

O regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária: impactos e proposta de melhoria

Sergio Vianna Teixeira Junior (UNINTER) svianna@gmail.com
Adriana Valença Araújo (UNINTER) adriana.valenca@gmail.com
José Sebastião de Alkimim (UNINTER) alkimimj@gmail.com
Limber Ocampo (UFSC) limber74@gmail.com
Rodrigo Mendonça de Lima (UNINTER) rodrigolima.sep@gmail.com

Resumo:

O mundo globalizado requer um transporte marítimo eficiente e eficaz à troca de mercadorias e produtos entre os países e à manutenção da competitividade internacional das nações. Políticas públicas que promovem a expansão e a modernização de empreendimentos portuários e de suas instalações permitem ganhos econômicos em escala no transporte de cargas. Neste trabalho, destaca-se a importância do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – **REPORTO** para o setor portuário nacional, ao analisar o impacto desse regime na economia do setor, propor melhorias a ele, e apresentar as recentes alterações a legislação, que instituiu este regime de fomento de caráter temporário e que trouxe contribuições importantes e estratégicas à estrutura portuária nacional, incentivando a manutenção do desenvolvimento do setor portuário brasileiro. Atualmente, os terminais de uso privado representam mais da metade dos investimentos previstos em máquinas, equipamentos e outros bens portuários beneficiados pelo REPORTO. Com a recente prorrogação desse incentivo, espera-se que haja um aumento na atratividade econômica para realização desses investimentos, que deverá refletir no maior aporte de recursos pelo setor portuário privado e, consequentemente, em significativo aumento da arrecadação tributária.

Palavras chave: Incentivo, Tributário, Portuário, REPORTO.

The taxation politics to encourage the modernization and expansion of port infrastructure: impacts and proposal for improvements

Abstract

The globalized world requires an efficient and effective shipping to the exchange of goods and products between countries and maintaining the international competitiveness of nations. Public policies that promote the expansion and modernization of port developments and its facilities enable economic gains in scale in transport charges. In this paper, we highlight the importance of the Taxation System for Incentives for Modernization and Expansion of the Port Structure - **REPORTO** for the national port sector, to analyze the impact of the scheme on industry economics, propose improvements to it, and present recent changes legislation, which established this temporary character development system and made important contributions to national and strategic port structure, encouraging the maintenance of the development of the Brazilian port sector. Currently, the private use terminals represent more than half of the planned investments in machinery, equipment and other goods benefiting from the port REPORTO. With the recent extension of this incentive, it is expected that there is an increase in economic attractiveness for these investments, which should reflect the increased contribution of resources by the private port sector and consequently a significant increase in tax revenues.

Key-words: Incentive, Taxation, Port, REPORTO.

1. Introdução

O transporte marítimo de mercadorias é uma atividade que perpetua-se por décadas, desde épocas remotas, e que sempre exerceu influência significativa nas economias nacional e mundial, diretamente ligadas ao intercâmbio comercial entre povos e nações (Mendonça e Keedi, 1997).

Frente à globalização da economia mundial e à nova conjuntura para o transporte marítimo internacional, ocorre a necessidade de as companhias de navegação redefinirem seus campos de atividade.

O transporte marítimo tem crescido nos últimos anos, mas as perspectivas de aumento de demanda são ainda maiores. Nesse cenário, a organização dos serviços portuários, bem como infraestrutura e instalações adequadas e disponíveis, passam a ser peças fundamentais na capacidade de atendimento e nos custos desses serviços (Valença, 2003).

Portos são escolhidos em rotas comerciais devido a sua posição geográfica, capacidade de receber navios modernos e eficiência operacional. Nessas embarcações de grande porte, concentram-se as cargas para exportação provenientes de diversos portos menores, permitindo, com isso, reduzir custos, ao consolidar cargas que antes eram transportadas individualmente e aumentavam a frequência delas no porto, maximizando a utilização da capacidade dessas instalações portuárias.

Terminais portuários e vias navegáveis são tipos de infraestrutura portuária que necessitam de investimentos constantes, sejam eles em ampliação e construção de novos terminais portuários (de cargas ou passageiros) ou na manutenção e ampliação de vias navegáveis, por meio de dragagens.

