

# REFORMA TRIBUTÁRIA

SETOR DE INFRAESTRUTURA  
DE TRANSPORTES



# CONTEXTUALIZAÇÃO E IMPACTO DA REFORMA TRIBUTÁRIA NOS SETORES PORTUÁRIO E AEROPORTUÁRIO

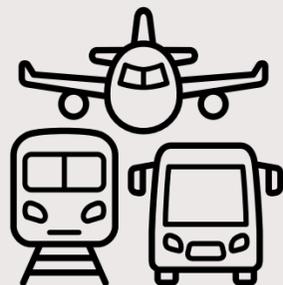
O Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) é uma entidade sem fins lucrativos que atua como braço técnico da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA), representando mais de 30 empresas e associações dos setores marítimo, ferroviário, portuário e aeroportuário. A FPPA, por meio do IBI, defende políticas que promovam a eficiência e o crescimento desses setores, especialmente no contexto da reforma tributária que regulamenta o novo modelo de tributação sobre consumo. Essa atuação visa melhorar o tratamento tributário do setor de infraestrutura de transportes, que é essencial para a economia e para o incremento do PIB nacional.



# CONTRIBUIÇÕES DA FPPA



1. Repotencialização do Retroporto



2. Extensão do REPORTO



3. Incentivo à navegação de cabotagem

# 1. REPOTENCIALIZAÇÃO DO RETROPORTO

## INCLUSÃO DE DEPOTS E REDEX NO REPORTO

### 1.1 GERAÇÃO DE EMPREGOS

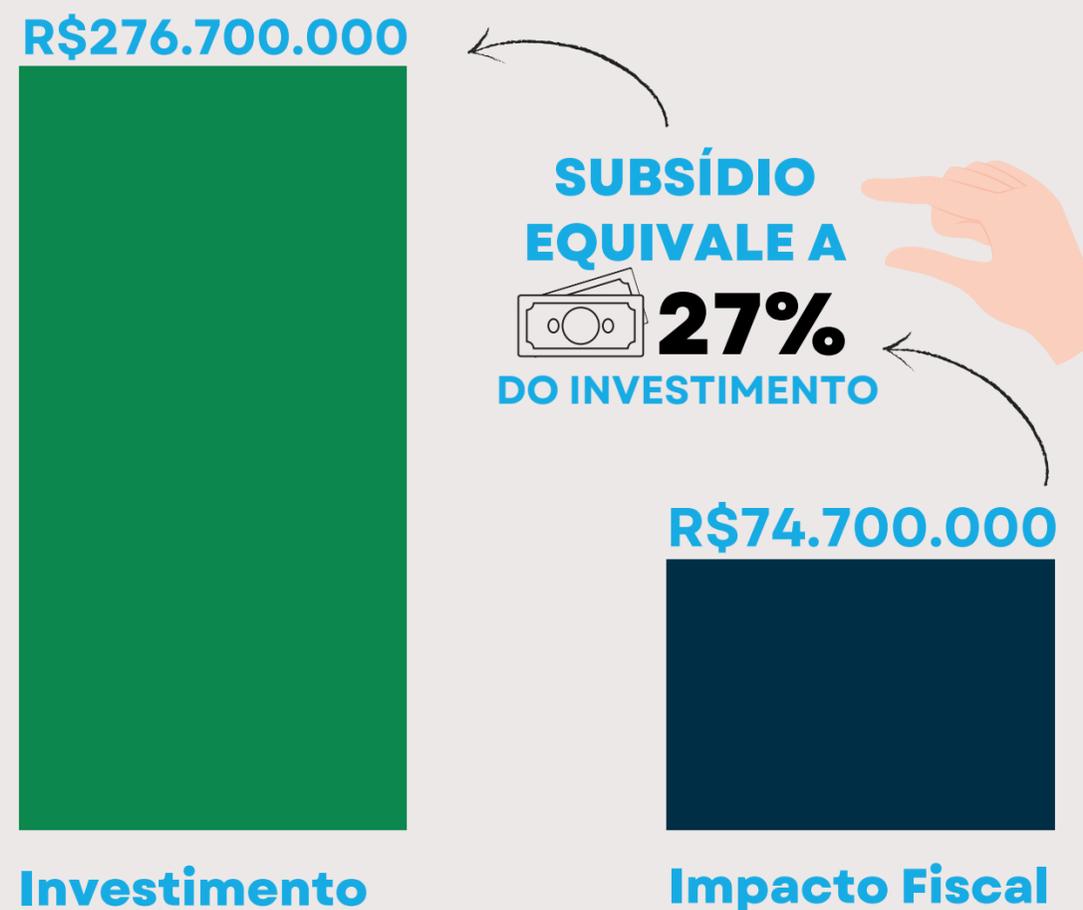
SE CADA EMPRESA COMPRAR **UM EQUIPAMENTO**, SERÃO CRIADOS **1.800 POSTOS DE TRABALHO**

