

INCENTIVOS FISCAIS COMO POLÍTICAS PÚBLICAS PORTUÁRIAS: instrumento de proteção ambiental

Bilkis Maria Barbosa Lima¹

Resumo

Objetiva-se discutir os incentivos fiscais como mecanismo de políticas portuárias em defesa do meio ambiente. O artigo além da introdução encontra-se estruturado em três partes. Na primeira parte comenta-se sobre a atividade portuária, sua importância no contexto econômico e a necessidade de interligá-la com a preservação ambiental, tendo em vista estar arrolada como uma das atividades que mais provoca degradação ambiental. A segunda trata das políticas públicas e da gestão ambiental com enfoque para a atividade portuária, nesse caso o ápice da questão é demonstrar a importância desses instrumentos no enfrentamento da problemática ambiental. A terceira parte refere-se a breves anotações sobre os incentivos fiscais como políticas públicas. Procurou-se apresentar a concessão de incentivos fiscais como um forte instrumento de proteção ambiental nas atividades portuárias.

Palavras-Chave: Atividade Portuária. Gestão ambiental. Incentivos fiscais. Meio ambiente. Políticas Públicas.

Resumen

El objetivo es discutir los incentivos fiscales como instrumento de política portuaria en defensa del medio ambiente. El artículo se divide en la introducción y más tres partes. En la primera, se expone la actividad portuaria, su importancia en el contexto económico y la necesidad de se alinear con la preservación del medio ambiente mientras que es una de las actividades que causa más degradación ambiental. En la segunda, se discute las políticas públicas y la gestión ambiental con el enfoque en la actividad portuaria, intentando demostrar la importancia de estas políticas para hacer frente a la problemática ambiental. La propuesta de la tercera parte es hacer evidente los incentivos fiscales empleados como políticas públicas. Presentouse la utilización de los incentivos fiscales como instrumento fuerte de la protección ambiental en las actividades portuarias.

Palabras-Clave: Actividade Portuaria. Gestión Ambiental. Incentivos Fiscales. Medio Ambiente. Políticas Públicas.

1 INTRODUÇÃO

Diante da crise ambiental, da incapacidade de auto reconstrução do sistema ecológico, da insegurança quanto a sobrevivência do homem no planeta justifica-se a proposta deste

¹ Mestranda em Ciência Jurídica pela Universidade Vale do Itajaí – UNIVALI. Artigo apresentado à disciplina Direito Portuário ministrada pelo Prof^o Dr.PASOLD . Tema da Dissertação: INCENTIVOS FISCAIS COMO FATOR DE SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL: A extrafiscalidade do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços no Maranhão Orientador: Prof^o Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho.

artigo em discutir os incentivos fiscais como um mecanismo de gestão ambiental na atividade portuária.

A importância deste estudo repousa no inegável fato que a atividade econômica causa impactos na natureza, tendo como grande desafio pensar na construção de formas protetivas ao meio ambiente, pois, embora a atividade portuária seja estratégica e fundamental gera significativo grau de impacto ambiental.

O Objetivo do presente trabalho é apresentar os incentivos fiscais como instrumento norteador de políticas públicas com vista à proteção ambiental na atividade portuária.

Quanto a metodologia empregada na fase de investigação² foi utilizado o método indutivo³, enquanto na fase de tratamento de dados o método cartesiano⁴, e, o relatório representado por este artigo foi composto na base lógica indutiva. Destaca-se, ainda, que foram utilizadas as técnicas do referente⁵, da categoria⁶, do conceito operacional⁷ e da pesquisa bibliográfica.⁸

Para fundamentar o objeto da pesquisa comenta-se sobre a atividade portuária, sua importância no contexto econômico e a necessidade de interligá-la com a preservação ambiental. Ressalta-se as políticas públicas e a gestão ambiental existente na atividade portuária. Apresenta-se breves anotações sobre os incentivos fiscais e as políticas públicas, seguida das considerações finais.

2 ATIVIDADE PORTUÁRIA E MEIO AMBIENTE

No processo de desenvolvimento econômico a atividade portuária desempenha importante função no escoamento da produção. Uma maior industrialização e o aquecimento do comércio geram demanda por transporte, inclusive o marítimo e conseqüentemente dos serviços portuários. Essa atividade é constituída por vários elementos organizacionais, que visam movimentar o porto em si, suas áreas agregadas e todo seu entorno. Segundo a Lei nº 8.630/93, conhecida como a Lei do Porto, a área do porto organizado é compreendida:

[...] pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna,

² “[...] momento no qual o pesquisador busca e recolhe os dados, sob a moldura do referente estabelecido [...]” PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da Pesquisa Jurídica: teoria e Prática**. 12. ed. São Paulo: Conceito Editorial, 2011. p. 83.

³ “[...] pesquisar e identificar as partes de um fenômeno e colecioná-las de modo a ter uma percepção ou conclusão [...]” PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da Pesquisa Jurídica: teoria e Prática**. 12. ed. São Paulo: Conceito Editorial, 2011. p. 86.

⁴ O Método Cartesiano apresenta como regras: evidenciar, dividir, ordenar e avaliar. LEITE, Eduardo de Oliveira. **A monografia jurídica**. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001. p. 22-26.

⁵ “[...] explicitação prévia do(s) motivo(s), do(s) objetivo(s) e do produto desejado, delimitando o alcance temático e de abordagem para uma atividade intelectual, especialmente para uma pesquisa” PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da Pesquisa Jurídica: teoria e Prática**. 12. ed. São Paulo: Conceito Editorial, 2011. p. 54.

⁶ “[...] palavra ou expressão estratégica à elaboração e/ou à expressão de uma ideia” PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da Pesquisa Jurídica: teoria e Prática**. 12. ed. São Paulo: Conceito Editorial, 2011. p. 25.

⁷ “[...] uma definição para uma palavra ou expressão, com o desejo de que tal definição seja aceita para os efeitos das ideias que expomos [...]” PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da Pesquisa Jurídica: teoria e Prática**. 12. ed. São Paulo: Conceito Editorial, 2011. p. 37.

