

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

PROJETO DE LEI Nº. 1.660, DE 2007.

Altera o artigo 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____

Dê-se aos arts. 13 e 15 da Lei nº. 11.033, de 21 de dezembro de 2004, a seguinte redação

"Art. 13. Fica instituído o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária **e Retroportuária** - REPORTO, nos termos desta Lei."

.....

Art. 15. São beneficiários do REPORTO o operador portuário, o concessionário de porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público, a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privativo misto e **as empresas que movimentam e manipulam mercadorias em regime de exportação e contêineres cheios e/ou vazios, que atuam e estão instaladas ou venham a se instalar no retroporto das regiões metropolitanas, nos municípios onde haja porto organizado.**

....."

JUSTIFICAÇÃO

Conforme estabelece o artigo 15, da Lei 11.033/2004, 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.

A instituição do REPORTO, teve por princípio criar condições para a melhoria da infra-estrutura portuária brasileira, objetivando atribuir modernidade a esse setor fundamental para o crescimento do comércio exterior brasileiro, inclusive com reduções de custos operacionais para aqueles que atuam nesse comércio e, também, pela premente e constante necessidade de se instituir mecanismos que possam contribuir para o desenvolvimento econômico do País.

O artigo 16 da já referida Lei, determina que o REPORTO aplica-se a aquisições e importações efetuadas até 31 de dezembro de 2007.

É inegável ainda, que a aplicação dessa Lei trouxe consideráveis ganhos de produtividade aos portos brasileiros, proporcionando, aos beneficiários do regime (REPORTO), importantes reduções nos custos operacionais para o comércio exterior brasileiro, além de propiciar a modernização do parque operacional portuário no Brasil com a aquisição e utilização de equipamentos de alta tecnologia, semelhantes aos usados nos portos mais avançados do mundo.

Esses ganhos, somados ao vertiginoso crescimento das exportações brasileiras, vêm, no entanto, esbarrando nas limitações do espaço físico disponível nas retroáreas dos chamados terminais marítimos, sobretudo aqueles que se dedicam às operações com contêineres e, conforme tem sido divulgado pela mídia especializada e constatado pelos intervenientes nas atividades de comércio exterior, os maiores portos brasileiros vêm atravessando uma grave crise estrutural decorrente dos mais variados motivos, dentre eles a escassez de áreas para armazenamento de contêineres.

Na prática, verifica-se a formação de “gargalos” nos portos, os quais acarretam sérios prejuízos, não só aos exportadores, mas também à economia brasileira como um todo, uma vez que as ineficiências nos processos comprometem a competitividade dos produtos brasileiros de exportação ante o mercado internacional.

A crise dos portos, sem dúvida, é um freio ao crescimento da economia nacional e não se coaduna de forma alguma com as pretensões de expansão do País.

Com o objetivo de fomentar a economia nacional, o Governo Federal vem buscando mecanismos, dentre eles o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), para que o nosso PIB atinja um nível evolutivo da ordem de 5% ao ano.

Assim, se atualmente com um PIB de 2,9% (ou 3,7% dependendo da metodologia) os portos já estão operando no limite de sua capacidade, com o crescimento da economia, as operações de comércio exterior entrarão em franco colapso.

Embora reconheçamos que medidas isoladas não serão capazes de resolver os problemas estruturais dos portos brasileiros, acreditamos que algumas ações pontuais poderão trazer benefícios às nossas operações de comércio exterior.

Um dos portos brasileiros onde esses “gargalos” são vivenciados com maior frequência é o porto de Santos – SP, aonde, a despeito dos maciços investimentos feitos pelos terminais marítimos na compra de novos equipamentos, aproveitando-se dos benefícios do REPORTO, bem como os

expressivos ganhos de produtividade por eles obtidos, constata-se que as suas capacidades de armazenamento estão constantemente ocupadas.

A saturação das áreas desses terminais trazem, como consequência, o congestionamento de veículos na região portuária, o encarecimento do frete rodoviário, a geração de estadias, o cancelamento de escalas de navios e, dentre outros problemas, os conflitos com as comunidades locais.

Em nossas avaliações, as soluções para os “gargalos” logísticos que afetam gravemente o porto de Santos (e que poderão, em curto prazo, atingir outros importantes portos do Brasil), estão nas chamadas instalações retroportuárias existentes nos municípios lindeiros aos portos organizados, onde os contêineres com cargas de exportação poderão ficar pré-estocados até o momento de serem encaminhados para os terminais marítimos (zona primária), assim como os contêineres vazios que permanecem armazenados nesses locais para posterior utilização com mercadorias de exportação.

Vale salientar, que esses estabelecimentos possibilitaram absorver o grande incremento no volume de mercadorias exportadas em contêineres e, hodierno, cerca de 35% (trinta e cinco por cento) dos contêineres de exportação embarcados pelo porto de Santos, são movimentados nesses terminais retroportuários.

No contexto apresentado, enxergamos como uma solução para a melhoria do desempenho dos portos brasileiros, a ampliação dos benefícios do REPORTE para os terminais retroportuários estabelecidos nas regiões metropolitanas nos municípios onde haja porto organizado, uma vez que, estando os chamados terminais marítimos fazendo uso de modernos equipamentos de movimentação de cargas e contêineres, que possibilitaram a melhoria de seus índices de eficiência operacional, faz-se mister que essa cadeia de suporte ao porto (os terminais retroportuários), também tenham a possibilidade de fazer uso de equipamentos considerados de ponta para a manipulação de cargas e contêineres (estes, cheios e/ou vazios).

Sala da Comissão, em ____/____/____.

Deputado Márcio França
Líder do PSB