- **Sem Impacto Fiscal Adicional:** A medida é um diferimento, não uma renúncia fiscal, garantindo que não haja perda de arrecadação para o governo

### 1.2 INVESTIMENTO

REDEX E DEPOTS TÊM POTENCIAL DE INVESTIR R\$276,7 MM EM 5 ANOS (\*)

COM IMPACTO FISCAL/ANO DE R\$14,8MM



\*Cenário base 2020 - 2025

**DESONERAÇÃO DO INVESTIMENTO VIABILIZA GANHO DE EFICIÊNCIA**

## 1.3. EFICIÊNCIA

### **AUMENTO DA PRODUTIVIDADE**

Para cada equipamento novo, incremento de 15% na produtividade e na capacidade de movimentação do terminal

### **AUMENTO DO FATURAMENTO**

Acréscimo de 15% de produtividade resulta em receita mensal de R\$ 300 mil = R\$ 3,6 MM/ano

### **AUMENTO DA ARRECADAÇÃO**

Incremento de R\$ 180 mil ano/terminal somente na arrecadação de ISS

## **MÚLTIPLOS POTENCIAIS** ANÁLISE DE PRODUTIVIDADE E ARRECADAÇÃO



## 1.4 Transição energética

Inclusão no **REPORTO** contribuirá para **DESCARBONIZAÇÃO** do setor

Atualmente, os depots e a Redex utilizam equipamentos com mais de 5 anos. A inclusão no reporto permitirá que essas empresas invistam em novos equipamentos, melhorando sua performance conforme a movimentação dos operadores portuários e as necessidades de exportadores e importadores

Fonte: ABTTC

## 1.5 Impacto da Modernização da Frota na Redução de Emissões

Redução de Emissão de PM (Particulados) e NOx (Óxido de Nitrogênio)

97%

Redução de Emissão de Carbono

70%

0 20 40 60 80 100

Percentual de Redução em relação a equipamentos da década de 90

# 2. EXTENSÃO DO REPORTO

- Com base nas previsões das concessionárias, a média anual de fabricação é de 3 mil vagões e 50 locomotivas, podendo haver uma redução de 25% nesses volumes sem o Reporto, o que significaria uma **perda de até R\$ 110 milhões anuais em tributos**. Além disso, a indústria já perdeu cerca de 3 mil colaboradores qualificados, representando 15% da sua mão de obra direta, devido à retração dos investimentos
- **Segurança Jurídica e Previsibilidade:** A prorrogação e a inclusão de novos beneficiários garantirão estabilidade e estímulo para novos investimentos no setor de infraestrutura

Custo do investimento sem REPORTO	10.674	26.806
Custo do investimento com REPORTO	7451	18945
Diferença (custo tributário a mais)	3.222	7.861

Estadual	1818	4722
Federal	1403	3138
Total Tributos	3222	7861

Números considerando as prorrogações de concessões já previstas, em R\$MM

# 3. INCENTIVO À NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

Motivos para desonerar o ICMS no bunker:

**3.1 Redução de custos logísticos pode beneficiar empresas de diversas cadeias produtivas**  
...tornando seus negócios mais atrativos a investimentos

**3.2 País precisa equilibrar matriz de transportes para crescer**  
O uso inadequado de modais, com alta dependência do rodoviário, gera **improdutividade, aumento de riscos e do Custo Brasil**

**3.3 Cabotagem tem alto potencial de crescimento e é benéfica para o país.**  
**Cabotagem reduz acidentes e o desgaste nas rodovias.** Custo de manutenção da infraestrutura viária é **7x menor** que o rodoviário e **15x menor** que o ferroviário



