

04/03/2021

ENC: Carta ABDIB 148 (com anexo) - REP... - Jacqueline de Souza Alves da Silva

ENC: Carta ABDIB 148 (com anexo) - REPORTO - Ao Presidente do Senado Federal

Presidência

qui 04/03/2021 18:09

Para:Jacqueline de Souza Alves da Silva <JACQUES@senado.leg.br>;

✉ 1 anexo

c148 - Carta REPORTO - ABDIB 2021 - Pres. Sen. Rodrigo Pacheco.pdf;

De: renata.segantin@antf.org.br [mailto:renata.segantin@antf.org.br]

Enviada em: quinta-feira, 4 de março de 2021 18:00

Para: Presidência <presidente@senado.leg.br>; Joao Batista Marques <JMARQUES@senado.leg.br>

Cc: 'Jose Maria De Paula Garcia Andib-assoc.brasileira Da Infraest e Industria de Base' <jmaria@abdic.org.br>; 'Fernando Paes' <fernando.paes@antf.org.br>

Assunto: Carta ABDIB 148 (com anexo) - REPORTO - Ao Presidente do Senado Federal

Ao

Presidente do Senado Federal

Senador RODRIGO PACHECO

Brasília-DF

Assunto: Priorização da votação do PL 4199/2020 (BR do MAR) com a previsão do Reporto vigente por 12 meses.

Prezado Presidente Rodrigo,

A **Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB)**, entidade que congrega uma ampla gama de empresas públicas e privadas que participam de todas as fases dos negócios (estruturação, investimento e operação) nos setores de infraestrutura e indústrias de base, vem por meio desta, solicitar com a urgência que o tema demanda, a votação do PL 4199/2020 (BR do MAR) no Plenário do Senado Federal, mantendo no texto a previsão do Reporto por 1 (um) ano - art. 25 do texto, conforme aprovado no plenário da Câmara dos Deputados, ou havendo alteração no Senado, com o ajuste da vigência para 12 (doze) meses a contar da vigência da lei.

Inicialmente, é necessário destacar a urgência e relevância da votação do PL 4199/2020 no plenário do Senado, não só porque tramita em regime de urgência constitucional, mas pela dimensão dos impactos negativos experimentados pelos setores envolvidos com a não deliberação do projeto. A ausência do Reporto, vigente desde 2004, está acarretando enormes impactos negativos à logística e à indústria do país, já que estamos em um momento crucial de investimentos vultosos pelos setores portuário e ferroviário. Tais prejuízos serão sentidos não apenas pelos operadores logísticos, mas por todos os usuários dos sistemas de transporte ferroviário e portuário, com reflexos negativos para o agronegócio. O citado projeto foi aprovado no plenário da Câmara dos Deputados em 07/12/2020 e o Reporto perdeu sua vigência no dia 31 de dezembro de 2020.

04/03/2021

ENC: Carta ABDIB 148 (com anexo) - REP... - Jacqueline de Souza Alves da Silva

Ressalte-se que, sem o Reporto, toda a carteira de investimentos já em andamento está sendo afetada, tendo em vista sua consideração nos atuais contratos e projetos, ensejando reequilíbrio econômico-financeiro e fatalmente acarretando a redução significativa dos investimentos a serem realizados, conforme apontam os dados enviados no anexo a esta correspondência.

É fato notório que a pauta do Senado está bastante concorrida e por isso ressaltamos a importância da priorização do PL 4199/2020 em detrimento de outros projetos menos urgentes.

Por essa razão, **solicitamos vossa atuação e empenho para que o Plenário do Senado Federal possa votar e aprovar o PL 4199/2020 (BR do MAR), mantendo no texto a previsão do Reporto por 1 (um) ano - art. 25 do texto, conforme aprovado no plenário da Câmara dos Deputados, ou havendo alteração no Senado, com o ajuste da vigência para 12 (doze) meses a contar da vigência da lei.**

Ressaltamos por fim, que a presente carta não foi fisicamente assinada em decorrência do momento delicado de pandemia, que tem nos imposto diversas restrições e dificuldades, mas sem prejuízo à representatividade da ABDIB, que renova seus votos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,
Venilton Tadini
Presidente-executivo



ABD-148

São Paulo, 03 de março de 2021.

Presidente do Senado Federal

Senador RODRIGO PACHECO

Brasília-DF

Assunto: Priorização da votação do PL 4199/2020 (BR do MAR) com a previsão do Reporto vigente por 12 meses.