Considerando que a costa brasileira possui cerca de oito mil quilômetros de extensão, o que favorece a predominância de utilização do transporte marítimo no comércio nacional e internacional, entende-se que uma infraestrutura portuária eficaz faz-se necessária ao desenvolvimento econômico do país. A disponibilidade de instalações portuárias e transporte terrestre adequados podem assegurar preços competitivos aos produtos nacionais e reduzir custos de importação de mercadorias e produtos.

Para assegurar essa redução de custos de transporte, o setor hidroviário nacional necessita de infraestruturas portuárias e terminais eficientes. Basicamente, nesses terminais devem constar: infraestrutura de acostagem e atracação; acessos terrestre e aquaviário; berços de atracação; equipamentos de transferência de cargas; instalações para armazenagem (armazéns, silos e tanques); pátio de manobras para veículos na interface terrestre; e instalações administrativas.

2. Histórico de gestão do sistema portuário nacional

No começo da década de 90, o governo federal, por meio do Programa Nacional de Desestatização – PND, iniciou a promoção da exploração comercial privada da infraestrutura portuária nacional.

Naquele momento, após iniciada a dissolução da Portobrás (autarquia criada em 1975, vinculada ao Ministério dos Transportes, com o objetivo de dinamizar a gestão portuária na época), deu-se início aos arrendamentos de terminais portuários, permitindo-se, desde então, que a iniciativa privada controlasse e investisse em modernização de suas instalações portuárias.

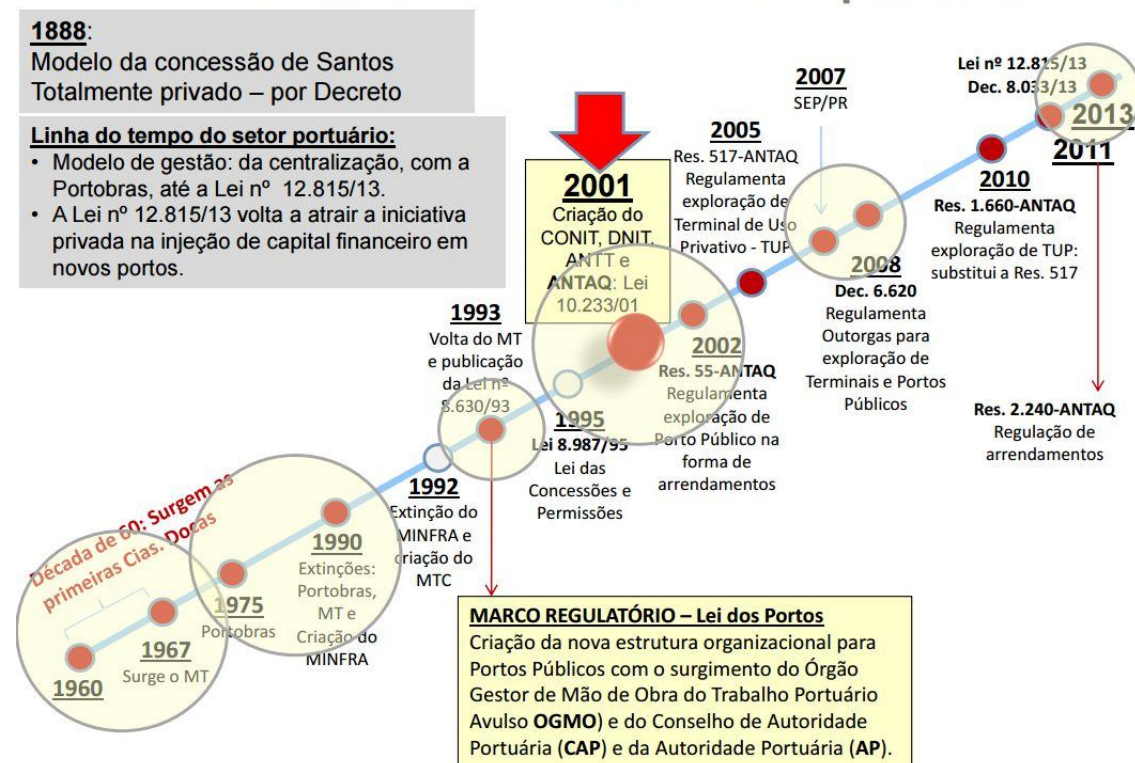
Em 1993, com a sanção da Lei nº 8.630/93 (Lei dos Portos), buscou-se aumentar a competitividade das empresas portuárias nacionais, ao dispor sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias nacionais.