**3.4 Consistência na legislação**  
**Equiparação às condições da Navegação de Longo Curso.**

**3.5 Ínfimo aumento na cabotagem compensa a desoneração do ICMS no bunker no país**

**+1,7%** no volume de cabotagem (1,2 MM ton/ano): suficiente para compensar a desoneração de ICMS

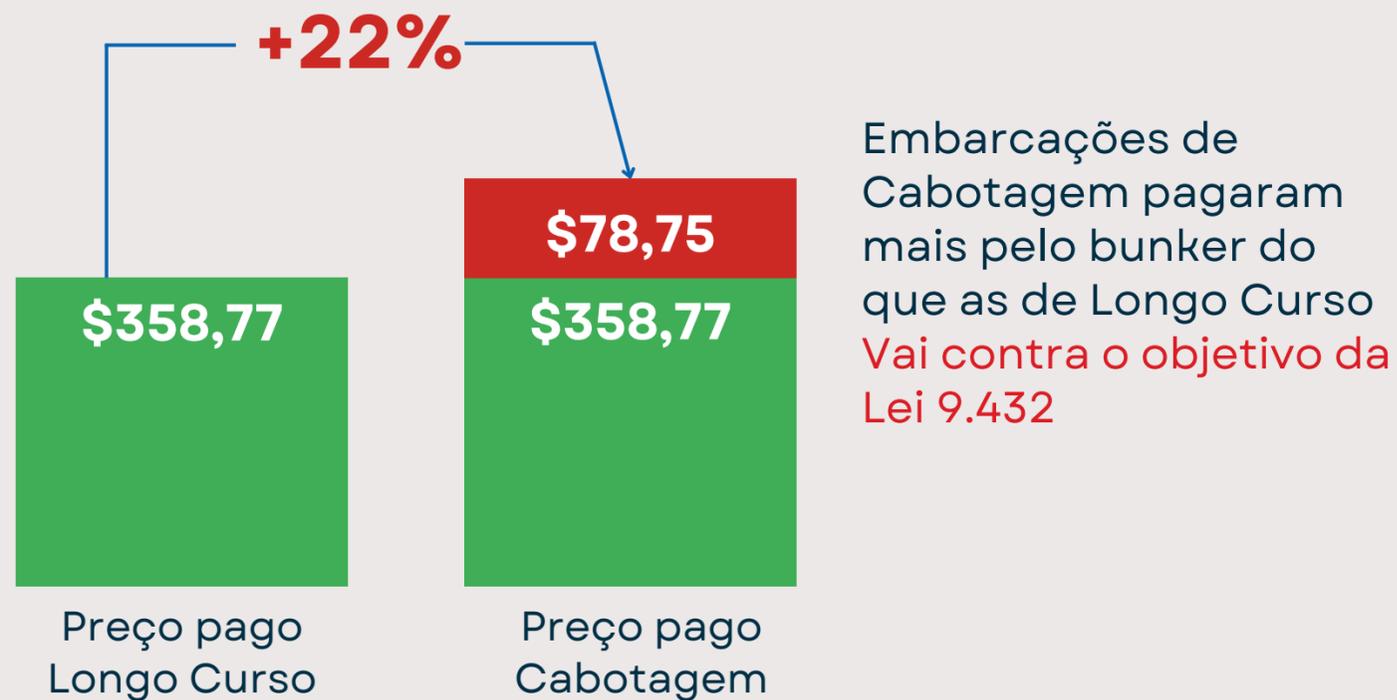
Os débitos são compensados com o ICMS da mercadoria, do serviço de frete e do diesel consumido no trecho rodoviário

**3.6 Zerar ICMS no bunker: baixo impacto na arrecadação**

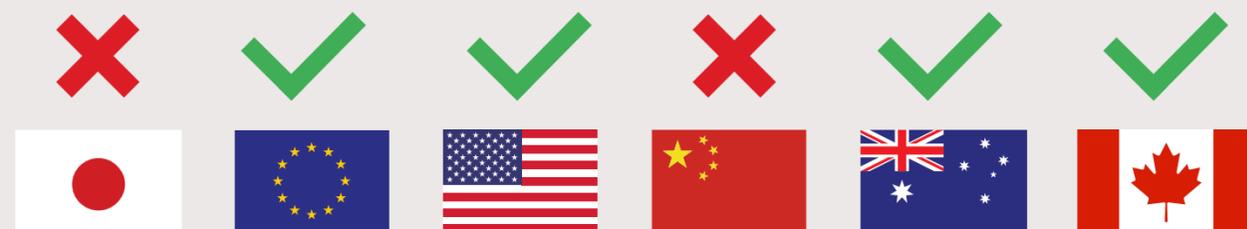
**0,03%** seria o impacto na arrecadação de ICMS (R\$ 131 MM/ano), que poderia ser compensado com o aumento da cabotagem

