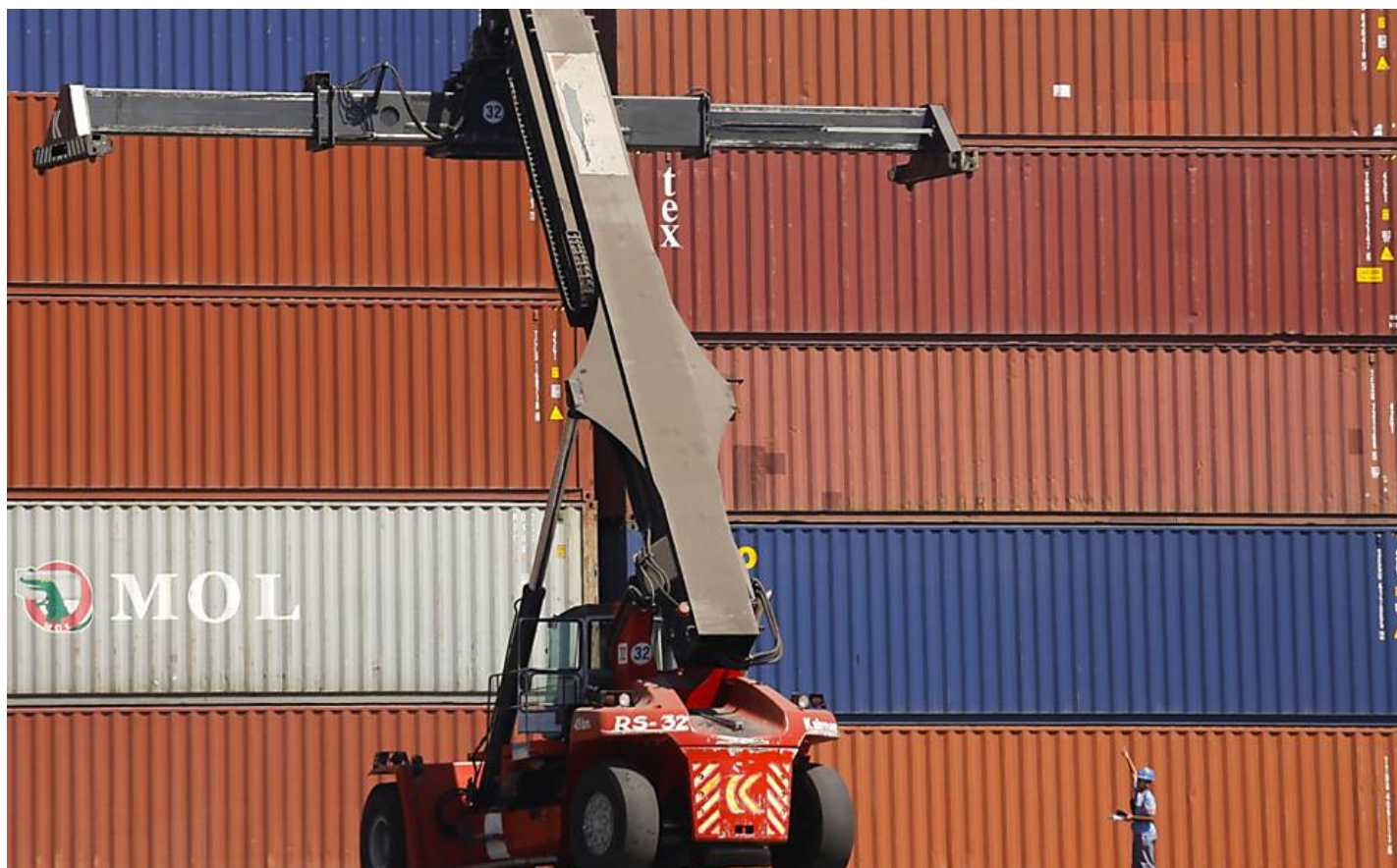


FOLHA DE S.PAULO

Lei de 1934 e burocracia atrasam movimento de contêineres em Santos



DIMMI AMORA
DE BRASÍLIA

09/06/2016 12h00

Contêineres que chegam ao Brasil podem perder até 10 dias parados nos portos sem necessidade, em parte por causa de uma lei de 1934 que jamais foi alterada.

Somente no porto de Santos (SP), o maior do país, a burocracia da Vigilância Agropecuária e da Receita Federal causa perdas estimadas em R\$ 57 milhões por ano em atrasos no transporte e pagamentos de custos desnecessários.

O diagnóstico foi apresentado em auditoria do TCU (Tribunal de Contas da União) que determinou providências da Receita Federal e da Vigilância Agropecuária do Ministério da Agricultura para que atualize sistemas de informática e a legislação para evitar a lentidão na liberação das cargas.