⁸ “Técnica de investigação em livros, repertórios jurisprudenciais e coletâneas legais” PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da Pesquisa Jurídica: teoria e Prática**. 12. ed. São Paulo: Conceito Editorial, 2011. p. 207.

bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio.⁹

Os portos, dentro das transformações e diversificações dos fluxos no comércio mundial, ainda são um elemento fundamental. Sobre sua importância nas relações internacionais, Pasold¹⁰ ressalta “que o transporte aquaviário costuma ser, especialmente quando comparado aos demais tipos, detentor de uma excelente relação custo/benefício para aqueles que o utilizam”.

Diante da importância da atividade portuária para a economia e considerando a localização geográfica do Brasil é possível vislumbrar um bom desenvolvimento dessa atividade no país. Ferreira Neto¹¹ ressalta que

[...] com 8,5 mil quilômetros de costa, o Brasil experimentou um natural processo de implantação e expansão das suas cidades nas áreas costeiras; os portos foram - e são-, portanto, um instrumento indutor de desenvolvimento do país e de ocupação do território nacional.

Os portos são essenciais no desenvolvimento econômico do país, pois movimentam bilhões de reais por ano em forma de carga. No primeiro semestre de 2012 as operações alcançaram o segundo maior resultado da série histórica para o período, com vendas de US\$ 117,2 bilhões.¹²

A atividade portuária pode ser caracterizada pela ampla infraestrutura que exige para se desenvolver e ao fato de estar condicionada às características geográficas da região onde se localiza. Segundo Freitas¹³ “os portos, geralmente, são construídos em locais onde a natureza é favorável, como regiões próximas a estuários e baías, por apresentarem menos ação das ondas, que podem dificultar os processos de atracque, carga e descarga, entre outros”.

A atividade portuária é um claro exemplo de que “não há atividade econômica sem influência no meio ambiente. E a manutenção das bases naturais da vida é essencial à continuidade da atividade econômica”¹⁴, visto que sem as condições naturais adequadas e sem a construção de uma estrutura marítima (canais de acesso, bacia de evolução) e terrestre (abrigos, tanges, rodovias), a atividade não se realiza.

Nesse cenário evidencia-se que o funcionamento e manutenção das instalações portuárias acabam afetando a água, o solo, o ar, as plantas, os animais e todos os seres dependentes desse meio, inclusive o homem. Segundo Cunha¹⁵ “por exercerem papel indutor

⁹BRASIL. **Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. “Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.” Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 20 ago. 2012.

¹⁰PASOLD, Cesar Luiz. **Lições Preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis: Conceito Editorial, 2007. p. 22.

¹¹FERREIRA NETO. Antonio Maurício. Revitalização e Modernização de Áreas Portuárias – Integração e revitalização de políticas. *In.*: **Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário**. Ano I, n. 3, julho-agosto 2011.p 209-216.

¹²BRACANTO,Flávia. Operações nos Portos Brasileiros chamam atenção. *Brasil businessreview.com*. Disponível em <http://www.businessreviewbrasil.com.br/business_leaders/operacoes-nos-portos-brasileiros-chamam-atencao>.Acesso em: 29 ago. 2012.

¹³FREITAS, Dario Almeida Passos. **Poluição Marítima: legislação, Doutrina e Jurisprudência**. Curitiba: Juruá Editora, 2009. p. 89.

¹⁴DERANI, Cristiane. **Direito Ambiental Econômico**. 3. ed. São Paulo:Saraiva, 2008. p. 244.

¹⁵CUNHA, Icaro A. Fronteiras da Gestão: os conflitos ambientais das atividades portuárias. **Revista de Administração Pública**. v. 40, 2006. p. 1019-1020.

de transformações territoriais em ampla escala, as atividades portuárias têm dado origem a inúmeros conflitos ambientais”, que se exemplificam com a expansão portuária, a geração de resíduos, os acidentes ambientais com derramamento de petróleo e seus derivados e ainda, o resultante de cargas tóxicas.

Como é significativo o impacto causado no desenvolver da atividade portuária, convém que sejam observadas as determinações legais da estrutura ambiental.

O primeiro documento a tratar dos impactos ambientais foi a Declaração de Estocolmo, publicada pela Conferência das Nações Unidas em 1972, que eleva o meio ambiente sadio à condição de direito fundamental, conforme se observa no seu Princípio nº 1¹⁶:

O homem tem o direito fundamental à liberdade, à igualdade e ao desfrute de condições de vida adequadas em um meio ambiente de qualidade tal que lhe permita levar uma vida digna e gozar de bem-estar, tendo a solene obrigação de proteger e melhorar o meio ambiente para as gerações presentes e futuras.

No Brasil, com a Constituição Federal de 1988, o meio ambiente passa à condição de “bem de uso comum do povo, indispensável à sadia qualidade de vida”¹⁷

O ambiente resulta da interação de vários elementos que proporcionam o desenvolvimento equilibrado da vida em todas as suas formas, o que justifica um conceito de meio ambiente capaz de abranger todos os aspectos¹⁸. Em perfeita consonância com a proposta ecossistêmica encontra-se o conceito operacional legal¹⁹ de meio ambiente, conforme Lei nº 6.938/81, que dispõe sobre a Política Nacional de Meio Ambiente. Assim, nos termos do inciso I, do artigo 3º fica estabelecido.²⁰:

Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:
I - meio ambiente, o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas;

A reflexão crítica sobre o meio ambiente vem tomando forma diante da visibilidade dada aos desastres ecológicos e sua influência direta sobre a manutenção das condições de vida atual, ao que Leef denomina de crise ambiental.

A crise ambiental foi gerada pela racionalidade teórica, formal e instrumental da ordem econômica e jurídica em que se fundou a modernidade que rege os processos atuais de globalização²¹ [...] Seu reflexo na realidade se percebe como uma incapacidade de prever, de controlar e de agir responsavelmente sobre os fatos e acontecimentos do mundo, incluindo os desastres ecológicos e a degradação socioambiental que se manifestam na insegurança da cidadania²² [...]

¹⁶Declaração Internacional de Estocolmo, princípio nº 1. Disponível em <<http://www.silex.com.br/leis/normas/estocolmo.htm>>. Acesso em: 17 ago. 2012.

¹⁷BRASIL. Constituição [1988]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 18 ago. 2012.

¹⁸MIRANDA. Robinson Nicácio. **Direito Ambiental**. 3. ed. São Paulo: Rideel, 2011. p. 31.

