

## **Barreira vermelha no comércio exterior**

*escrito por Raquel Landim, publicado no jornal O Estado S. Paulo*

No dia 19 de abril, recebi um e-mail do leitor Rayan Barizza. Habitual comprador de produtos importados pela Internet, reclamava dos efeitos da Operação Maré Vermelha, da Receita Federal. Ele pediu ao Estadão para tornar pública a situação “caótica, temerária e insustentável” que a operação provocou nos portos e aeroportos do País.

Barizza sustentava seu ponto de vista com bons argumentos. Enviou ao jornal dois links das páginas dos Correios com encomendas feitas por ele e paradas na alfândega há mais de dois meses. Também contou que fez uma petição pública contra os atrasos na Receita Federal na Internet

Na primeira conversa que tivemos com o leitor, a petição havia sido assinada por cerca de 500 pessoas. No momento em que escrevo esse post, já eram mais de 1.114 consumidores reclamando. Nos comentários deixados pelas pessoas com reclamações iradas, era perceptível que o problema de Barizza não se tratava de um caso isolado.

Com base nas informações do leitor, fui atrás da história. A Receita não divulga as porcentagens, mas depois da Operação Maré Vermelha cresceu o volume de produtos que deixaram de ser processados pelo “canal verde”, onde a liberação das mercadorias é quase automática, para o “canal vermelho”, que exige verificação documental e física da mercadoria, com abertura da carga.

Conversei com grandes tradings que operam no comércio exterior brasileiro. O problema relatado pelo leitor do interior de São Paulo estava atingindo grandes empresas no País inteiro. Ao invés de três a cinco dias, as empresas estão gastando 10 a 20 dias para liberar a carga. Os relatos de quem lida no dia-a-dia do porto de Santos eram que os terminais de conteineres de importação estavam abarrotados. Um fotógrafo foi até o porto e verificou a situação.

A Receita Federal não respondeu ao pedido de entrevista. O objetivo oficial da Operação Maré Vermelha é aumentar o rigor da fiscalização nas fronteiras, para reduzir o contrabando e o subfaturamento. Extraoficialmente, a Receita passou a integrar o esforço do governo federal para proteger a indústria nacional. Ninguém nega que é preciso incrementar a fiscalização. O problema é quando isso se torna uma barreira burocrática para reduzir as importações.

“A Receita está no direito dela de fiscalizar. O problema é que pagam todos: os importadores honestos e os infratores”, disse Sérgio Vladimirschi Junior, vice-presidente da Comeexport, na matéria publicada hoje pelo Estadão. “O poder público pode fiscalizar, mas não inviabilizar uma atividade”, afirmou a advogada Carol Monteiro de Carvalho, do escritório Bichara, Barata, Costa & Rocha.

Também na edição de hoje, o colega Ariel Palacios, correspondente em Buenos Aires, mostrou os problemas para o cotidiano da população argentina provocadas pela política kirchnerista de substituição de importações. São donas de casa que não conseguem comprar eletrodomésticos, profissionais sem acesso a computadores, parentes desesperados atrás de remédios para pessoas doentes.

Argentina, Venezuela e Cuba são alguns exemplos de países que enfrentam situações caóticas, em maior ou menos grau, por conta das reduções forçadas de importações. Será que o Brasil começa a ir pelo mesmo caminho? Espero que não.