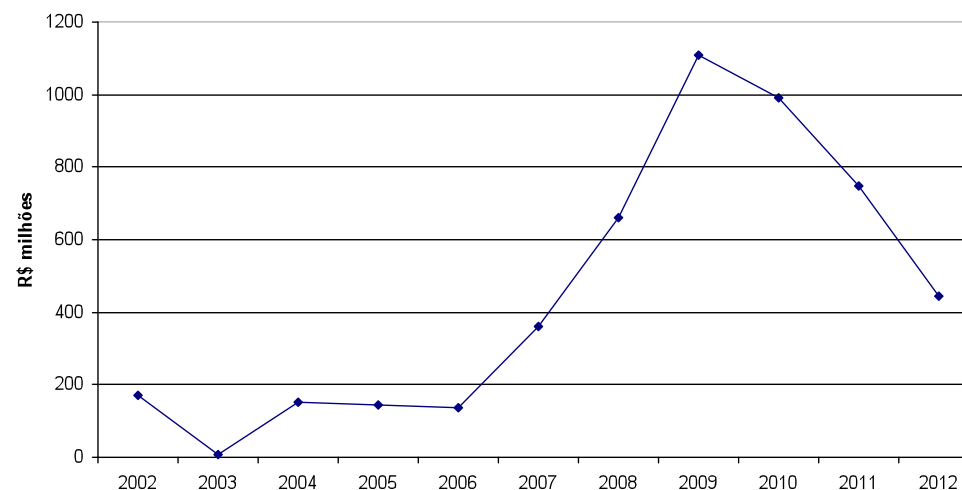


Investimentos em transporte marítimo

Percebe-se um baixo volume de gastos públicos com infraestrutura aquaviária nos últimos anos. No entanto, no final de 2012, foi lançado um programa que prevê um salto nos recursos empregados entre 2013 e 2017. O valor médio anual previsto para ser gasto nesse período é 11 vezes maior que a média dos últimos 11 anos. Porém, surgem dúvidas acerca da capacidade do governo em realizar os investimentos públicos e incentivar os privados, sobretudo após a lei nº 12.788/2013, que instituiu a depreciação acelerada para os setores rodoviário e ferroviário (de carga), mas não incluiu o setor aquaviário.

O transporte marítimo é de suma importância para a economia brasileira, sobretudo por sua capacidade de transportar grandes toneladas por longas distâncias, permitindo o comércio com países não limítrofes. O Brasil como grande exportador de *commodities* muito se beneficia desse meio de transporte, porém ainda não utiliza devidamente o seu potencial. Dentre os maiores entraves existentes estão a necessidade de maiores investimentos em tecnologia, a alta burocracia nos trâmites e procedimentos portuários, e as altas tarifas portuárias praticadas. Além disso, esse setor recebeu

Gráfico 1: Investimento Público Federal em Transporte Aquaviário²



Fonte: Elaboração CNT com base em dados do SIAFI

baixo volume de investimentos por um longo período, o que colaborou para torná-lo um dos gargalos do sistema logístico brasileiro.

Entre os anos de 2002 e 2012,

(Gráfico 1)¹ foram investidos cerca de R\$ 4,92 bilhões (aproximadamente R\$ 447 milhões em média por ano) em transporte aquaviário (marítima e navegação

interior). Porém, nos últimos quatro anos, os investimentos no setor caíram substancialmente, passando de R\$ 1,10 bilhão em 2009, para R\$ 440 milhões em 2012.

O governo federal anunciou em dezembro de 2012 o Programa de Investimento em Logística (PIL) para portos, que prevê investimentos de R\$54,2 bilhões³. Esses recursos estão destinados a financiar um conjunto de medidas para incentivar a modernização da infraestrutura e gestão portuária, a expansão dos investimentos privados no setor, a redução dos custos e o aumento da eficiência dos portos. Desse valor, R\$ 31 bilhões serão investidos entre 2013 e 2015 em arrendamento e terminais de uso privado e outros R\$ 23,2 bilhões serão investidos entre 2016 e 2017. Além disso, foram previstos investimentos de R\$ 6,4 bilhões, sendo R\$ 2,6 bilhões para acessos terrestres e R\$ 3,8 bilhões para acessos hidroviários.

Apesar do anúncio das medidas do PIL e da declaração do governo de buscar maior eficiência e atratividade para investimentos portuários, o setor ficou de fora do último benefício tributário concedido pelo Governo Federal. Em janeiro de 2013 foi sancionada a lei nº 12.788 que permite a depreciação acelerada para os veículos de transporte de carga rodoviária e ferroviária. A princípio, os equipamentos portuários e a marinha mercante haviam sido incluídos⁴, porém foram vetados pelo fato de não haver estudos do impacto orçamentário-financeiro necessários à renúncia da receita.

A depreciação acelerada consiste na desvalorização mais rápida de um bem, de forma a reduzir a base de cálculo do imposto de renda⁵ e, conseqüentemente, gerar uma menor obrigação tributária. Esse mecanismo, como forma de

estímulo fiscal aos investimentos, permitiria reduções no custo do setor portuário. Dessa forma, se tornaria um importante instrumento de atração de investidores privados, fortalecendo o Programa de Investimentos em Logística para portos.

Embora as expectativas de investimentos futuros no setor aquaviário sejam otimistas quando comparadas com o que foi realizado no passado, ainda há muito que se fazer tendo em vista a importância desse setor para a competitividade da economia. Além disso, como forma de incentivar os investimentos privados, seria interessante que os equipamentos portuários e as embarcações mercantes fossem incluídos na lei de depreciação acelerada, o que reduziria o custo para esse setor e atrairia mais investimentos.

1. Valores obtidos a partir do SIAFI, execução orçamentária, filtros: função 26 (transporte), subfunção 784 (hidroviário), GND 4 (investimentos) e esferas 1 e 2 (orçamento fiscal e seguridade social).
2. Valores incluem investimentos do orçamento da União em transporte marítimo e navegação interior, e excluem investimentos das empresas estatais.
3. Este valor inclui a previsão de investimentos públicos (recursos do orçamento) e privados (recursos que podem ser financiados pelo BNDES).
4. O Projeto de Lei de Conversão nº 27 de 2012 (conversão da MP nº 578/2012 na lei nº 12.788/2013) incluiu: (i) equipamentos portuários destinados à elevação, carregamento, descarregamento e armazenamento de cargas; (ii) embarcações mercantes e aquelas que operam nas navegações de apoio marítimo e portuário.
5. A lei beneficia as empresas que fazem apuração pelo lucro real.