¹⁹Conceito operacional legal é “[...] é aquele estabelecido em comando jurídico normativo e, portanto, de adoção obrigatória pelos destinatários da norma e neste sentido pode-se afirmar que se trata de Cop impositivo”, vide PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da Pesquisa Jurídica: teoria e Prática**. 12. ed. São Paulo: Conceito Editorial, 2011. p. 40.

²⁰BRASIL. **Lei nº 6.938/81, de 31 de agosto de 1981**. “Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências”. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 20 ago. 2012.

²¹LEEF, Enrique. **Discursos Sustentáveis**. São Paulo: Cortez editora, 2010. p. 167.

²²LEEF, Enrique. **Discursos Sustentáveis**. São Paulo: Cortez editora, 2010. p. 69.

Tornou-se, então, essencial a instrumentalização de formas de proteção ao meio ambiente, através de limitações a exploração ambiental, definição de responsabilidades e prevenção de danos, de forma a preservar a biodiversidade e resguardar a vida das gerações futuras.

A atividade portuária experimentou significativo processo de modernização, de forma não só a atender as exigências do comércio internacional, mas por outro lado, conformar com a preservação ambiental.com a edição a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que recebeu os cognomes de Lei dos Portos e Lei de Modernização dos Portos.

Ao analisar a estrutura dos Portos organizados, encontra-se legalmente estabelecido o Conselho de Autoridade Portuária, um órgão com funções estritamente administrativas, com destacada responsabilidade de garantir o cumprimento das normas de proteção ambiental. Assim dispõe o art 30 da Lei nº 8.630/93²³

Art. 30. Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária.

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

XII – assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;

Cabe, ainda, observar as determinações do artigo 33 da referida lei.

Art. 33. A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

VII – fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;¹²

O desafio, de adequar qualquer atividade econômica aos preceitos de sustentabilidade, torna-se superável quando vinculado a um ordenamento democrático que compartilhe a concepção e uma atuação ambientalmente correta perante toda a sociedade. Assim, o artigo 225 da Constituição Federal brasileira preceitua: “Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.”²⁴

A exegese do artigo 225 aponta para uma divisão tripartite: primeira é a regra matriz que é apresentação de um direito fundamental-meio ambiente ecologicamente equilibrado; segunda é a descrição do dever do Estado e da coletividade- preservação do meio ambiente; e por fim, as prescrições de normas impositivas de conduta, como forma de assegurar a efetividade do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.²⁵

Esse entendimento conduz à reflexão sobre as mudanças requeridas no interior do Estado e nas concepções e ferramentas de planejamento do setor público, de forma a reverter a lógica do crescimento econômico em detrimento do meio ambiente.

Os portos sempre provocam alterações ambientais quer pelas suas instalações quer pela circulação de mercadorias, que muitas vezes detém um alto poder de contaminação e ou poluição. Mister que seja perscrutado o papel não só das políticas públicas mas também da gestão ambiental diante da premente necessidade de um desenvolvimento sustentável.

²³BRASIL. **Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. “Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências”. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 20 ago. 2012.

²⁴BRASIL. Constituição [1988]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 18 ago. 2012.

²⁵TRENNEPOHL, Terence Dorneles. **Manual de Direito Ambiental**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2010, p. 87

3 POLÍTICAS PÚBLICAS E GESTÃO AMBIENTAL NO ASPECTO PORTUÁRIO

A Política Nacional do Meio Ambiente, nos termos da lei instituidora, traz em seu bojo a ideia de compatibilização do desenvolvimento socioeconômico com a preservação da qualidade do meio ambiente e do equilíbrio ecológico fazendo com que a ação governamental reconheça a sua função como agente regulador dos conflitos ambientais²⁶.

Nos termos constitucionais compete ao Estado o dever de proporcionar aos seus partícipes um ambiente ecologicamente equilibrado, portanto, utiliza-se das políticas públicas para intervir no meio ambiente. Segundo Maria Paula Dallari Bucci²⁷, Políticas Públicas, “são programas visando coordenar os meios á disposição do Estado e as atividades privadas, para a realização de objetivos socialmente relevantes e politicamente determinados”.

“A Constituição Federal de 1988 prevê as formas de intervenção econômica e financeira e inclui a preocupação ambiental entre um dos elementos fundamentais das políticas públicas de desenvolvimento”²⁸. Assim, insere a defesa do meio ambiente como princípio da ordem econômica. Nesse diapasão, estabelece o art. 170, inciso VI da Constituição da República Federativa do Brasil²⁹:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:
[...] VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação

Para garantir o equilíbrio ecológico, afirma Nicácio Miranda³⁰ que “a ação governamental será dirigida em um contexto de formulação de normas e planos que propiciem a compatibilização do desenvolvimento econômico-social com a preservação do meio ambiente”. Afirma, ainda:

Isto somente é possível por meio da definição de áreas de prioridade governamental, estabelecimento de padrões de qualidade ambiental, criação de normas relativas ao uso e manejo dos recursos ambientais e o desenvolvimento de pesquisas que servirão de guia para a utilização racional dos recursos ambientais disponíveis³¹.

Buscando um maior controle sobre o uso do meio ambiente adotou-se um modelo de gestão, denominado *ambiental*, que visa desenvolver e implantar as políticas e estratégias ambientais.³²

A gestão ambiental pode ser entendida como um processo de tomada de decisões que devem repercutir positivamente sobre a variável ambiental de um sistema. Nesse caso, a tomada de decisão consiste na busca da opção que apresente o melhor

²⁶MIRANDA. Robinson Nicácio. **Direito Ambiental**. 3.ed. São Paulo: Rideel, 2011. p. 82.

²⁷MIRANDA. Robinson Nicácio. **Direito Ambiental**. 3.ed. São Paulo: Rideel, 2011. p. 84.

²⁸MAZZOCHI, Fernanda. A tributação passiva ambiental como política pública fomentadora do desenvolvimento sustentável. *In: Direito Tributário em Questão* – Revista FESDT. Porto Alegre, n. 6, 2010.

²⁹BRASIL. Constituição [1988]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 18 ago. 2012.

³⁰MIRANDA. Robinson Nicácio. **Direito Ambiental**. 3. ed. São Paulo: Rideel, 2011. p. 97.

³¹MIRANDA. Robinson Nicácio. **Direito Ambiental**. 3. ed. São Paulo: Rideel, 2011. p. 97.

