que queria ligar a cidade de Porto Feliz ao porto de Santos. Essa ferrovia tinha por fim transportar cargas do interior para o porto e diminuir os custos de exportação. O governo imperial, no entanto, não apoiou o projeto e ele não foi levado adiante.

Dos 27.782 km da malha ferroviária nacional, somente um terço é produtivo, e é utilizada no transporte de minérios de ferro. Os demais trechos são extremamente subutilizados. No Império, a malha ferroviária brasileira tinha um terço da extensão atual, mas sua utilização era equivalente. O setor cresceu pouco se comparado com a malha ferroviária americana, que é dez vezes maior. “A eficiência só virá com 52 mil km de ferrovias interligadas a portos, rodovias e hidrovias”, segundo dados trazidos por Rodrigo Vilaça, vice-presidente de relações institucionais da Associação Brasileira de Logística (Abralog).

Atrair investimentos externos é um dos grandes desafios do governo federal para ampliar a malha ferroviária, conseguir fretes mais baratos e ainda

melhorar a logística. “Para se ter uma ideia, o custo de construção de apenas um quilômetro de ferrovia é de U\$ 1,5 milhão (um milhão de dólares). Sem contar as pontes e viadutos, que muitas vezes são necessários”, diz Gustavo Bambini, presidente da Associação Nacional de Transporte Ferroviário (ANTF). “O preço médio para a construção de um quilômetro de rodovia é de U\$ 200 mil. Ou seja, o valor final de uma ferrovia sai sete vezes mais caro que o de uma rodovia. ”

A construção de ferrovias também leva mais tempo. Em seis meses, abre-se 500 quilômetros de estrada de terra. A mesma extensão de uma ferrovia levaria cinco anos. Hoje a malha ferroviária é 50 vezes menor que a rodoviária.

No ano de 2013 os investimentos públicos e privados aplicados em estradas somaram R\$ 11,92 bilhões, e em ferrovias, R\$ 7,30 bilhões. “O mercado fica mais inseguro em apostar em projetos de longo prazo, como uma linha férrea”, diz Roberto Fantoni, diretor de pesquisa da consultoria McKinsey, “É preciso acenar para os investidores com garantias de lucratividade e de que as regras não vão mudar ao longo dos anos. ” (Fonte: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,malha-ferroviaria-produtiva-do-brasil-e-a-mesma-do-imperio,1539689>).

O desenvolvimento econômico das cidades é fator fundamental, e poderia o transporte ferroviário servir às comunidades do acesso a emprego e renda. Desenvolver o turismo, incrementar o comércio intra-regional e promover intercâmbios culturais seriam algumas vertentes desta ação. Atrelado a isso, o transporte ferroviário de passageiros pode alavancar o desenvolvimento de regiões, anteriormente servidas pelo serviço e que hoje dispõem, quando muito, apenas do serviço em modal rodoviário, mais caro,

menos abrangente e menos democrático (FERREIRA, 2010).

Analisando o modal de transporte ferroviário no Brasil desde a privatização nos anos noventa (exclui-se o transporte ferroviário metropolitano de passageiros como os trens de superfície e metrô) o setor tem mostrado franco crescimento. Entretanto, este crescimento revigorado não atingiu o transporte de passageiros, cujo modal ferroviário era, na primeira metade do século passado, o maior responsável pelo transporte intermunicipal e interestadual de pessoas no Brasil.

Enquanto no Brasil se extinguíam ramais e se abandonava o transporte de passageiros inter-regionais, a tecnologia ferroviária avançou rumo aos trens de alta velocidade, em vários países do mundo desde a década de 1960: em 1964, inauguração do trem bala japonês entre Tóquio e Osaka, com velocidade média de 160 km/h; em 1979: TGV francês, com velocidade média de 213 km/h (atualmente 515 km/h), (DE PAULA, 2008) dentre outros. Nos últimos anos, tem sido realizados estudos para implantação de Trens de Alta Velocidade, ligando Rio-São Paulo-Campinas. A cada crise aérea ou rodoviária, ressurgem os projetos ferroviários que ainda não se concretizaram. Sobre as demais

possibilidades de trens inter-regionais, as concessionárias privadas da malha RFFSA declaram que não estão interessadas no transporte de passageiros, tipo de operação não mais considerada rentável (DE PAULA, 2008). (Fonte: http://www.academia.edu/9439602/Transporte_ferrov%C3%A1rio_de_passageiros_uma_abordagem_estat%C3%ADstica_do_setor_no_Brasil).

Como é sabido, o Brasil possui dimensões continentais que lamentavelmente, e por motivos aqui elencados, não a explora de forma estratégica, econômica e tampouco inteligente, não só no transporte ferroviário, mas também no aquaviário. Como fora dito, os custos de construção e manutenção de ferrovias, não são baixos, mas isso se deve principalmente ao fato da pouca demanda de uso e exploração. Não é cabível a um país como o Brasil, que não faça bom uso de seu gigantesco território, aproveitando suas dimensões e facilidades geográficas para o transporte ferroviário de pessoas e mercadorias.