Em 2001, cerca de uma década após iniciada essa transferência de operação, de construção e de manutenção da infraestrutura de transportes hidroviária ao setor privado, o governo federal implantou medidas de reestruturação do setor de transportes, dentre elas destaca-se a criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, órgão regulador e fiscalizador que tem como finalidade:

- I- a implementação, na sua respectiva esfera de atuação, das políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República; e
- II- a regulação ou supervisão das atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a garantir a movimentação de pessoas e bens (em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas) e a sua harmonização (preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas).

Ao contemplar a figura 1, pode-se vislumbrar a evolução cronológica do setor portuário brasileiro, por meio de uma breve contextualização histórica do setor aquaviário nacional, desde 1960 até 2013, ano em que foi sancionada a “Nova Lei do Portos”, a Lei nº 12.815/13, e revogada a Lei do Portos anterior.

Contexto histórico do setor aquaviário



Fonte: Povia (2015).

Figura 1 – Contexto histórico do setor aquaviário.

Em 2013, o novo (e atual) marco regulatório do setor portuário, a Lei nº 12.815/13, e seu decreto

regulatório, o Decreto nº 8.033/13, passa a vigor. Essa Nova Lei dos Portos dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e o seu decreto regulatório objetiva eliminar gargalos existentes, criar choque de oferta, favorecer a otimização dos portos organizados (portos públicos) e facilitar a implementação de TUPs, fundamentado no princípio da eficiência.

Ambos (lei e decreto), segundo Povia (2015), visam promover o aumento na competitividade e objetivam a melhoria da qualidade da prestação de serviços portuários, com a redução de custos, o aumento da eficiência do setor e com uma maior integração entre planejamento e regulação portuária.

Nesse contexto, cabe ressaltar que encontram-se definidas por esse Novo Marco Legal, a Nova Lei dos Portos (nos seus incisos IX a XIII, do art. 2º), as formas exploração de instalações portuárias: delegação, arrendamento, concessão e autorização, formas essas que, encontram-se descritas sucintamente de forma ilustrativa na Figura 2 a seguir.



Fonte: Povia (2015).

Figura 2 – Formas de exploração de instalações portuárias.

Atualmente, há 37 portos públicos organizados (Portos Organizados) no país, portos estes que se encontram com administração exercida pela União, no caso das Companhias Docas (19 portos), ou delegados a municípios, estados ou consórcios públicos (18 portos), segundos dados do Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP (2015). Na Figura 3 são apresentados esses portos públicos organizados, classificados como Companhias Docas ou Portos Delegados, que se encontram sob a competência da extinta Secretaria de Portos da Presidência da República, e do atual Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.



Figura 3 – Localização dos Portos Públicos Organizados
Fonte: PNLP (2015).

Ciente da crise econômica em que o Brasil se encontra e, com isso, da grande escassez de recursos financeiros no país, com destaque ao setor público, à luz da quantidade de instalações portuárias privadas autorizadas (Tabela 1), Povia (2015) identificou as seguintes necessidades para aumentar a competitividade dos portos e como forma de atrair novos investimentos pelo setor portuário privado.

- Estímulo a ampliação e modernização da estrutura portuária nacional e a concorrência intra e entre portos;
- Aumento da oferta de infraestrutura pela iniciativa privada;
- Implementação de políticas de modicidade e publicidade tarifárias voltadas aos preços portuários; e
- Modernização e otimização das infra e superestruturas portuárias existentes.

Instalações Portuárias Privadas Autorizadas	Quantidade
Terminais de Uso Privado - TUPs	148
Estações de Transbordo de Carga - ETCs	16
Instalação Portuária de Turismo - IPT	1
Total	165

Fonte: Povia (2015).
Tabela 1 – Instalações Portuárias Privadas Autorizadas.