Prezado Presidente Rodrigo,

A **Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB)**, entidade que congrega uma ampla gama de empresas públicas e privadas que participam de todas as fases dos negócios (estruturação, investimento e operação) nos setores de infraestrutura e indústrias de base, vem por meio desta, solicitar com a urgência que o tema demanda, a votação do PL 4199/2020 (BR do MAR) no Plenário do Senado Federal, mantendo no texto a previsão do Reporto por 1 (um) ano - art. 25 do texto, conforme aprovado no plenário da Câmara dos Deputados, ou havendo alteração no Senado, com o ajuste da vigência para 12 (doze) meses a contar da vigência da lei.

Inicialmente, é necessário destacar a urgência e relevância da votação do PL 4199/2020 no plenário do Senado, não só porque tramita em regime de urgência constitucional, mas pela dimensão dos impactos negativos experimentados pelos setores envolvidos com a não deliberação do projeto. A ausência do Reporto, vigente desde 2004, está acarretando enormes impactos negativos à logística e à indústria do país, já que estamos em um momento crucial de investimentos vultosos pelos setores portuário e ferroviário. Tais prejuízos serão sentidos não apenas pelos operadores logísticos, mas por todos os usuários dos sistemas de transporte ferroviário e portuário, com reflexos negativos para o agronegócio. O citado projeto foi aprovado no plenário da Câmara dos Deputados em 07/12/2020 e o Reporto perdeu sua vigência no dia 31 de dezembro de 2020.

Ressalte-se que, sem o Reporto, toda a carteira de investimentos já em andamento está sendo afetada, tendo em vista sua consideração nos atuais contratos e projetos, ensejando reequilíbrio



econômico-financeiro e fatalmente acarretando a redução significativa dos investimentos a serem realizados, conforme apontam os dados enviados no anexo a esta correspondência.

É fato notório que a pauta do Senado está bastante concorrida e por isso ressaltamos a importância da priorização do PL 4199/2020 em detrimento de outros projetos menos urgentes.

Por essa razão, solicitamos vossa atuação e empenho para **que o Plenário do Senado Federal possa votar e aprovar o PL 4199/2020 (BR do MAR), mantendo no texto a previsão do Reporto** por 1 (um) ano - art. 25 do texto, conforme aprovado no plenário da Câmara dos Deputados, ou havendo alteração no Senado, com o ajuste da vigência para 12 (doze) meses a contar da vigência da lei.

Ressaltamos por fim, que a presente carta não foi fisicamente assinada em decorrência do momento delicado de pandemia, que tem nos imposto diversas restrições e dificuldades, mas sem prejuízo à representatividade da ABDIB, que renova seus votos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

Venilton Tadini
Presidente-executivo



ANEXO: DEFESA TÉCNICA

Prorrogação do REPORTO – Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004.

O tema está sendo debatido no âmbito do legislativo desde a inclusão da prorrogação do Reporto na **Medida Provisória nº 945 de 2020** relatada pelo Deputado Felipe Francischini (PSL-PR) na Câmara e pelo Senador Wellington Fagundes (PL/MT) no Senado e, posteriormente na **Medida Provisória nº 960 de 2020**, relatada pelo Deputado Alexis Fonteyne (NOVO-SP) e pelo Senador Fernando Bezerra Coelho (MDB/PE) no Senado, não avançando até o momento.

No dia 07/12/2020, o plenário da Câmara dos Deputados, após intensas e longas negociações acerca do projeto em questão entendeu a importância do Reporto para o desenvolvimento do país e aprovou a prorrogação do benefício por um ano - art. 25 do autógrafo da Câmara.

É neste contexto que solicitamos a votação imediata do PL 4199/2020 (BR do MAR) no Plenário do Senado Federal, mantendo a previsão do Reporto já aprovada pela Câmara, com alteração do prazo para 12 (doze) meses a contar conversão do projeto em lei e início de sua vigência, pelas razões a seguir:

Neste momento decisivo para o desenvolvimento de nosso País, os setores responsáveis pela infraestrutura de transporte estão diante do desafio de vencer as barreiras burocráticas e ineficiências para atuar de maneira competitiva e eficaz, colaborando para a diminuição dos entraves. É consenso, entre os especialistas, que é absolutamente necessário investir nos modais ferroviário e aquaviário para equilibrar a matriz de transportes brasileira, muito dependente do setor rodoviário de cargas.¹

Estamos vivenciando um momento oportuno no que toca aos investimentos no setor ferroviário de carga e portuário, uma vez que o cenário é de transformação e crescimento. Pelas

¹ Os custos logísticos nos Brasil são da ordem de 15,4% do PIB, significativamente mais altos que nos países da organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), que situam-se no intervalo de 8% a 10% do PIB, segundo o Banco Mundial, e umas das razões preponderantes é a matriz de transporte de carga desequilibrada. Nesse sentido World Bank, "Brazil: How to Decrease Freight Logistics Costs in Brazil", report No. 46885-BR, 2010, World Bank, Operational Overview¹ of Brazil's Land Transport Sector, Documento de Trabalho Interno, 2017, p. 15 e Tribunal de Contas da União, Relatório de Acompanhamento da prorrogação do contrato de concessão da Malha Paulista, TC 009.032/2016-9, 2017, p. 11.



ferrovias, de um lado, temos a prorrogação antecipada de contratos, com projeção de investimentos superiores a 40 bilhões de reais nos próximos anos.