³²KRAEMER, Maria Elisabeth P. **Gestão Ambiental: um enfoque no desenvolvimento sustentável**. Disponível em <http://www.gestaoambiental/recebidos/maria_kraemer_pdf/pdf.php> Acesso em: 28 ago. 2012.

desempenho, a melhor avaliação, ou ainda, a melhor aliança entre as expectativas daquele que tem o poder de decidir e suas disponibilidades em adotá-las³³

A gestão ambiental evoluiu de forma considerável sobre o meio ambiente na sua tarefa de administrar e coordenar a complexidade dos fenômenos ecológicos utilizando os efeitos benéficos do fluxo evolutivo dos sistemas naturais em prol do desenvolvimento sustentável. Caracteriza-se como “intervenções humanas sobre o patrimônio ambiental que se localiza em determinado território”³⁴

No setor portuário, a competência para formulação de políticas, execução de programas, projeto de apoio e de desenvolvimento dos portos num ambiente de qualidade é da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP-PR), a quem compete a responsabilidade pela formulação de políticas e execução de medidas de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura portuária, visando equalizar os impactos negativos sobre o meio ambiente e a modernização da atividade.

Os portos brasileiros são objetos tardios de políticas ambientais. Ao mesmo tempo que os objetivos de incremento do comércio exterior dão urgência a investimentos de melhoria, obras nas vias de acesso, dragagens, projetos de expansão das instalações esbarram na falta de regularidade ambiental.³⁵

A articulação entre incremento técnico e uso adequado do ambiente é uma necessidade premente, visto a atividade portuária estar diretamente ligada a estrutura natural que a cerca. Os impactos sobre o ambiente iniciam-se com a instalação da estrutura dos portos, sua ampliação e manutenção e estende-se aos serviços de transporte hidroviário. A movimentação de cargas pelos portos exige inúmeras estruturas de atracação, áreas para armazenagem, grandes profundidades e outros atributos que consomem de forma significativa o meio ambiente³⁶

Souza³⁷ ressalta :

[...] o crescimento do setor de transportes se constitui em um enorme desafio para a gestão ambiental em todo o mundo.[...] É necessário que os portos brasileiros se integrem ao novo paradigma mundial de gestão portuária. A lei de Modernização dos Portos trouxe melhorias, adotando a modernidade da privatização, todavia, necessita adotar também a modernidade da sustentabilidade, nas suas dimensões ambiental, econômica e social; pois o mercado mundial almeja portos eficientes e competitivos

Devido a necessidade de agir preventivamente sobre os efeitos das ações do homem sobre o meio ambiente a Lei nº 6.938/81, que dispõe sobre a política nacional do meio ambiente, aponta a avaliação de impactos ambientais e o licenciamento ambiental como

³³SOARES, Sebastião Roberto. Análise Multicritério e Gestão Ambiental. In: PHILIPPI JR, Arlindo; ROMERO, Marcelo de Andrade;BRUNA,Gilda Collet. (editores). **Curso de Gestão Ambiental**. São Paulo: Manole. 2004. p. 971.

³⁴COIMBRA, José de Àvila Aguiar. Linguagem e Percepção ambiental. In: PHILIPPI JR, Arlindo; ROMERO,Marcelo de Andrade;BRUNA,Gilda Collet. (editores). **Curso de Gestão Ambiental**. São Paulo: Manole, 2004. p. 561.

³⁵CUNHA, Icaro A. Fronteiras da Gestão: os conflitos ambientais das atividades portuárias. **Revista de Administração Pública**. v. 40, 2006. p. 1022.

³⁶ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviários. O porto verde: modelo ambiental portuário. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/PortoVerde.pdf>> Acesso em: 20 ago. 2012.

³⁷SOUZA, Maria Cláudia da Silva Antunes. Os portos brasileiros e seus gargalos frente às novas necessidades: especial referência à gestão ambiental. In: CASTRO JR.; PASOLD. (Coord). **Direito Portuário, Regulação e Desenvolvimento**. Belo Horizonte: Forum, 2010. p. 229.

instrumentos de proteção contra atividades potencialmente poluidoras e utilizadoras de recursos disponíveis no ambiente, em cuja caracterização, enquadra-se a atividade portuária. Sobre a Avaliação de Impacto Ambiental, Robinson Miranda³⁸ justifica:

[...] que é um meio de planejamento e conseqüentemente mecanismo de gestão, pois a dinâmica de elaboração das avaliações de impacto ambiental fornece condições suficientes para que os Municípios, por exemplo, em razão das atribuições constitucionais que justificam o interesse local e por situarem-se no lócus de impactos e conflitos ambientais, tenham como ordenar adequadamente, ou na melhor medida possível, o seu território, equacionando crescimento econômico e proteção ambiental uma vez realizado o estudo de impacto ambiental.

A Avaliação de Impacto Ambiental é um instrumento de fundamental importância na gestão ambiental, comporta a tomada de ações mais condizentes antes da ocorrência do dano ambiental. O licenciamento ambiental, por sua vez se caracteriza como um procedimento administrativo para concessão da licença ambiental³⁹.

O conceito operacional legal para Licenciamento Ambiental encontra-se no artigo 1º, inciso I, da Resolução Conama nº 237/97⁴⁰:

I- Licenciamento Ambiental é o procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, considerada efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao caso.

Depreende-se que a Avaliação do Impacto ambiental e o Licenciamento são atos administrativos de caráter preventivos, em perfeita consonância com o Princípio da Prevenção e da Precaução, que prevêem uma ação antecipatória sobre o meio ambiente. O princípio da prevenção possui característica territorial, pois orienta a ação à forma do gerenciamento ambiental mais adequada ao território, controlando as atividades que nele se desenvolvem a partir de instrumentos, como o mapeamento, o planejamento econômico, o licenciamento das atividades de risco ambiental. No mesmo sentido orienta o princípio da precaução, com a particularidade de que este, sendo um amadurecimento do primeiro, estabelece o critério do não-afastamento diante de situações eivadas de incerteza científica, adotando medidas eficazes para impedir a degradação do meio ambiente.⁴¹

É apontado por Ferreira Neto⁴² que:

[...] a questão ambiental nos portos ainda apresenta aspectos delicados, Um dos principais entraves gira em torno da existência de dezena de órgãos públicos federais, estaduais e municipais com atribuições de planejamento, normatização e fiscalização de temas ambientais relacionados aos terminais. Em muitos casos, as

³⁸MIRANDA, Robinson Nicácio. **Direito Ambiental**. 3.ed. São Paulo: Rideel, 2011. p. 25.