Haja vista o montante de investimentos dessas autorizações de 25,8 bilhões de reais, conforme pode-se constatar na Tabela

Diante do montante envolvido na exploração de instalações portuárias pela iniciativa privada - haja vista o montante de investimentos das autorizações, de 2013 a julho de 2015, de 25,8 bilhões de reais (conforme apresentado na Tabela 2) - bem como da necessidade de incentivar

e acelerar a sua atuação no setor, torna-se necessário incentivar a modernização e a ampliação da estrutura portuária.

Nesse contexto é que se identifica o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO como um importante instrumento de estímulo ao investimento privado no setor portuário nacional.

Autorizações Emitidas	Quantidade	Valor (bilhões de R\$)
Contratos assinados	35	8,6
Termos Aditivos - TA	5	2,5
Novas outorgas	63	14,7
Total	103	25,8

Fonte: Povia (2015).

Tabela 2 – Autorizações Emitidas pela Antaq de 2013 até julho de 2015.

3. O Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO

O REPORTO é um regime de caráter temporário que tem como objetivo principal a desoneração tributária da aquisição de máquinas e equipamentos destinados a investimentos nos portos brasileiros.

Instituído em 21/12/2004, pela Lei nº 11.033/2004 que alterou a tributação do mercado financeiro e de capitais, o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária caracteriza-se pela desoneração de tributos sobre máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens, adquiridos no mercado interno ou importados, de utilização exclusiva na execução de serviços específicos relacionados a ampliação e modernização da estrutura portuária nacional.

Esse regime tributário teve sua aplicação disciplinada pela Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil - RFB nº 1.370, de 2013, pela - RFB tendo sido alterada, em 2016, pela Instrução Normativa RFB nº 1.644/2016.

Segundo a Lei nº 11.033/2004, são passíveis de serem contemplados por essa desoneração tributária máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens, quando adquiridos no mercado interno ou importados diretamente pelos beneficiários do Reporto, destinados ao ativo imobilizado, para utilização exclusiva na execução de serviços de:

- a) carga;
- b) descarga;
- c) armazenagem;
- d) movimentação de mercadorias e produtos;
- e) sistemas suplementares de apoio operacional;
- f) sistemas de proteção ambiental;
- g) sistemas de segurança;
- h) sistemas de monitoramento de fluxo de pessoas, mercadorias, produtos, veículos e embarcações;
- i) dragagens; e

- j) treinamento e formação de trabalhadores, inclusive na implantação de Centros de Treinamento Profissional.

O rol de máquinas, equipamentos e bens de que tratam os parágrafos 7º e 8º do art. 14 da Lei nº 11.033, aos quais é aplicável o REPORTO foi definido, em 2008, por intermédio do Decreto nº 6.582.

Após habilitado, o beneficiário desse regime faz jus à suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, do Programa de Integração Social - PIS e da Contribuição para Financiamento da Seguridade Social - COFINS nas aquisições no mercado interno, nas aquisições no mercado interno, à suspensão do IPI vinculado à importação, do Imposto de Importação e do PIS, e da COFINS-Importação, nos casos de importação dos bens passíveis de inclusão no Reporto.

Esses benefícios podem ser aproveitados na venda realizada no mercado interno, com suspensão de IPI (alíquota média de 5%), PIS/Programa de Formação do Patrimônio do Servidor - PASEP (alíquota de 1,65%), COFINS (alíquota de 7,6%) e Imposto de Importação (alíquota de 14%).

A suspensão do Imposto de Importação somente é aplicada aos bens que não possuem similar nacional capaz de substituí-lo em condições de preço, qualidade e prazo de entrega. Entretanto, esta desoneração não se aplica aos bens adquiridos no Brasil, mesmo que tenham sido anteriormente importados.

Além desses, o regime também oferece benefício relacionado ao Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS, que autoriza os Estados dos quais são mencionados no Diário Oficial da União - D.O.U. de 05/04/2005 a conceder isenção do ICMS na importação de bens destinados à modernização de zonas portuárias do Estado. Para obter o benefício deve registrar-se no Convênio ICMS 99/05 do Conselho Nacional de Política Fazendária - CONFAZ.

4. Beneficiários do REPORTO

Desde a sua criação, esse regime tributário diferenciado tem beneficiado tanto operadores, concessionários e arrendatários portuários quanto empresas autorizada a explorar instalação portuária de uso privativo misto ou exclusivo – os denominados Terminais Portuários de Uso Privado – TUP (inclusive os que operam com embarcações de *off shore*), e vem estimulando a realização de investimentos em infraestrutura, tornando-se uma importante medida de incentivo fiscal, seja na recuperação, modernização e ampliação de portos brasileiros ou na implantação de novos terminais portuários no território nacional.