De outro, temos projetos já licitados e concluídos (FNS), a concessão da FIOB (leilão previsto para abril de 2021), além da expectativa de licitação da Ferrogrão, FICO e EF-118. É neste ambiente também que as concessionárias de ferrovias planejam os investimentos necessários para a próxima década, e principalmente nos próximos cinco anos, prazo no qual deverão ocorrer investimentos bilionários segundo a proposta de repactuação das concessões e antecipação da prorrogação da vigência contratual. Estão previstos nos planos de negócios das concessionárias vultosos montantes em obras para aumento de capacidade, redução de conflitos urbanos e para aquisição de material rodante (vagões e locomotivas) e outros equipamentos. Já no setor portuário, há também uma vasta carteira de projetos, da qual se tratará mais adiante.

Tendo isso em vista, é importante lembrar que os investimentos necessários em portos e ferrovias contam com alguns poucos incentivos setoriais, como, por exemplo, o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto). E é sobre este Regime e a necessidade de sua prorrogação que passaremos a tratar adiante.

1. O Reporto – Características e o contexto dos investimentos

Criado pela Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, com intuito de incentivar o investimento na modernização dos portos e terminais brasileiros, o Reporto é um regime tributário especial, cuja característica principal é a desoneração tributária da aquisição de máquinas. Em 2008 esse Regime foi ampliado e foram acrescentados novos beneficiários, em especial itens industriais relacionados com o setor ferroviário. A vigência do Reporto se encerrou em 31 de dezembro de 2020 (art. 16 da Lei nº 11.033/2004).

O Reporto permite que os interessados façam aquisições nos mercados interno e externo com desoneração de IPI, PIS, COFINS e Imposto de Importação (II), destacando que este vale apenas para aquisição de bens sem similar nacional. Os Estados, por sua vez, podem conceder isenção de ICMS e quanto aos bens importados que forem definidos pelo Poder Executivo. Para os transportes aquaviário e ferroviário de carga, os bens que podem ser adquiridos são aparelhos e instrumentos de pesagem, guinchos, guindastes, empilhadeiras, trilhos, locomotivas, vagões, dentre outros.



O Reporto é de fundamental importância para os setores ferroviário, portuário e industrial, e será ainda mais crucial para o sucesso da política atual de infraestrutura de transportes, em especial os projetos qualificados no PPI - Programa de Parcerias de Investimentos, no qual estão previstos a implantação de novas ferrovias no país, novos leilões de terminais portuários e as prorrogações dos atuais contratos de concessão de ferrovias. Nesse particular, frise-se o programa de prorrogações antecipadas dos contratos de concessão como um dos principais pilares dos novos investimentos em ferrovias no Brasil, com a previsão da realização de vultosos investimentos adicionais por parte do setor privado, que apenas podem ser viabilizados com essa conformação jurídico-negocial. Conforme estudo da Fundação Getúlio Vargas², além da melhoria da segurança, mitigação de conflitos urbanos, aumento da capacidade e realização de investimentos nas próprias malhas, há uma série de benefícios macroeconômicos decorrentes das prorrogações, em especial os ganhos relacionados à indução da atividade econômica provocada pela demanda por insumos, isto é, impacto direto e indireto em outras áreas e na mão de obra. Foi identificado um choque positivo que se propaga pelos demais setores a partir de seus efeitos multiplicadores e gera um incremento na economia como um todo de R\$ 42,6 bilhões, sendo R\$ 26,9 bilhões somente no setor industrial, apenas nos próximos anos. Isso significa potencial geração de quase 700 mil postos de trabalho, especialmente na indústria e no setor de serviços, o que acarretaria uma expansão da massa salarial da ordem de R\$ 7,1 bilhões. Esses incrementos na demanda têm potencial de gerar, ainda, aumento de arrecadação de tributos na ordem de R\$ 3,1 bilhões. Haverá também a redução expressiva da emissão de poluentes e de acidentes.³ O mesmo estudo afirma que isso permitirá o aumento do volume de cargas transportado pelas ferrovias de no mínimo 40 milhões de toneladas por ano. Esse volume acarretará uma redução dos custos de transporte em torno de 30%. Haverá também a redução proporcional da emissão de poluentes e de acidentes. Considerando uma taxa de desconto de 9,57% ao ano, as externalidades positivas teriam um valor presente em torno de R\$ 10 bilhões⁴, sendo que 75,0% disso é benefício direto da redução de custo de transporte pela migração de cargas da rodovia para a ferrovia e os outros 25% são os benefícios para a sociedade em geral,