³⁹PEDRO, Antonio Fernando Pinheiro; FRANGETTO, Flávia Witkowski. **Direito Ambiental Aplicado**. In: PHILIPPI JR, Arlindo; ROMERO, Marcelo de Andrade; BRUNA, Gilda Collet. (editores). **Curso de Gestão Ambiental**. São Paulo: Manole, 2004. p. 646.

⁴⁰CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA. Resolução nº 237/97. Disponível em <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=237>>. Acesso em: 20 ago. 2012.

⁴¹PEDRO, Antonio Fernando Pinheiro; FRANGETTO, Flávia Witkowski. **Direito Ambiental Aplicado**. In: PHILIPPI JR, Arlindo; ROMERO, Marcelo de Andrade; BRUNA, Gilda Collet. (editores). **Curso de Gestão Ambiental**. São Paulo: Manole, 2004. p. 630.

⁴²FERREIRA NETO, Antonio Maurício. Revitalização e Modernização de Áreas Portuárias – Integração e revitalização de políticas. In: **Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário**. Ano I, n 3, julho-agosto, 2011, p 209-216.

ações dessas agências não são integradas e acabam por não estabelecer diretrizes claras ao desenvolvimento da atividade portuária.

Nessa busca por uma relação mais equitativa entre os portos e o seu ambiente de atuação, faz-se necessário um olhar sobre outras maneiras de instrumentalizar a gestão ambiental. Passa-se a estudar os incentivos fiscais como políticas públicas portuárias a serviço da preservação do meio ambiente.

4 OS INCENTIVOS FISCAIS E AS POLÍTICAS PÚBLICAS: BREVES CONSIDERAÇÕES

Os recursos financeiros de que necessita o Estado para a manutenção de suas políticas públicas decorre principalmente das chamadas receitas derivadas, que resultam da arrecadação de tributos. Ensina Kiyoshi Harada⁴³: “é o *jus imperii* do Estado que lhe faculta impor sobre as relações econômicas praticadas pelos particulares, assim como sobre seus bens, o tributo que, na atualidade, se constitui em principal fonte da receita pública”.

Assim, no exercício de sua soberania o Estado exige que os indivíduos lhe forneçam os recursos de que necessita e institui o tributo⁴⁴. Esse poder de tributar encontra-se normatizado mediante outorga de competência, conforme disposto na Constituição da República Federativa do Brasil.

Pires⁴⁵, afirma que “a importância dos tributos para a regulação da vida social transcende a estrutura do sistema tributário para alcançar contornos de integração social e de distribuição de riquezas”.

Carlos Montero⁴⁶ destaca que:

O tributo se constitui como o principal recurso econômico da atividade financeira estatal permitindo que o estado possa obter as receitas necessárias para custear as complexas funções que lhe são próprias, satisfazendo assim os requerimentos da coletividade, e, conseqüentemente garantindo a liberdade e os direitos dos cidadãos. Ricardo Lobo Torres⁴⁷ define o tributo como [...] um dever fundamental, consistente em prestação pecuniária que limitado pelas liberdades fundamentais, sob a diretiva dos princípios constitucionais da capacidade contributiva, do custo/benefício ou da solidariedade do grupo e com a finalidade principal ou acessória de obtenção de receita para as necessidades públicas ou para atividades protegidas pelo Estado.

Destacam-se nessa definição duas finalidades para o tributo. Uma delas de natureza fiscal, com o fim apenas de arrecadar recursos para os cofres públicos e a outra de natureza extrafiscal⁴⁸.

⁴³HARADA, Kiyoshi. **Direito Financeiro e Tributário**. 21. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2012. p. 46-47.

⁴⁴MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de Direito Tributário**. 28. ed. São Paulo: Malheiros, 2007. p. 59.

⁴⁵PIRES, Adilson Rodrigues. Ligeiras reflexões sobre a questão dos incentivos fiscais no Brasil. *In*: MARTINS, Ives G. da Silva; ELALI, André; PEIXOTO, Marcelo M. (Coord). **Incentivos Fiscais: questões pontuais nas esferas federal, estadual e municipal**. São Paulo: MP Editora. 2007. p. 18.

⁴⁶MONTERO, Carlos E. Peralta. O fundamento e a finalidade extrafiscal dos tributos ambientais. *In*: MOTA, Mauricio. (Coord). **Fundamentos Teóricos do Direito Ambiental**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2008. p. 269.

⁴⁷TORRES, Ricardo Lobo. **Curso de Direito Financeiro e Tributário**. 6. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 1999. p. 320.

⁴⁸Segundo Bezerra Falcão, extrafiscalidade “é a atividade financeira que o Estado exercita sem o fim precípua de obter recursos para o seu erário, para o fisco, mas sim com vistas a ordenar ou reordenar a economia ou as relações sociais”. FALCÃO, Bezerra. **Tributação e Mudança Social**. Rio de Janeiro: Forense. 1981. p. 48.

Sobre o tema, Montero⁴⁹ ressalta que:

[...] as duas finalidades não podem ser consideradas antagônicas porque, na verdade, geralmente aparecem em maior ou menor medida em todos os tributos, sendo que em alguns casos, prevalece a finalidade fiscal ou arrecadadora e, em outros, a extrafiscal ou ordenatória.

Na sua forma embrionária, os tributos tinham por função apenas carrear recursos para os cofres públicos com o fim de financiar as despesas estatais. Modernamente além dessa função, também se constituem um dos mais importantes instrumentos da extrafiscalidade.

Embora o objetivo do tributo seja o de levar recursos financeiros para o Estado, atualmente tem sido utilizado com o fim de interferir na economia, quer estimulando atividades, setores econômicos, desestimulando o consumo de certos bens e produzindo os mais diversos efeitos na economia⁵⁰

Oportunas, neste sentido, são as observações de Trennepohl⁵¹

[...] pode o Estado, coercitivamente, dirigir alguns setores da economia e da própria sociedade organizada. Este direcionamento deve ser perseguido por meio de benefícios trazidos à coletividade, mormente através de incentivos fiscais para a adoção de condutas desejadas.