5. Projeções de Investimentos e Renúncia Tributária

Mais da metade dos investimentos previstos em máquinas, equipamentos e outros bens portuários corresponde ao destinado a Terminais de Uso Privado. Portanto, espera-se que, com a renovação do REPORTO, haja um aumento na atratividade econômica para realização desses investimentos, o que refletirá no maior aporte de recursos pelo setor portuário privado e, consequentemente, aumento na arrecadação tributária.

Estudos do setor apontam que o total de investimentos destinados a máquinas, equipamentos e outros bens portuários deva ser da ordem de oito bilhões de reais, para os próximos 20 anos (2014-2034). Com essa ampliação da vigência do REPORTO, estima-se, que haja uma receita de cerca de 797 milhões de reais (nos anos de 2015, 2016 e 2017), sendo previsto deste total, 190 milhões em 2015; 257 milhões para este ano; e 350 milhões em 2017, pois, investimentos destinados às concessões portuárias com taxa interna de retorno - TIR estimada de 5,99%, sem esse incentivo fiscal, passariam a ter TIR de aproximadamente 5,27%, o que representa uma

redução de, aproximadamente, 12% na atratividade econômica desses projetos. Essa redução impactaria na diminuição do montante a ser pago pelas outorgas e/ou no aumento no valor a ser cobrado pelas tarifas portuárias (praticadas pelos arrendatários), associado a redução do montante de investimentos que seriam destinados ao setor.

6. Relevância do REPORTO

Considerado prioritário ao setor portuário nacional, a ampliação da vigência do REPORTO, para o ano de 2020, foi fundamental e estratégica para o desenvolvimento do setor portuário, a melhoria da logística e a competitividade do país no comércio exterior, haja vista as projeções de investimentos esperados para o setor.

Nesse sentido, destaca-se o disposto no art. 3º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e, especialmente, no que tange o seu inciso V, conforme observa-se na transcrição parcial a seguir (do inciso V, do art. 3º da Lei nº 12.815):

Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

(...)

V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias. (BRASIL, Lei nº 12.815, 2013).

7. Sugestões de Novas Adequações ao REPORTO

Em maio de 2015, a Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos – ABIMAQ descreveu a difícil situação enfrentada por algumas empresas que representa, as quais fornecem máquinas e equipamentos a clientes beneficiários desse regime tributário incentivado.

Segundo a ABIMAQ, esse incentivo tem gerado impactos negativos para a indústria nacional de bens de capital, seja na importação, devido a desoneração estabelecida pelo Regime em detrimento da indústria local e do aumento do conteúdo nacional, ou na produção nacional desses equipamentos, por causa da dificuldade de utilização ou ressarcimento dos créditos acumulados pela indústria nacional.

Os incentivos de caráter fiscal do REPORTO, em forma de suspensão da incidência de alguns impostos e contribuições federais sobre a aquisição de bens, na importação, tem ocorrido de uma só vez, sem ônus. Porém, quando da aquisição de bens nacionais, ocorre a suspensão dos tributos na saída da empresa produtora desses equipamentos, sendo convertida, a suspensão do recolhimento desses tributos, em créditos para essa indústria produtora nacional.

Essas operações incentivadas têm gerado diversos ônus à indústria nacional, pois as empresas nem sempre têm como descarregar ou recuperar, em curto prazo, os créditos gerados e acumulados.

Essa falta de isonomia entre a aquisição desses bens importados e nacionais, tem levado a indústria brasileira a repassar esses custos financeiros para seus preços, devido a insegurança jurídica gerada pela responsabilidade fiscal assumida pela indústria produtora desses equipamentos nessas operações (de suspensão do recolhimento desses tributos).

A coabitação de todos os fabricantes de máquinas que são fornecedores do setor portuário nesse regime, com a alteração do texto do § 2º, do art. 15, da Lei nº 11.033, em consonância

com a proposta da Associação Brasileira de Máquinas e Equipamentos – ABIMAQ, como se segue:

Art. 15º São beneficiários do Reporto o operador portuário, o concessionário de porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público e a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privativo misto ou exclusivo, inclusive aquelas que operam com embarcações de offshore.

