

À espera da prorrogação

Regime tributário diferenciado, o Reporto vence em 31 de dezembro deste ano; setor busca articulação para ampliar prazo e garantir mais competitividade

por Carlos Teixeira



O setor portuário tem ganhado destaque em meio às atuais discussões, seja por conta de alterações na legislação, seja por conta de novas concessões e projetos de infraestrutura que estão sendo apresentados. Responsável por grande parte do escoamento da produção agrícola brasileira, fato é que os nossos portos ainda deixam a desejar quando comparados com as estruturas mais modernas que operam em outros países, comprometendo, assim, a competitividade dos nossos produtos.

Esse é um dos motivos que tem feito o setor articular pela prorrogação da validade do chamado Reporto (Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária). Instituído pela lei n.º 11.033/2004, o regime tributário diferenciado tem prazo de vigência até 31 de dezembro deste ano e, caso não seja renovado, pode fazer com que os portos brasileiros fiquem de fora do circuito de inovação que tem sido vivenciado em todo o mundo.

“O crescimento do setor portuário depende de investimentos e de novas

tecnologias. Dados mostram que já foram investidos mais de R\$ 30 bilhões nos portos e nos terminais desde sua implementação. Não podemos importar com altos tributos. Isso dificulta a transferência de tecnologia para a indústria nacional. O calendário do Ministério da Infraestrutura fala em mais de 15 terminais a serem privatizados, que irão necessitar de reparos e aportes. Além disso, muda a modelagem financeira dos investidores com a incerteza da extensão. Esse modelo deve ser permanente enquanto não houver uma reforma tributária eficiente no país”, afirma o

Impacto no ferroviário

No setor ferroviário, o potencial de maximização de investimentos pelo Reporto também é grande, considerando as prorrogações antecipadas dos contratos de concessão. “No setor ferroviário, sua ausência representaria o encarecimento de pelo menos R\$ 3,2 bilhões nos investimentos já previstos nos próximos cinco anos”, afirma o gerente jurídico da ANTF (Associação Nacional dos

Transportadores Ferroviários), Sergio Ruy Valente.

De acordo com ele, o regime foi essencial para consolidar um processo crescente de modernização das malhas que, desde o início do processo de concessões, já contou com o investimento de R\$ 92 bilhões. As renovações antecipadas das concessões ferroviárias já são uma realidade. No total, serão investidos mais de R\$ 40 bilhões na revitalização das vias, no aumento de capacidade, na aquisição de material rodante, entre outros.

Para o presidente da Abifer (Associação Brasileira da Indústria Ferroviária), Vicente Abate, o regime vem reforçar os investimentos por meio da aquisição de locomotivas, vagões e trilhos. “Sem o regime, tais investimentos tenderão a se reduzir, e um dos setores afetados será a indústria ferroviária brasileira. Assim, caso não seja prorrogado, haverá mais perda de mão de obra, superando a redução atual de 15%.”



coordenador de transportes da FGV (Fundação Getúlio Vargas), Marcus Quintella.

O Reporto concede a suspensão do Imposto de Importação, do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) e do PIS/Cofins na importação de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens relacionados. “Esses aportes são revertidos em benefícios, como geração de empregos, velocidade do transporte da carga, armazenagem, avanços na área de contêineres, com crescimentos significativos de cargas de alto valor agregado”, lembra Quintella, reforçando que o regime se faz essencial para a agenda de concessões em um momento de crise como o que o país vive.

Na visão de representantes do setor, o Reporto foi fundamental para a implementação de novos terminais e, desde então, incentiva a modernização e a ampliação dos portos brasileiros. “O Reporto já deu retorno muito maior ao país

do que significou a renúncia fiscal feita pelo governo brasileiro. Ele é fundamental para a competitividade do setor portuário, pois viabiliza a implementação de novos projetos de terminais e a modernização com a aquisição de maquinário tanto na indústria nacional, quanto no exterior, no caso de não existir similaridade no Brasil” afirma o diretor-presidente da ATP (Associação dos Terminais Portuários Privados), Murillo Barbosa.

A prorrogação do regime chegou a entrar no parecer da medida provisória n.º 945/2020, aprovada no Congresso Nacional, mas acabou de fora do texto final. Em nota, o Ministério da Infraestrutura informa que estuda uma nova possibilidade de garantir a prorrogação do regime. “Está em análise o envio de um projeto de lei, com a prorrogação do Reporto por mais dois anos, até 31 de dezembro de 2022.”

Mas o prazo proposto não é considerado suficiente por alguns

representantes do setor e pode inviabilizar novos projetos, como é o caso dos terminais de celulose no Porto de Santos, lembra Murillo Barbosa. “Eles precisarão do Reporto para fazer todas as encomendas necessárias. Em época de pós-pandemia, em que se discute a retomada do desenvolvimento, os incentivos do governo para o setor portuário são estratégicos. Caso essa proposta do governo de dois anos se confirme, ela poderá oferecer apenas uma sobrevida aos contratos do setor portuário.”

Dados do Ministério da Infraestrutura mostram que 21% dos R\$ 6,2 bilhões de investimentos do setor previstos entre 2018 e 2021 estão relacionados a itens passíveis de serem contemplados pelo regime. No caso dos TUPs (Terminais de Uso Privado), entre 2016 e 2020, foram autorizados R\$ 36,8 bilhões em investimentos, sendo R\$ 7,7 bilhões relativos a itens que podem ser contemplados com o Reporto. ■

Quem pode utilizar

- » Operadores portuários;
- » Concessionários de porto organizado;
- » Arrendatários de instalação portuária de uso público;
- » Empresas de dragagem;
- » Empresas autorizadas a explorar instalação portuária de uso privativo misto ou exclusivo;
- » Concessionários ou permissionários de recintos alfandegados na zona secundária;
- » Concessionários de transporte ferroviário.

Fonte: Lei n.º 11.033/2004