Existem hoje, cerca de 22 projetos de reativação de linhas férreas para implantação de trens regionais. Seis deles foram definidos como prioritários, já com estudos de viabilidade. O Brasil, como citado outrora, é um país com dimensões de continente, exportador de commodities e com grandes centros urbanos densamente povoados. O transporte sobre trilhos para aplicação tanto em cargas como em passageiros tem maior potencial quando utilizado justamente nessas condições. Ao longo de sua história, porém, o meio ferroviário nunca figurou como centro das políticas de transporte. Assim, o transporte rodoviário ocupou gradativamente essa ausência, tornando-se o meio mais utilizado no país.

Para o transporte de grandes distâncias, considerados em geral, os acima de 1.500 km, algo que é comum e corriqueiro no território nacional, e transportes de cargas de alta tonelagem, o transporte ferroviário tende a ser mais

competitivo quando comparado ao rodoviário. Um vagão graneleiro (transporte de grãos), por exemplo, com capacidade de carga de 100 toneladas, é capaz de substituir 3,57 caminhões. Já uma locomotiva com composição de cem vagões, por conseguinte, substitui 357 caminhões, segundo estudos e dados comparativos apresentados pelas entidades [ANTF (2014); CNT (2013)]. Ou seja, um único trem, pode fazer o trabalho de 357 caminhões. Em poucas palavras, isso diretamente diminuiria o trânsito nas rodovias, o risco de acidentes, a emissão de gases poluentes, e, principalmente, o custo final de passagens e produtos. Além inclusive, de aumentar a concorrência, fazendo com que as empresas de transporte rodoviário prestem serviços de maior qualidade e com menor custo.

Há que se falar também da segurança nos transportes por meio de ferrovias. Os índices de acidentes, são insignificantes, se comparados a outros meios. Em termos gerais, os acidentes em linha férrea, se comparam com os acidentes aéreos, que trazem números pequenos, se comparados aos desastres rodoviários e levando-se em conta que, as chances de se morrer em um acidente de rodoviário é de uma em 18.800, enquanto que as chances de sofrer um acidente aéreo fatal é de apenas 01 em 8 milhões. Raros são os casos em que se tem notícias de acidentes em linhas férreas, e quando ocorrem, são em sua maioria causados por negligência, imprudência e imperícia humana.

Nós como legisladores, temos a obrigação de identificar e de criar mecanismos para a facilitação e melhoria dos benefícios à população. Neste interim tomo por óbice a apresentação deste Projeto de lei.

Quase que unanimemente, as proposições legislativas que tratam da temática transporte, pertencem a duas naturezas dos recursos repassados às Parcerias Público-Privadas – PPP (Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004), por parte dos respectivos poderes concedentes, em geral estaduais:

a) Aporte de recursos, destinado ao custeio do investimento na construção ou aquisição de bens reversíveis;

b) Contraprestação pecuniária, devida pelos serviços prestados e também como remuneração dos investimentos realizados mediante capital próprio do parceiro privado.

A tributação sobre os aportes de recursos encarece os projetos como um todo e gera um efeito circular no sentido de torná-los mais dependentes dos mesmos recursos. Esse custo adicional acaba embutido no custo do aporte e:

- a) Reduz a capacidade de os entes públicos desenvolverem projetos de mobilidade;
- b) Impõe maior necessidade de garantias públicas;
- c) Torna os entes públicos – estados e municípios, especialmente, mais

dependentes da transferência de recursos da União.

A evolução das leis tributárias mais recentes pode ser considerada contraditória no sentido da desoneração dos projetos de mobilidade. Pode-se exemplificar tal movimento pois, se foi implementada a redução a zero de PIS/COFINS sobre a receita tarifária e contraprestação pecuniária, sendo que, mais recentemente, foi reconhecida que a alíquota zero também se aplica à parcela do aporte de recursos, de outro lado, o governo federal insiste na cobrança de 2% a título de Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta (CPRB) sobre o aporte de recursos.

Não há sentido lógico em se exigir a cobrança da contribuição previdenciária sobre o aporte, o qual a rigor representa uma transferência unilateral da União, estados ou municípios ao concessionário e serve apenas para a aquisição ou construção de bens públicos reversíveis, ou seja, ao investimento em si mesmo.

Assim, o presente projeto de lei visa incluir um § 13 ao art. 6º da Lei número 11.079, de 2004, para estabelecer que a exclusão da base de cálculo da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta (CPRB), do valor dos aportes de recursos aqui tratados, já prevista no inciso III do § 3º do mesmo artigo, será definitiva e não apenas diferida, como disposta na legislação atual, exceto quando o parceiro privado executar diretamente, utilizando mão de obra própria, as obras de construção,

recuperação, reforma, ampliação ou melhoramento da infraestrutura custeada pelo aporte de recursos.

Esperamos contar com o apoio de nossos eminentes Pares para a aprovação da proposta.

Sala das Sessões, em de de 2016.

Deputado ROBERTO DE LUCENA