² Avaliação da Política de Prorrogação Antecipada das Concessões Ferroviárias. Grupo de Economia da Infraestrutura e Soluções Ambientais da Fundação Getúlio Vargas – FGV, março de 2018

³ A cada 10 milhões de toneladas transportadas pelo modo ferroviário em detrimento do rodoviário, estima-se uma redução da emissão de 2,2 milhões de ton. de CO₂ equivalente ao plantio de 442,5 mil árvores nativas.

⁴ Considerando o ano de 2018, em que foi realizado o estudo.



pela redução de acidentes, congestionamentos e poluição. Esses impactos são possíveis apenas com a antecipação dos investimentos. Se não realizados desde já, os ganhos ocorrerão apenas daqui a cerca de 10-15 anos.

Esse processo remonta a 2015, com as primeiras iniciativas para prorrogação antecipada de contratos de concessão mediante contrapartidas, no contexto da vigência do Reporto e sob as expectativas desse regime. O processo teve ampla discussão e legitimidade, tendo passado pelo crivo do Poder Executivo, sendo apreciado pelo Congresso para aprovação de uma lei específica a fim de dar maior segurança jurídica, passando pelas análises da Agência Nacional de Transportes Terrestres, Tribunal de Contas da União e até mesmo tendo sua constitucionalidade recentemente analisada e chancelada, em sede de cautelar, pelo Supremo Tribunal Federal, culminando justamente no momento presente como seu desfecho jurídico-institucional, simbolizado pela assinatura do termo aditivo da concessão da Malha Paulista em 27/05/2020 em Anápolis-GO, com a presença do Presidente da República. Em que pese todas essas etapas tenham conferido legitimidade, qualidade técnica e certeza jurídica aos novos arranjos e modelagens, o tempo decorrido do início ao momento atual, de cinco anos, acabou se mostrando superior à expectativa original, e isso redundou no descasamento da execução dos investimentos para concretização da política pública e o ambiente institucional que os envolve, notadamente as regras tributárias contidas no Reporto, tidas como pressupostos, inclusive, de muitas das modelagens e estudos realizados para avaliação da viabilidade econômica, rentabilidade, equação econômico-financeira e carteira de obras e projetos no âmbito do programa e do próprio PPI. Já se mencionou o exemplo da recém firmada prorrogação da concessão da Malha Paulista, mas é mister citar também as prorrogações da Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória Minas, que tiveram seus contratos assinados em dezembro de 2020, juntas vão somar 55 bilhões de reais em investimentos e permitirão a Construção Ferrovia de Integração do Centro-Oeste – FICO, bem como a prorrogação do contrato de concessão da MRS Logística e da FCA (Ferrovia Centro Atlântica). Os benefícios esperados com a prorrogação do contrato atual da MRS são investimentos na ordem de 22,1 bilhões. Quanto à renovação do Contrato de Concessão da FCA foram retomadas as tratativas, que vem sendo conduzidas pelo Ministério da Infraestrutura e ANTT e deverão evoluir para a conclusão do processo em 2022. Citem-se também a qualificação da Malha Sul no PPI, bem como a anunciada extensão da Malha Norte, que aumentará a



capacidade deste corredor de 30 para 75 milhões de toneladas por ano, com investimento de R\$ 6 bilhões em obras para viabilizar um novo trecho com 600 quilômetros de extensão entre Rondonópolis, Cuiabá e Lucas do Rio Verde.

O mesmo raciocínio se aplica a portos, com os novos leilões de infraestrutura previstos, bem como a modernização de estruturas existentes, entre outros, que visam desfazer gargalos logísticos e incrementar a eficiência da cadeia de transporte e das exportações. O setor portuário brasileiro é um dos que mais investe em infraestrutura. Em recente diagnóstico sobre os portos brasileiros, aponta-se que o setor foi responsável por cerca de R\$ 42,7 bilhões nos últimos 6 anos, dos quais R\$ 37,5 bilhões correspondem a 109 novos contratos e R\$ 5,02 bilhões a 18 ampliações. Ainda, há projeção de cerca de R\$ 6,89 bilhões em anúncios públicos já realizados. No mesmo período, ocorreram 25 leilões para arrendamentos portuários, responsáveis por investimentos da ordem de R\$ 3,87 bilhões. Estimam-se mais R\$ 30 bilhões de investimentos, sendo R\$ 7 bilhões em 42 novos anúncios públicos para TUP e R\$ 23 bilhões em mais de 17 novos arrendamentos, além das expansões previstas em instalações já em funcionamento.