§ 1º Pode ainda ser beneficiário do Reporto o concessionário de transporte ferroviário.

§ 2º A Secretaria da Receita Federal do Brasil estabelecerá os requisitos e os procedimentos para habilitação dos beneficiários ao Reporto, bem como para coabilitação dos fabricantes dos bens listados no § 8º do art. 14 desta Lei. (BRASIL, Lei nº 11.033, 2004).

A ampliação do rol de bens desonerados no âmbito do Reporto, inclui locadoras de locomotivas e vagões e o operador ferroviário independente no Reporto, conforme o § 8º do art. 14 da Lei nº 11.033, que é reproduzido conforme se segue:

§ 8º O disposto no caput deste artigo aplica-se também aos bens utilizados na execução de serviços de transporte de mercadorias em ferrovias, classificados nas posições 86.01, 86.02 e 86.06 da Nomenclatura Comum do Mercosul, e aos trilhos e demais elementos de vias férreas, classificados na posição 73.02 da Nomenclatura Comum do Mercosul, relacionados pelo Poder Executivo. (BRASIL, Lei nº 11.033, 2004).

Sendo assim, sugeriu-se, utilizando-se do princípio da isonomia, que as Autoridades Portuárias também fossem incluídas como beneficiárias do REPORTO.

Também foi proposta a alteração do caput do art. 15, da Lei nº 11.033, onde constava “instalação portuária de uso privativo misto ou exclusivo”, para “instalação portuária de uso privado”, em consonância com a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, além de permitir que o fabricante de máquinas e equipamentos, destinados ao ativo fixo do adquirente beneficiário de Regime Especial, pudesse comprar e importar matérias-primas, produtos intermediários e materiais auxiliares de produção, com a mesma suspensão de impostos e contribuições; estando a saída de máquinas e equipamentos beneficiada com a suspensão dos mesmos impostos e contribuições, não haveria crédito na aquisição e importação de insumos de produção.

Essa proposta fundamenta-se na vantagem de simplificar a burocracia das obrigações acessórias existentes na contabilidade fiscal dos impostos e contribuições. Como as aquisições dos insumos não gerariam créditos, as saídas de produtos acabados, que não fossem beneficiados com o incentivo (suspensão ou isenção) seriam tributadas com as alíquotas cheias (inteiras) de cada tributo. A adoção dessa proposta dar-se-ia pela coabilitação do fabricante de máquinas que fossem fornecedores do setor portuário.

Como forma de fomentar mais investimentos ao setor e de melhorar a competitividade das indústrias nacionais de máquinas e equipamentos, foi proposta a ampliação dos beneficiários, como “coabilitados” com a alteração do texto no § 2º, do art. 15, da Lei nº 11.033, aos quais também são aplicáveis o REPORTO, conforme apresentado a seguir na transcrição do referido parágrafo do art.15 (com o trecho a ser incluído no texto em **negrito**):

§2º A Secretaria da Receita Federal do Brasil estabelecerá os requisitos e os procedimentos para habilitação dos benefícios ao Reporto, bem como para coabilitação dos fabricantes dos bens **a serem relacionados pelo Poder Executivo conforme § 7º do art.14** e aqueles listados no § 8º do art. 14 desta Lei. (BRASIL, Lei nº 11.033, 2004).

Por oportuno, de acordo com o princípio da isonomia (também conhecido como princípio da igualdade tributária), propôs-se a inclusão da autoridade portuária como mais um dos beneficiários do REPORTO, e, por fim, consoante com a Lei nº 12.815 (de 5 de junho de 2013), propõe-se a alteração do texto onde consta “instalação portuária de uso privativo misto ou exclusivo”, para “instalação portuária de uso privado”, ambas no caput do art.15, da Lei nº 11.033. Segue transcrição do caput do referido artigo com essas duas propostas, no qual o trecho a ser incluído está em negrito e o a ser excluído em negrito com tachado.

Art. 15. São beneficiários do Reporto o operador portuário, o concessionário de porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público, **a autoridade portuária**, e a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso ~~privativo misto ou exclusivo~~ privado, inclusive aquelas que operam com embarcações de offshore. (BRASIL, Lei nº 12.815, 2013). Sugestão dos autores para adequação do texto da Lei nº 12.815/2013.