É, portanto no campo da extrafiscalidade que emerge a teoria dos incentivos fiscais. O vocábulo incentivo geralmente denota estímulo, benefício, vantagem, proveito. Portanto, são estímulos criados pelo governo, na área fiscal, com o objetivo de desenvolver determinados segmentos. Trennepohl⁵² afirma que “os incentivos fiscais são tratamentos diferenciados para estimular condutas e nortear diretrizes políticas e econômicas. Representam supressão ou redução da carga tributária”

O conceito de incentivo fiscal destaca que a sua função é provocar a prática de comportamentos socialmente almejados, tendo em vista que a estrutura da norma que o institui é diferenciada, dada a sua natureza premial.

Ana Maria Ferraz Augusto⁵³ leciona que “os incentivos fiscais são, antes de tudo, técnicas utilizadas pelo Estado para a realização de determinados objetivos. O sistema de incentivos corresponde a um processo no qual o Estado propulsiona ou desestimula determinadas atividades econômicas”

É observado por Geraldo Ataliba e José Artur Lima Gonçalves⁵⁴:

⁴⁹MONTERO, Carlos E. Peralta. O fundamento e a finalidade extrafiscal dos tributos ambientais. *In*: MOTA, Mauricio.(Coord). **Fundamentos Teóricos do Direito Ambiental**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2008. p. 270.

⁵⁰MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de Direito Tributário**. 28. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2007. p. 95

⁵¹TRENNEPOHL, Terence Dorneles. Incentivos Tributários e Meio Ambiente: a sustentabilidade ambiental e o Direito Tributário. *In*.: MARTINS, Ives G. da Silva;ELALI, André; PEIXOTO, Marcelo M. (Coord). **Incentivos Fiscais: questões pontuais nas esferas federal, estadual e municipal**. São Paulo: MP Editora. 2007. p. 355.

⁵²TRENNEPOHL, Terence Dorneles. **Incentivos Fiscais no Direito Ambiental**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 133.

⁵³AUGUSTO, Ana Maria Ferraz. Incentivos Fiscais. *In*.: **Enciclopédia Saraiva do Direito**. São Paulo: Saraiva,1977,v. 43, p. 221.

⁵⁴ATALIBA, Geraldo; GONÇALVES, José Artur Lima. Crédito-prêmio de IPI - direito adquirido - recebimento em dinheiro. **Revista dos Tribunais**, v. 55, p. 167.

Os incentivos fiscais manifestam-se assim sob várias formas jurídicas, desde a forma imunitória até a de investimentos privilegiados, passando pelas isenções, alíquotas reduzidas, suspensão de impostos, manutenção de créditos, bonificações, créditos especiais-dentre eles, os chamados crédito-prêmio- e outros tantos mecanismos, cujo fim último é sempre o de impulsionar ou atrair os particulares para a prática das atividades que o Estado elege como prioritárias, tornando, por assim dizer, os particulares em participantes e colaboradores da concretização das metas postas como desejáveis ao desenvolvimento econômico e social por meio da adoção do comportamento ao qual são condicionados.

Os incentivos, conforme ensina Adilson Pires⁵⁵ ”dividem-se em duas categorias: os que operam sobre a despesa e os que operam sobre a receita. Os primeiros permitem controle orçamentário mais eficaz, embora os últimos sejam considerados incentivos fiscais por excelência”.

Os incentivos fiscais sobre a despesa caracterizam-se por subvenções, compreendidos como auxílios financeiros pecuniários, concedidos pelo Estado àqueles que prestam serviços de interesse público; créditos presumidos que consiste numa redução de base de cálculo e os subsídios que servem para promover uma atividade econômica⁵⁶.

Trennepohl⁵⁷ observa que “a maior dificuldade para o implemento dos incentivos fiscais no âmbito da despesa pública reside na fiscalização do uso dos recursos públicos destinados aos fins a que se propõem”.

Tratando-se de incentivos fiscais na receita pública, fala-se em renúncia de receita por parte do governo. Como modalidades têm-se a isenção, o diferimento, a remissão e a anistia. Estas duas últimas, segundo Trennepohl⁵⁸ ”exsurgem do sistema jurídico como formas de desoneração tributária e são as maneiras de conjugação mais pertinentes aos Direito Ambiental e Tributário”.

No diferimento ocorre um evento futuro, que modifica o critério temporal do fato gerador, posterga o pagamento do tributo. “É dos instrumentos mais utilizados em matéria de incentivos fiscais”⁵⁹.

Na isenção é suspensa a eficácia de lei que exige o pagamento de determinado tributo, pois nos termos do art 175 do Código Tributário Nacional⁶⁰ é a dispensa legal do pagamento do tributo. Ensina José Souto Maior Borges⁶¹ que “o poder de isentar é o próprio poder de tributar visto ao inverso”.

⁵⁵PIRES, Adilson Rodrigues. Ligeiras reflexões sobre a questão dos incentivos fiscais no Brasil. *In.*: MARTINS, Ives da Silva; ELALI, André; PEIXOTO, Marcelo. (Coord). **Incentivos Fiscais: questões pontuais nas esferas federal, estadual e municipal**. São Paulo: MP Editora, 2007. p. 20.

⁵⁶TRENNEPOHL, Terence Dorneles. **Incentivos Fiscais no Direito Ambiental**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 124-125.

⁵⁷TRENNEPOHL, Terence Dorneles. **Incentivos Fiscais no Direito Ambiental**. 2.ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 125.

⁵⁸TRENNEPOHL, Terence Dorneles. **Incentivos Fiscais no Direito Ambiental**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 124-127.

⁵⁹PIRES, Adilson Rodrigues. Ligeiras reflexões sobre a questão dos incentivos fiscais no Brasil. *In.*: MARTINS, Ives da Silva; ELALI, André; PEIXOTO, Marcelo. (Coord). **Incentivos Fiscais: questões pontuais nas esferas federal, estadual e municipal**. São Paulo: MP Editora, 2007. p. 23.

⁶⁰BRASIL. **Lei nº 5172 de 25 de outubro de 1966**. “Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios”.Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 10 ago. 2012.

⁶¹SOUTO MAIOR, José. **Teoria Geral da Isenção Tributária**. 3. ed. São Paulo:Malheiros, 2001, p.31.