2. Impacto do Reporto no setor ferroviário

Um levantamento realizado pela ANTF permite afirmar que somente a desoneração de PIS e COFINS (incidentes sobre a venda de vagões e locomotivas) permitiu que quase dois bilhões de reais a mais fossem investidos no setor ferroviário desde 2008. Esses valores contribuíram diretamente para geração de empregos na indústria, movimentação da economia e, principalmente, aumento da eficiência na prestação de serviços, que hoje representa posição estratégica no escoamento de *commodities* essenciais para exportação brasileira, como soja, milho, açúcar e minério de ferro, que são parcela importante das exportações e do PIB nacional.

Com relação aos números futuros, sem o Reporto teremos grandes impactos para o setor, podendo até mesmo ameaçar a continuidade de empreendimentos que são de vital importância para a melhoria da infraestrutura de transporte e logística, citados acima, além de reduzir a produção da indústria nacional, com risco de perda de inúmeros postos de trabalho. Considerando o arcabouço de projetos apenas no âmbito das atuais concessões ferroviárias em vias de prorrogação antecipada, sem falar em projetos *greenfield*, temos que o Reporto vai



permitir manter o custo dos investimentos⁵ aproximadamente 3,22 bilhões de reais mais barato em 5 anos, resultado da diferença de tributos incidentes sobre os investimentos potencialmente beneficiados. Ou seja, sem o Reporto, os projetos ficarão pelo menos 3,22 bilhões de reais mais caros nos próximos 5 anos e quase 7,9 bilhões de reais mais caros levando em conta os anos seguintes⁶:

Números considerando as prorrogações de concessões já previstas, em R\$MM		
	5 anos	total
Custo do investimento sem REPORTO	10.674	26.806
Custo do investimento com REPORTO	7451,8	18945
Diferença (custo tributário a mais)	3.222	7.861
Estadual	1818,5	4722,6
Federal	1403,7	3138,4
Total Tributos	3222,2	7861

Isso poderia se traduzir em menos obras, intervenções ou mesmo em outorgas menores pagas à União pela exploração de concessões ou construção de projetos *greenfield*, já que o aumento dos custos impacta na equação econômico-financeira dos projetos. Nesse sentido, não se trata de renúncia fiscal, mas sim de alocação dos recursos quanto ao tempo e finalidade, sendo que o Reporto permite sua conversão imediata em investimento direto realizável desde já e com potencial multiplicador para toda a atividade econômica. Ademais, como demonstrado na tabela, parte substancial desses valores se refere a tributos estaduais.

Note-se que o encarecimento dos investimentos nas concessões acarreta consequências diversas, a depender do projeto (*greenfield*, *brownfield*, concessão ou prorrogação de concessão) e da modelagem. O aumento total do custo dos investimentos pode redundar em menor valor de outorga paga à União ou na previsão de menos intervenções, obras e compras de ativos, com menor impacto positivo na capacidade e na geração de externalidades.

Segundo dados da ABIFER, sem o Reporto haverá também uma redução importante no recolhimento de impostos (federais e estaduais) da cadeia produtiva da indústria ferroviária e

⁵ Considerando apenas os investimentos em itens previstos no Regime, como vagões, locomotivas, trilhos e dormentes de aço.

⁶ Alguns investimentos, especialmente para além de 5 anos, ainda necessitam de refinamento do número, que deve ser maior, em especial prorrogações antecipadas de contratos em fase de estudos econômicos e avaliação do projeto.



impacto na geração de empregos. Considerando uma média anual prevista de fabricação de 3 mil vagões e 50 locomotivas (pelo plano de negócios das concessionárias para os próximos 5 anos) e uma possível redução de 25% nestes volumes sem Reporto, os tributos que deixarão de ser recolhidos poderão chegar a R\$ 110 milhões por ano, isso sem falar de projetos *greenfield* e outros itens industriais. Do ponto de vista dos postos de trabalho, ressalte-se que, por causa do refreamento de investimentos, a indústria já perdeu cerca de 3 mil colaboradores qualificados (cerca de 15% de sua mão de obra direta), com a diminuição da entrega de vagões e locomotivas aos mercados doméstico e internacional, sendo que a expectativa é a de reversão desse cenário e crescimento muito além do que havia em passado recente com as prorrogações das concessões, que só agora começam a se concretizar, e os investimentos previstos nos próximos 5 anos. Porém, a ausência do Reporto frustraria esse objetivo justamente no momento de maior utilidade e impacto econômico positivo dessa medida de incentivo. Corre-se o risco, inclusive, de ocorrer o fechamento de todas as principais indústrias de material rodante brasileiras, deixando o país totalmente à mercê da importação desses equipamentos no momento em que mais necessitará, e acarretando a perda da totalidade dos empregos atuais.⁷