8. Considerações Finais

Recentemente, a Lei nº 13.169, de 6 de outubro de 2015, alterou a Lei nº 7.689, de 15 de dezembro de 1988, para elevar a alíquota da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL. Essa alteração, em relação aos beneficiários do REPORTO, trouxe contribuições relevantes ao setor portuário nacional.

O disposto no artigo 7º, a Lei nº 13.169/2015, modificou o artigo 16, da Lei nº 11.033/2004, (tal como reproduzido a seguir, com grifo acrescentado), inserindo ao rol de beneficiários do REPORTO as empresas de dragagens, os recintos alfandegados de zona secundária e os centros de formação profissional e treinamento multifuncional.

Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei no 12.815, de 5 de junho de 2013 - Lei dos Portos, dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o **art. 33 da Lei no 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2020.** (BRASIL, Lei no 13.169, 2015).

Com base em toda a análise realizada, inclusive do montante de recursos destinados ao sistema portuário brasileiro, pelo setor privado, e do seu potencial de crescimento, destaca-se a importância do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO (inclusive das alterações ora apresentadas) como estratégia de expansão do investimento privado no setor portuário.

Referências

BRASIL. Lei nº 11.033, *Altera a tributação do mercado financeiro e de capitais; institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO; altera as Leis nos 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.850, de 28 de janeiro de 1994, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, 10.522, de 19 de julho de 2002, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e 10.925, de 23 de julho de 2004; e dá outras providências.* Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 22.12.2004.

BRASIL. Lei nº 12.815, *Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nos 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nos 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nos 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.* Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, n. 106-A, 5 jul. 2013. Edição extra.

BRASIL. Decreto nº 6.582, *Estabelece as relações de máquinas, equipamentos e bens de que tratam os §§ 7º e 8º do art. 14 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, aos quais é aplicável o Regime Tributário para*

Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária - *REPORTO*, e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 29.9.2008.

BRASIL. Lei nº 13.169, Altera a Lei no 7.689, de 15 de dezembro de 1988, para elevar a alíquota da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL em relação às pessoas jurídicas de seguros privados e de capitalização, e às referidas nos incisos I a VII, IX e X do § 1º do art. 1º da Lei Complementar no 105, de 10 de janeiro de 2001; altera as Leis nos 9.808, de 20 de julho de 1999, 8.402, de 8 de janeiro de 1992, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 11.033, de 21 de dezembro de 2004, 12.715, de 17 de setembro de 2012, 9.249, de 26 de dezembro de 1995, 11.484, de 31 de maio de 2007, 12.973, de 13 de maio de 2014, 10.150, de 21 de dezembro de 2000, e 10.865, de 30 de abril de 2004; e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 7.10.2015.

MENDONÇA, Paulo C.C. & KEEDI, Samir. Transportes e Seguro no Comércio Exterior. 1ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 1997.

POVIA, Mario. Setor Portuário Nacional – Apresentação realizada na Audiência: Comissão de Serviços de Infraestrutura – CI do Senado Federal, em 15/07/2015. Disponível em setembro de 2016, em <http://www19.senado.gov.br/sdleg-getter/public/getDocument?docverid=d2bba100-f024-4b36-abef-63b224eec5ad;1.0>.

SECRETARIA DE PORTOS. Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP (2015). Disponível em setembro de 2016, <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/plano-nacional-de-logistica-portuaria>.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. Instrução Normativa RFB nº 1.370, Disciplina a aplicação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto). Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 01/07/2013, seção , pág. 25, 2013.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. Instrução Normativa RFB nº 1.644, Altera a Instrução Normativa RFB nº 1.370, de 28 de junho de 2013, que disciplina a aplicação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) e a Instrução Normativa RFB nº 1.454, de 25 de fevereiro de 2014, que dispõe sobre a aplicação do Regime Especial Tributário para a Indústria de Defesa (Retid). Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 31/05/2016, seção 1, pág. 23, 2013.

VALENÇA, Adriana L. Uma aplicação de Teoria das Filas à determinação de capacidade portuária: O Caso do Terminal de Suape. Recife, 2003. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). Universidade Federal de Pernambuco.