A eficiência dos incentivos fiscais como política pública permite o alcance de dois objetivos com vias a preservação do meio ambiente: O primeiro seria o desenvolvimento de novas tecnologias de depuração do ambiente degradado, ou de técnicas de menor impacto ao meio ambiente. Retirando ou diminuindo a tributação sobre a produção que adote essa razão. O segundo tem a ver com o mercado, que também receberia de bom grado referida intervenção estatal na economia.⁶²

No âmbito da atividade portuária esses objetivos realizam-se por meio dos investimentos públicos aplicados para adequar a estrutura portuária às exigências de expansão e menor impacto ambiental, como por exemplo ajuda financeira para adoção de técnicas de dragagem⁶³ mais sofisticadas e de menor impacto (incentivos fiscais sobre a despesa); e também pela tributação menos onerosa sobre os portos que utilizam técnicas ecologicamente corretas (incentivos fiscais sobre a receita), impedindo a concorrência entre os portos que não estão submetidos a exigências ambientais tão severas e podem cobrar tarifas menores na prestação de seus serviços.

O fato é que as práticas sustentáveis são onerosas, sendo necessário um estímulo para serem adotadas por quem atua frente a uma atividade econômica e que precisa enfrentar a concorrência.

André Elali⁶⁴, ao tratar das espécies de incentivos fiscais reafirma que “são instrumentos hábeis para intervenção estatal sobre o domínio econômico, incentivando determinados comportamentos por parte dos agentes econômicos, vinculadas aos interesses públicos”.

Ao invés de criarem-se novas leis e normas de conduta ambientalmente responsáveis, a ideia dos incentivos, é mudar um mau comportamento por meio da decisão econômica. A medida que a escolha ambiental tornar-se mais atrativa para a atividade portuária, ela deixará de ser uma opção e tornar-se-á uma prática comum.

Os instrumentos tributários extrafiscais, assim como, os instrumentos normativos (avaliação de impacto e licenciamento), buscam solucionar os efeitos negativos da atividade portuária sobre o meio ambiente através da interação entre interesses públicos e privados. Cabe o direcionamento das políticas públicas adequadas a fim de viabilizar um padrão de apropriação, uso e gestão dos recursos naturais alinhados com o desenvolvimento sustentável.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste artigo foram desenvolvidas ideias no sentido de discutir os incentivos fiscais como implemento de políticas públicas portuárias de forma a proteger o meio ambiente que

⁶²NUNES, Cleucio Santos. **Direito Tributário e meio ambiente**. São Paulo: Dialética, 2005, p. 127.

⁶³Segundo o conceito legal, dragagem é “obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais.” BRASIL. **Lei nº 11610 de 12 de dezembro de 2007**. “Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências.” Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 20 ago. 2012.

⁶⁴ELALI, André. Incentivos Fiscais, neutralidade da tributação e desenvolvimento econômico: a questão da redução das desigualdades regionais e sociais. *In.*: MARTINS, Ives G. da Silva; ELALI, André; PEIXOTO, Marcelo M. (Coord). **Incentivos Fiscais: questões pontuais nas esferas federal, estadual e municipal**. São Paulo: MP Editora. 2007. p. 49.

paulatinamente vem se degradando diante da pouca importância que é dada à problemática ambiental.

É fato que se encontra disseminada a compreensão que os problemas ambientais afetam de forma globalizada toda a coletividade não havendo como mensurar o risco do impacto sobre as gerações futuras e portanto deve o Estado agir de forma preventiva.

O grande desafio para a era moderna é conciliar as atividades econômicas com a preservação do meio ambiente. É proteger o meio ambiente de agressões sem contudo travar o desenvolvimento econômico. A atividade portuária é considerada como uma das mais poluentes.

A solução dos problemas ambientais nas áreas portuárias é ainda mais complexa, demandando esforços de vários segmentos, na busca de alternativas que superem as barreiras administrativas e culturais que tem dificultado a implementação de práticas mais adequadas de gestão⁶⁵.

Coerente com o objeto deste estudo Trennepohl ressalta que as condutas tributárias com ânimo ambiental, em breve, decidirão a política fiscal mais ajustada com os imperativos da sociedade moderna, sendo determinante para a preservação dos recursos naturais renováveis⁶⁶.

A concessão de incentivos fiscais não se constitui pura e simplesmente uma forma do Estado intervir na economia, mas, sobretudo uma maneira diferenciada para estimular condutas e orientar diretrizes políticas e econômicas para o alcance de um meio ambiente sadio.

O enfoque dado às políticas públicas tributário-ambientais, mediante incentivos fiscais não exclui a relevância das normas de estrutura⁶⁷ como as que prescrevem a realização de avaliações e licenciamento, e sim, buscam pontuar a importância dessas normas de incentivo tributário para a tutela ambiental.

Não se exclui o caminho das normas repressivas que qualificam infrações, crimes e sanções ambientais, mas defende-se a utilização das normas de incentivo tributário como mecanismo de tutela ambiental.

6 REFERÊNCIAS DAS FONTES CITADAS

ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviários. O porto verde: modelo ambiental portuário. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/PortoVerde.pdf>> Acesso em: 20 ago. 2012.

AUGUSTO, Ana Maria Ferraz. Incentivos Fiscais. *In.: Enciclopédia Saraiva do Direito*. São Paulo: Saraiva, 1977, v. 43, p. 221

⁶⁵SOUZA, Maria Cláudia da Silva Antunes. Os portos brasileiros e seus gargalos frente às novas necessidades: especial referência à gestão ambiental. *In: CASTRO JR.; PASOLD*. (Coord). **Direito Portuário, Regulação e Desenvolvimento**. Belo Horizonte: Forum, 2010. p. 228.

⁶⁶TRENNEPOHL, Terence Dorneles. **Incentivos Fiscais no Direito Ambiental**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 149.

⁶⁷normas de estrutura ou competência “são aquelas que regulam indiretamente a conduta, prescrevendo os procedimentos por meio dos quais são emanadas de conduta válida.” SOUTO MAIOR, José. **Teoria Geral da Isenção Tributária**. 3. ed. São Paulo: Malheiros, 2001. p.376-377.

ATALIBA, Geraldo; GONÇALVES, José Artur Lima. Crédito-prêmio de IPI - direito adquirido - recebimento em dinheiro. **Revista dos Tribunais**, v. 55, p. 167.

