

Como o REPORTO pode amplificar a competitividade dos Produtos e Portos Brasileiros no mercado internacional?

Ao que se refere ao desenvolvimento logístico e investimentos em desenvolvimento multimodal, o Brasil trás todos os anos novos aportes importantes para o crescimento do setor, mesmo que, ainda visto como limitados na perspectiva dos setores privados e até por demais órgãos públicos.

Considerando que o Brasil até o momento presente, vive o Plano Nacional de Exportação (PNE), no qual tem por objetivo as reduções de Custo Brasil, dependência tecnológica internacional, desburocratização aduaneira e aperfeiçoamento nos regulamentos tributários. É visível que empresas de infraestrutura logística, sejam essas de fabricação férrea, aérea, rodoviária, implementos, naval, estaleiros e de outros setores da área logística como terminais, zonas secundárias, EADIs, armazéns, carecem de atenção governamental para novas concessões, facilidade tributária e modernização.

Essas ações são de grande importância quando voltamos a analisar que o Brasil ainda que como país emergente está entre as 10 maiores economias do mundo e é evidente que seja um grande exportador a nível global.

O Brasil, possui commodities e fábricas de alta performance competitiva, produtos globais, produtividade igualável a outras nações e detém de mesma tecnologia, se não melhor, do que hoje presente no exterior, considerando diferentes setores. O maior impeditivo enfrentado está da porta para fora das empresas, sendo de infraestrutura, comércio exterior e novamente complexidade tributária que gera custo.

Com ênfase em movimentações de exportação, importação, cabotagem, transbordo nós temos vital participação dos Portos Brasileiros, que são dezenas distribuídos no território nacional, sejam estes marítimos ou até hidroviários, que escoam anualmente ao menos 70% de toda riqueza nacional produzida.

Esse braço logístico é vital para o país, pois grande parte de tudo o que o país produz e compra passa por essas zonas alfandegadas das quais, por exemplo, podemos destacar o próprio Porto de Santos, que está entre os 40 portos mais movimentados e importantes do mundo e é o maior da América Latina.

Adicionalmente outra importante iniciativa do Governo Federal, foi incluir os Portos Brasileiros ao que se refere a uma influente benesse fiscal, que são os Regimes Aduaneiros Especiais que tem por premissa a facilitação e desoneração tributária para estimular a indústria nacional e a exportação.

O Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (REPORTO) instituído pela Lei nº 11.033/2004 e está regulamentado nos artigos 471 a 475 do Regulamento Aduaneiro.

O regime permite empresas dos setores de: operação portuária, concessionário de porto, arrendatário de instalação portuária, exploração de instalação portuária (inclusive offshore), empresas de dragagem, recintos alfandegados de zona secundária, centros de treinamento profissional e concessionários de transporte ferroviário em adquirir, nos mercados interno ou externo, com suspensão de tributos federais (II, IPI, PIS, COFINS), para: máquinas, equipamentos, peças de reposição e

outros bens para execução de serviços de carga, descarga, armazenagem, movimentação de mercadorias, sistemas suplementares de apoio operacional, proteção ambiental, segurança e monitoramento.

Vale salientar que a IN (Instrução Normativa) RFB nº 1.370/2013, estabelece os procedimentos para aplicação do REPORTO. Este Regime controlado pela Receita Federal, carrega muitos benefícios as empresas que atuam diretamente no setor e traz benefícios indiretos as indústrias que estão inerentes ao setor, dado que são embarcadores em operações de compra ou venda.

Os Benefícios desse setor voltados a suspensão tributária segundo a Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), provocam em específico no mercado de movimentação de TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit) redução de até 30% dos custos operacionais portuários, dado que boa parte de maquinários e peças de reposição sejam importados e possuem altos custos de compra, logísticos e elevada incidência de tributos.

De acordo com a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), cerca de 30 bilhões já foram investidos nos Portos Brasileiros e Terminais, desde a entrada do REPORTO. Aportes estes que são convertidos em mais benefícios de velocidade de movimentação de carga e descarga, facilidade de armazenamento, segurança, Compliance, desenvolvimento e capacitação de pessoas, geração de novos empregos e dentre outros a longo prazo.

Logo com o desenvolvimento desses pontos de outbound e inbound, empresas embarcadoras de commodities, manufaturados e entre outros produtores, usufruem de facilitação de embarque e desembarque, tornando o seu negócio mais simples, competitivo internacionalmente e nacionalmente via cabotagem, assim minimizando os custos de transporte que hoje nas empresas oscilam em torno de 10% a 13% do montante, podendo muitas vezes ser maior, sendo variável por setor.

O REPORTO como benesse fiscal ainda possui incertezas após o fim de 2020, dado que o Governo Federal, embora não tenha informado mais detalhes sobre a sua continuidade, o cenário é positivo, pois existe espaço para mais empresas de setores ainda não atendidos na atual IN sendo estes Redex e Depots que são importantes na cadeia logística

Não obstante o Brasil se encontra em constante fase de modernização de seus Portos, até porque no calendário do Ministério da Infraestrutura ao menos mais 15 terminais portuários devem ser leiloados até dezembro, terminais estes que irão necessitar de reparos, customizações e aportes em geral para atender as novas demandas da indústria em geral e aos abundantes embarques de commodities.

É importante salientar que o REPORTO deveria ser permanente, pois se os tributos não forem reduzidos ou que alguma reforma tributária eficaz ocorra, não haverá competitividade e os clientes estrangeiros não terão interesse em atracar linhas no Brasil e investir propriamente nos terminais e outros locais.

Até porque não existe razão em importar tecnologia e pagar altos tributos, sendo que eleva os custos, prejudica o aprendizado da indústria nacional, limita a geração de mais empregos e principalmente o próprio custo operacional irá acabar, sendo incluído em taxas, como a Capatazia, o que torna os setores Portuários e



Embarcadores menos competitivos a nível global, além de que o cliente final irá sentir impacto nos preços devido ao repasse em cascata.

O Brasil possui economia em fase de recuperação econômica e tende a crescer exponencialmente nos próximos anos de modo acelerado e para isso, os setores públicos devem trazer flexibilização, modernização às vértices aduaneiras e tributárias, também tangendo as organizações privadas adotarem o crescimento sustentável seguindo a mais ampla jurisprudência.

#EY #EYBrasil #GlobalTrade