3. Impacto do Reporto no setor portuário

Em relação aos importantes projetos de infraestrutura em portos, mencionados mais acima, os estudos de viabilidade que o Governo Federal elaborou para o arrendamento de terminais portuários concluem que a utilização do Reporto afeta significativamente os parâmetros econômicos e financeiros desses empreendimentos, uma vez que o uso do Regime reduz o valor para aquisição de máquinas e equipamentos por meio da suspensão e posterior desoneração de impostos incidentes, especialmente o PIS e o COFINS. Além de reduzir o montante de “CAPEX” inicial, a desoneração reduz ao longo do tempo o valor a ser efetivamente depreciado.

Sendo assim, e tomando o exemplo de seis projetos⁸ de arrendamento recentemente analisados (entre 2018 e 2020) pelo Tribunal de Contas da União, constata-se que, sem a

⁷ Dados fornecidos pela ABIFER - Associação Brasileira da Indústria Ferroviária.

⁸ Terminal de Combustíveis VDC12 no Porto de Vila do Conde/PA; Terminal de Combustíveis VIX30 no Porto de Vitória/ES; Terminal de Contêineres SUA05 no Porto de Suape/PE; Terminal de Celulose STS14 no Porto de Santos/SP; Terminal de Combustíveis IQI12 no Porto do Itaqui/MA; e o Terminal de Grãos ATU18 no Porto de Aratu/BA. ,



utilização do Reporto, o valor de “CAPEX” total desses projetos aumentaria na ordem de 3,39%, fato esse que reduziria em 22,44% o VPL (Valor Presente Líquido) desses projetos.

Dentre aqueles exemplificados, no caso mais impactante – o do terminal de contêineres previstos para o Porto de Suape/PE (SUA5), a eventual oneração do projeto com os tributos suspensos pelo Reporto resultaria em diminuir o valor do contrato (e, em decorrência, frustrar o recebimento pelo poder concedente de receitas de arrendamento) no montante de R\$ 400 milhões.

As tabelas inseridas a seguir, contendo resultados de simulações que tomam por base os parâmetros de projetos analisados pelo TCU, demonstram com clareza os impactos de eventual indisponibilidade do Reporto na atratividade e até mesmo na viabilidade de projetos de arrendamentos de terminais portuários.

Como indicado, as simulações afetam os resultados-chave da modelagem econômico-financeira desses projetos, a saber, o “CAPEX” (com e sem benefícios do Reporto), VPL do Projeto (calibrado a zero mediante incremento no valor a ser pago pelo arrendamento), os decorrentes Valor de Arrendamento fixo (R\$/ano) e Variável (R\$/tonelada ou R\$/TEU em caso de SUA05); e o valor do total do projeto (valor de arrendamento total a ser pago ao poder concedente, ao longo do prazo).⁹

Projetos de arrendamentos de terminais portuários. resultados da modelagem econômico financeira considerando o uso do Reporto:

DADOS GERAIS				COM REPORTO (em kR\$, exceto vda variável)				
PROJETO	PORTE	VOCAÇÃO	PRAZO (ANOS)	CAPEX (COM BENEFÍCIOS)	VPL DO PROJETO	VDA FIXO	VDA VARIÁVEL	VDA TOTAL
VDC12	VILA DO CONDE/PA	COMBUSTÍVEIS	25	114.610	9.587	304	1,94	30.952
VIX30	VITÓRIA/ES	COMBUSTÍVEIS	25	116.362	22.114	647	4,05	70.771
SUA05	SUAPE/PE	CONTÊINERES	35	1.061.380	89.301	3.030	34,40	528.657
STS14	SANTOS/SP	CELULOSE	25	171.334	33.933	2.394	1,72	140.048
IQI12	ITAQUI/MA	COMBUSTÍVEIS	20	160.878	36.074	2.052	4,34	93.379
ATU18	ARATU/BA	GRÃOS	15	108.851	54.293	3.765	3,81	134.558
TOTAL				1.733.415	245.302	12.192	50	998.365
MÉDIA				288.903	40.884	2.032	8,38	166.394