BRACANTO, Flávia. Operações nos Portos Brasileiros chamam atenção. *Brasil businessreview.com*. Disponível em

<http://www.businessreviewbrasil.com.br/business_leaders/operacoes-nos-portos-brasileiros-chamam-atencao>. Acesso em: 29 ago. 2012.

BRASIL. Constituição [1988]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 18 ago. 2012.

_____. **Lei nº 5172 de 25 de outubro de 1966**. “Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios”. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 10 ago. 2012.

_____. **Lei nº 6.938/81, de 31 de agosto de 1981**. “Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências”. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 20 ago. 2012.

_____. **Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. “Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências”. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 20 ago. 2012.

_____. **Lei nº 11610 de 12 de dezembro de 2007**. “Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências.” Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 20 ago. 2012.

COIMBRA, José de Àvila Aguiar. Linguagem e Percepção ambiental. *In*: PHILIPPI JR, Arlindo; ROMERO, Marcelo de Andrade; BRUNA, Gilda Collet. (editores). **Curso de Gestão Ambiental**. São Paulo: Manole, 2004. p. 526-570.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA. Resolução nº 237/97. Disponível em <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=237>>. Acesso em: 20 ago. 2012.

CUNHA, Icaro A. Fronteiras da Gestão: os conflitos ambientais das atividades portuárias. **Revista de Administração Pública**. v. 40, 2006. p. 1019-1040.

DERANI, Cristiane. **Direito Ambiental Econômico**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

Declaração Internacional de Estocolmo, princípio nº 1. Disponível em <<http://www.silex.com.br/leis/normas/estocolmo.htm>>. Acesso em: 17 ago. 2012.

ELALI, André. Incentivos Fiscais, neutralidade da tributação e desenvolvimento econômico: a questão da redução das desigualdades regionais e sociais. *In*.: MARTINS, Ives G. da Silva; ELALI, André; PEIXOTO, Marcelo M. (Coord). **Incentivos Fiscais: questões pontuais nas esferas federal, estadual e municipal**. São Paulo: MP Editora. 2007.

FALCÃO, Bezerra. **Tributação e Mudança Social**. Rio de Janeiro: Forense. 1981.

FERREIRA NETO. Antonio Maurício. Revitalização e Modernização de Áreas Portuárias – Integração e revitalização de políticas. *In*.: **Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário**. Ano I, n 3, julho-agosto 2011.

- FREITAS, Dario Almeida Passos. **Poluição Marítima: legislação, Doutrina e Jurisprudência**. Curitiba: Juruá Editora, 2009.
- HARADA, Kiyoshi. **Direito Financeiro e Tributário**. 21. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2012.
- KRAEMER, Maria Elisabeth P. **Gestão Ambiental: um enfoque no desenvolvimento sustentável**. Disponível em <http://www.gestaoambiental/recebidos/maria_kraemer_pdf/pdf.php>. Acesso em: 28 ago. 2012.
- LEEF, Enrique. **Discursos Sustentáveis**. Tradução Silvana Cobucci Leite. São Paulo: Cortez, 2010.
- LEITE, Eduardo de Oliveira. **A monografia jurídica**. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001.
- MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de Direito Tributário**. 28. ed. São Paulo: Malheiros, 2007.
- MONTERO, Carlos E. Peralta. O fundamento e a finalidade extrafiscal dos tributos ambientais. *In*: MOTA, Mauricio.(Coord). **Fundamentos Teóricos do Direito Ambiental**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2008. p. 255-286.
- MAZZOCHI, Fernanda. A tributação passiva ambiental como política pública fomentadora do desenvolvimento sustentável. *In*: **Direito Tributário em Questão** – Revista FESDT. Porto Alegre, n. 6, 2010.
- MIRANDA, Robinson Nicácio. **Direito Ambiental**. 3. ed. São Paulo: Rideel, 2011.
- NUNES, Cleucio Santos. **Direito Tributário e meio ambiente**. São Paulo: Dialética, 2005.
- PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da Pesquisa Jurídica: teoria e Prática**. 12. ed. São Paulo: Conceito Editorial, 2011.
- _____. **Lições Preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis: Conceito Editorial, 2007.
- PEDRO, Antonio Fernando Pinheiro; FRANGETTO, Flávia Witkowski. Direito Ambiental Aplicado. *In*: PHILIPPI JR, Arlindo; ROMERO, Marcelo de Andrade; BRUNA, Gilda Collet. (editores). **Curso de Gestão Ambiental**. São Paulo: Manole, 2004. p. 617-656.
- PIRES, Adilson Rodrigues. Ligeiras reflexões sobre a questão dos incentivos fiscais no Brasil. *In*: MARTINS, Ives G. da Silva; ELALI, André; PEIXOTO, Marcelo M. (Coord). **Incentivos Fiscais: questões pontuais nas esferas federal, estadual e municipal**. São Paulo: MP Editora. 2007. p. 15-35.
- SOARES, Sebastião Roberto. Análise Multicritério e Gestão Ambiental. *In*: PHILIPPI JR, Arlindo; ROMERO, Marcelo de Andrade; BRUNA, Gilda Collet. (editores). **Curso de Gestão Ambiental**. São Paulo: Manole. 2004. p. 971-999.
- SOUTO MAIOR, José. **Teoria Geral da Isenção Tributária**. 3. ed. São Paulo: Malheiros, 2001.

SOUZA, Maria Cláudia da Silva Antunes. Os portos brasileiros e seus gargalos frente às novas necessidades: especial referencia à gestão ambiental. *In*: CASTRO JR.; PASOLD. (Coord). **Direito Portuário, Regulação e Desenvolvimento**. Belo Horizonte: Forum, 2010. p. 212-229.

TORRES, Ricardo Lobo. **Curso de Direito Financeiro e Tributário**. 6. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 1999.

TRENNEPOHL, Terence Dorneles. Incentivos Tributários e Meio Ambiente: a sustentabilidade ambiental e o Direito Tributário. *In*.: MARTINS, Ives G. da Silva; ELALI, André; PEIXOTO, Marcelo M. (Coord). **Incentivos Fiscais: questões pontuais nas esferas federal, estadual e municipal**. São Paulo: MP Editora. 2007. p. 355-365.

_____. Terence Dorneles. **Incentivos Fiscais no Direito Ambiental**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

_____. **Manual de Direito Ambiental**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.