É preciso corrigir essa distorção e dar mais competitividade à cabotagem

### 3.7 Preço do bunker cobrado pela Petrobras (US\$/ton) Porto de Santos (Média 2019)

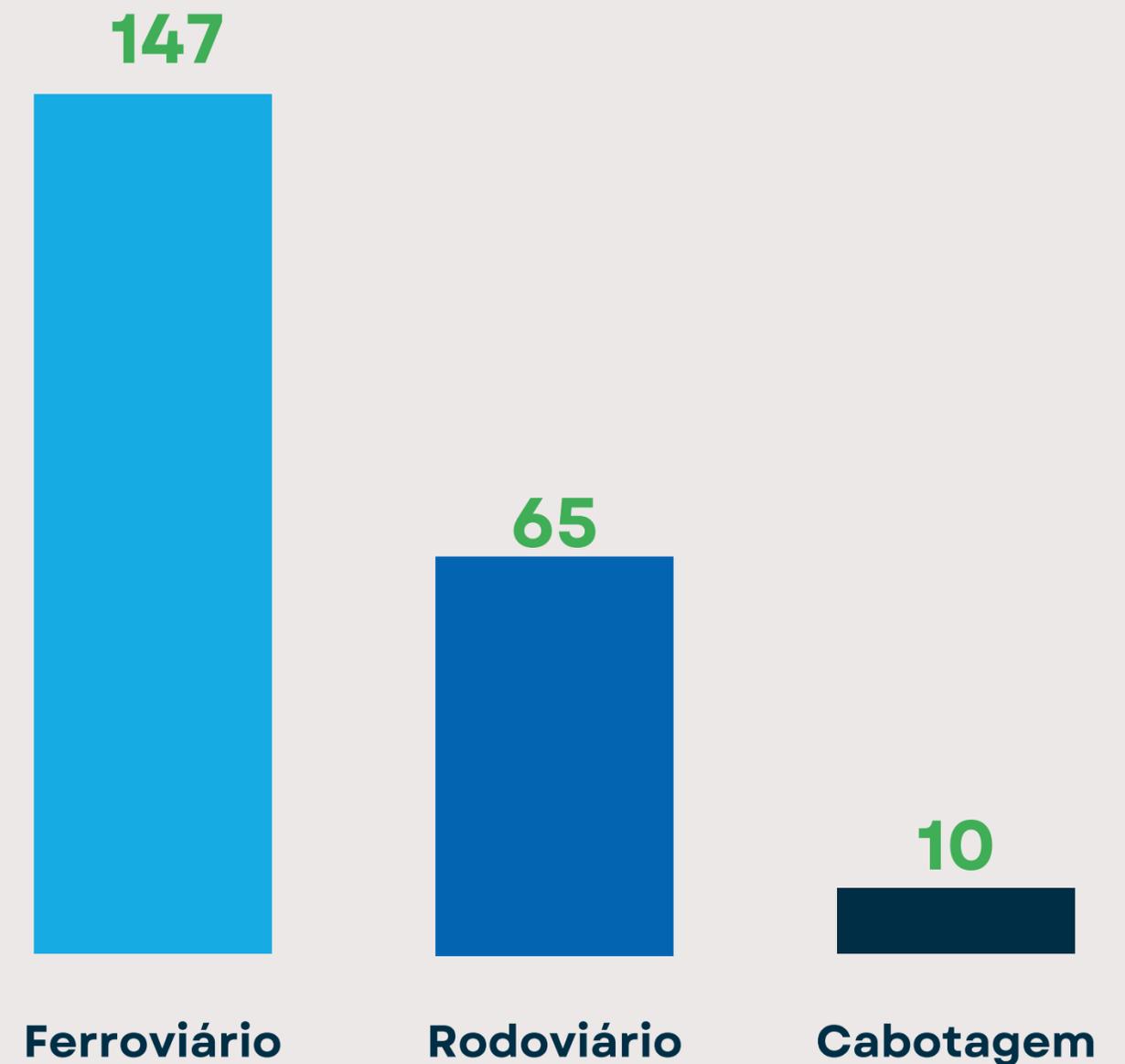


#### Houve suspensão de impostos sobre o bunker?



Fonte: ILOS

### 3.8 Manutenção da infraestrutura de vias necessárias para cada modal (R\$/1.000 TKU)



# MUITO OBRIGADO!

Contamos com você para transformar  
a história da infraestrutura nacional