Em 2015, o país movimentou 4 milhões de contêineres cheios. Essas embalagens são a cada ano mais utilizadas para transportar mercadorias porque facilitam a movimentação. Produtos que antes seguiam soltos em navios, agora, vão dentro dos contêineres.

INFRAESTRUTURA

Plano de investimento interrompe marasmo



[Repórter passa 24h no melhor aeroporto do Brasil para ver mudanças no comando argentino](#)
[Conheça a melhor rodovia do Brasil, com asfalto ecológico e altos pedágios em São Paulo](#)
[Governo federal aposta em novo programa de concessões para reanimar a economia](#)

A velocidade da movimentação dos contêineres é fundamental para baratear custos do setor produtivo. Por causa da demora dos portos brasileiros nessa movimentação, o país em geral ganha notas baixas em rankings mundiais sobre eficiência do setor portuário. Num deles, do Fórum Econômico Mundial de três anos atrás, o país aparecia entre os 10 piores.

O trabalho feito pelo TCU, relatado pela ministra Ana Arraes, mostrou que a inspeção sanitária obrigatória (devido à possibilidade da entrada de pragas no país) das embalagens de madeiras que separam os produtos nos contêineres atrasa a liberação dos importados em média em 2 dias, causando perdas de R\$ 40 milhões/ano só no porto de Santos, onde 35% dos contêineres do país são movimentados.

Essa inspeção é feita em um grande número de embalagens porque, segundo o TCU, não há critério de seleção prévio do Ministério da Agricultura. Parte dos contêineres nem teriam madeira. Além disso, segundo o relatório, não há incentivo para que a madeira seja regularizada fora do Brasil, o que tornaria o processo mais rápido.

Para o Tribunal, isso ocorre porque a punição prevista para quem estiver com madeira irregular está numa lei de 1934 com valores escritos ainda em réis (1:000\$000 era o máximo) que nunca foram atualizados. O órgão diz que há 10 anos já determinou que o Ministério da Agricultura proponha a atualização da legislação, o que ainda não foi feito.

"Enquanto a burocracia está ocorrendo, a carga está pagando para ficar armazenada", reclama André de Seixas, presidente da Usupport, associação que defende os usuários de portos no país, que sugere que os procedimentos de liberação dos contêineres comecem quando a carga entra no navio, ainda fora do país, como já ocorre em outros países.

Outro problema está em sistemas da Receita Federal, considerados de baixa eficiência. De acordo com o levantamento, que visitou terminais em todo o país, a Receita ainda usa registros em papel para liberar o contêiner que chega do navio e vai para terminais fora da área do cais. Nesses terminais longe do cais, também há funcionários da Receita para inspecioná-las.

Os sistemas de papel da Receita fazem com que um caminhão demore 4 horas e meia para sair com a carga. Enquanto isso, as empresas que operam dentro da cidade de Santos desenvolveram na sua associação, a Abtra (Associação Brasileira de Terminais Alfandegados), um sistema totalmente eletrônico para fazer o mesmo serviço.

O resultado: quando o caminhão tem que levar a carga do cais para um terminal dentro da cidade, usando o sistema da Abtra, o tempo de espera cai para 50 minutos. A perda anual estimada pelo TCU só nesse tempo foi de R\$ 17 milhões.

Com outras ineficiências da Receita, a média de permanência desses contêineres que vão fazer trânsito chega a oito dias se ele tiver que de seguir para um terminal em outra cidade. Com o sistema das empresas de Santos, a média cai para 21 horas.

Em nota, a Receita Federal informou que "trabalha na modernização de todos os processos aduaneiros, inclusive o Trânsito" mas que "com o forte contingenciamento orçamentário, o desenvolvimento de novas soluções está sendo realizado de forma mais lenta".

Ainda de acordo com o órgão, um estudo da própria Receita aponta que, da média de 14,5 dias que todos os contêineres ficam no porto, somente 1,49 dia é para a liberação da Receita. Questionado, o Ministério da Agricultura não respondeu.

Endereço da página:

<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/06/1779865-lei-de-1934-e-burocracia-atrasam-movimento-de-containers-no-porto-de-santos.shtml>

Links no texto:

<http://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/36675-o-brasil-que-da-certo-infraestrutura#foto-530361>

Repórter passa 24h no melhor aeroporto do Brasil para ver mudanças no comando argentino

<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/07/1656098-reporter-passa-24h-no-melhor-aeroporto-do-brasil-para-ver-mudancas.shtml>

Conheça a melhor rodovia do Brasil, com asfalto ecológico e altos pedágios em São Paulo

<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/07/1656120-conheca-a-melhor-rodovia-do-brasil-com-asfalto-ecologico-e-altos-pedagios.shtml>

Governo federal aposta em novo programa de concessões para reanimar a economia

<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/07/1656115-brasil-aposta-em-concessoes-para-reanimar-a-economia.shtml>

Copyright Folha de S. Paulo. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização escrita da Folha de S. Paulo.