Tabela 1: resultados-chave com Reporto

⁹ Dados fornecidos pela Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)



Comparem-se os resultados da modelagem econômico financeira desses mesmos projetos, porém considerando o uso do Reporto:

Projetos de arrendamentos de terminais portuários: resultados da modelagem econômico financeira, sem o uso do Reporto:

DADOS GERAIS				SEM REPORTO (em kR\$, exceto vda variável)				
PROJETO	PORTE	VOCAÇÃO	PRAZO (ANOS)	CAPEX (COM BENEFÍCIOS)	VPL DO PROJETO	VDA FIXO	VDA VARIÁVEL	VDA TOTAL
VDC12	VILA DO CONDE/PA	COMBUSTÍVEIS	25	117.468	7.029	223	1,42	22.692
VIX30	VITÓRIA/ES	COMBUSTÍVEIS	25	118.649	19.970	584	3,66	63.911
SUA05	SUAPE/PE	CONTÊINERES	35	1.142.280	21.721	736	8,36	128.505
STS14	SANTOS/SP	CELULOSE	25	173.846	31.957	2.256	1,62	131.925
IQI12	ITAQUI/MA	COMBUSTÍVEIS	20	164.555	32.822	1.867	3,95	84.975
ATU18	ARATU/BA	GRÃOS	15	113.730	50.084	3.473	3,52	124.127
TOTAL				1.830.528	163.583	9.139	23	556.135
MÉDIA				305.088	27.264	1.523	3,76	92.689

Tabela 2: resultados-chaves sem Reporto

Já as tabelas a seguir indicam as diferenças nos parâmetros econômico-financeiros dos projetos de arrendamentos portuários, nas hipóteses de utilização ou não do Reporto:

Projetos de arrendamentos de terminais portuários: resultados da modelagem econômico financeira, diferenças nos principais parâmetros, com e sem o uso do Reporto, em valores absolutos:

DADOS GERAIS				DIFERENÇA (em kR\$, exceto vda variável)				
PROJETO	PORTE	VOCAÇÃO	PRAZO (ANOS)	CAPEX (COM BENEFÍCIOS)	VPL DO PROJETO	VDA FIXO	VDA VARIÁVEL	VDA TOTAL
VDC12	VILA DO CONDE/PA	COMBUSTÍVEIS	25	+ 2.858	-2.558	-81	-0,52	-8.260
VIX30	VITÓRIA/ES	COMBUSTÍVEIS	25	+ 2.287	-2.144	-63	-0,39	-6.860
SUA05	SUAPE/PE	CONTÊINERES	35	+ 80.900	-67.580	-2.294	-26,04	-400.152
STS14	SANTOS/SP	CELULOSE	25	+ 2.512	-1.976	-138	-0,10	-8.123
IQI12	ITAQUI/MA	COMBUSTÍVEIS	20	+ 3.677	-3.252	-185	-0,39	-8.404
ATU18	ARATU/BA	GRÃOS	15	+ 4.879	-4.209	-292	-0,29	-10.431
TOTAL				+ 97.113	-81.719	-3.053	-28	-442.230
MÉDIA				+ 16.186	-13.620	-509	-4,62	-73.705

Tabela 3: diferença entre as duas simulações

Projetos de arrendamentos de terminais portuários: resultados da modelagem econômico financeira, diferenças nos principais parâmetros, com e sem o uso do Reporto, em termos percentuais:

DADOS GERAIS				DIFERENÇA (em %)		
PROJETO	PORTE	VOCAÇÃO	PRAZO (ANOS)	CAPEX (COM BENEFÍCIOS)	VPL/VDA DO PROJETO	
VDC12	VILA DO CONDE/PA	COMBUSTÍVEIS	25	2,49%		-26,68%
VIX30	VITÓRIA/ES	COMBUSTÍVEIS	25	1,97%		-9,70%
SUA05	SUAPE/PE	CONTÊINERES	35	7,62%		-75,68%
STS14	SANTOS/SP	CELULOSE	25	1,47%		-5,82%
IQI12	ITAQUI/MA	COMBUSTÍVEIS	20	2,29%		-9,01%
ATU18	ARATU/BA	GRÃOS	15	4,48%		-7,75%



MÉDIA	3,39%	-22,44%
MÉDIA SEM SUAPE	2,54%	-11,79%

Tabela 4: diferença entre as duas simulações em %

A conclusão inequívoca das simulações realizadas é que os resultados dos parâmetros financeiros dos projetos de arrendamento portuário serão significativamente impactados e, eventualmente, até mesmo inviabilizados, com a indisponibilidade do Reporto.

Adicionalmente, é muito provável que, permanecendo sem o Reporto, os arrendamentos já licitados, e que consideraram em sua modelagem econômica financeira a utilização do regime, poderão resultar em milionários pleitos de reequilíbrios contratuais, frustrando receitas futuras do Poder Concedente (a União, ou seus delegados, na maioria dos casos) a desembolsos com fins compensatórios.

Por fim, é necessário considerar que o aumento da eficiência e da capacidade das instalações portuárias passa, necessariamente, pela aquisição de equipamentos e máquinas para a movimentação das cargas e mercadorias. Os terminais portuários estão inseridos no início da cadeia de valor para os produtos de exportação, e também, para atividades que dependem de importação de equipamentos e insumos. A eficiência dos portos tem, portanto, efeito multiplicador sobre toda a economia do país. No sentido contrário, onerar os elos iniciais dessa cadeia sufoca o crescimento econômico dos elos subsequentes. Cerca de 80% do fluxo de comércio exterior brasileiro em termos monetários e mais de 95% em peso (SECEX, 2017) passam pelos terminais portuários. Onerar os investimentos em aumento de eficiência e capacidade desses elos iniciais da cadeia invariavelmente impactará a competição dos produtos nacionais no mercado global.

4. Conclusão

Deste modo, com vistas à eficiência na prestação dos serviços portuários e do transporte ferroviário de cargas, que se incrementa e se mantém por meio de investimentos nos terminais e na malha ferroviária, requeremos apoio para a alteração da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, dando ao Reporto vigência pelo prazo de 12 meses a contar do início da vigência da lei.



SENADO FEDERAL
Secretaria-Geral da Mesa

DESPACHO 6/2021

Junte-se à página oficial da tramitação das proposições legislativas as cópias eletrônicas de manifestações externas, conforme listagem a seguir exposta:

1. PEC nº 65 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.002502/2021-80
2. PL nº 3657 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.002483/2021-91
3. PEC nº 65 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.02504/2021-79
4. PL nº 4199 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.002512/2021-15
5. PLC nº 64 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.012452/2021-49
6. PL nº 662 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.008058/2021-14
7. PL nº 585 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.002474/2021-09
8. PLC nº 13 de 2013. Documento SIGAD nº 00100.008616/2021-33
9. PL nº 2921 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.008122/2021-21
10. MPV nº 1003 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.016444/2021-71
11. PL nº 317 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.015652/2021-53
12. MPV nº 998 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.013307/2021-85
13. PLC nº 13 de 2013. Documento SIGAD nº 00100.016940/2021-25
14. REQ nº 40 de 2019 – CAS. Documento SIGAD nº 00100.038487/2020-27
15. REQ nº 40 de 2019 – CAS. Documento SIGAD nº 00100.040693/2020-05
16. PL nº 401 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.017606/2021-99
17. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.017938/2021-73
18. PEC nº 188 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.017938/2021-73
19. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.018472/2021-19
20. PL nº 317 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.017082/2021-36
21. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.017907/2021-12
22. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.017895/2021-26
23. MPV nº 1003 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.017719/2021-94



24. VET nº 55 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.017532/2021-91
25. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.017707/2021-60
26. PLP nº 146 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.017652/2021-98
27. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.018645/2021-11
28. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.018640/2021-81
29. PEC nº 188 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.018640/2021-81
30. MPV nº 1003 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.017870/2021-22
31. MPV nº 1003 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.017678/2021-36
32. MPV nº 1003 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.017867/2021-17
33. PLS nº 72 de 2012. Documento SIGAD nº 00100.017770/2021-04
34. VET nº 5 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.021144/2021-12
35. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.021147/2021-48
36. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.021066/2021-48
37. MPV nº 1003 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.019555/2021-30
38. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.019085/2021-12
39. PL nº 4199 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.021714/2021-66
40. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.019204/2021-29
41. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.020090/2021-60
42. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.019540/2021-71
43. PL nº 4728 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.021645/2021-91
44. PL nº 4199 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.021671/2021-19
45. PLC nº 70 de 2014. Documento SIGAD nº 00100.019080/2021-81
46. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.020953/2021-07
47. MPV nº 1034 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.021006/2021-25
48. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.020891/2021-25
49. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.020933/2021-28
50. PL nº 5638 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.021539/2021-15
51. PL nº 772 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.055218/2020-25

Secretaria-Geral da Mesa, 12 de março de 2021.

(assinado digitalmente)
JOSÉ ROBERTO LEITE DE MATOS
Secretário-Geral da Mesa Adjunto

