

## Demora para obter licenças de importação leva Porto a perder cargas.

Cargas estão indo para outros complexos portuários do País, como Itajaí (SC) e Paranaguá (PR).

A demora na obtenção de licenças de importação (LI) no Porto de Santos está causando uma fuga de cargas para outros complexos portuários do País, como Itajaí (SC) e Paranaguá (PR). O alerta é do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Santos e Região (SDAS) e do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar). Além disso, o posto portuário da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) deve perder seu chefe.

As duas entidades se reuniram para tratar destes e de outros problemas enfrentados no cais santista com o deputado federal João Paulo Papa (PSDB-SP). Questões como a demora na inspeção de embarcações e ainda o baixo número de funcionários da Anvisa no cais santista também foram levados ao deputado.

De acordo com o presidente do SDAS, Nívio Peres dos Santos, após o desembarque de cargas no Porto de Santos, são necessários cerca de 20 dias para a obtenção de uma LI pela Vigilância Sanitária. “O prazo é um absurdo, porque depois tenho que submeter a licença à Receita Federal. Os custos ficam altíssimos. Paga-se mais armazenagem, demurrage. Geralmente, são usados contêineres reefer (refrigerados) e isso aumenta demais o custo para importador”, destacou o presidente do SDAS.

O tempo, segundo o representante dos despachantes aduaneiros, já foi maior. Antes, o trâmite levava cerca de 30 dias, mas a agência sanitária fez uma força-tarefa para agilizar as operações. No entanto, em outros portos como Itajaí e Paranaguá, a LI é expedida em três ou quatro dias.

Para o deputado federal João Paulo Papa, o maior prejuízo causado por esse problema é a fuga de cargas do Porto de Santos para outros portos, como os catarinenses e paranaenses.[TEXTO] “Este problema é grave por conta dos medicamentos e alimentos. O prazo é longo e afeta bastante o interesse do cliente. Quando o alimento está finalmente liberado para consumo, ele já consumiu muito do prazo pela burocracia”, destacou o parlamentar, que prometeu levar o assunto à Anvisa e ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTAPC).

“Em audiência com o ministro (Maurício Quintella), vou colocar esse ponto também porque o Porto de Santos é o maior do País, tem presença grande nas importações e precisamos ter uma estrutura à altura do movimento que nós temos aqui”, destacou Papa.

### Livre Prática

Uma pauta antiga dos agentes marítimos é a limitação do horário de inspeção dos navios na Barra de Santos. Segundo o diretor-executivo do Sindamar, José Roque, as visitas a bordo das embarcações acontecem até as 16 horas.

“Existem dezenas de casos que mesmo o navio tendo atracado, bem antes das 16 horas, o servidor não comparece ao navio. Como consequência, o navio permanece inoperante e pagando o dobro de atracação. Há a incidência de demurrage, sobreestadia do navio por conta do exportador, elevando o custo Brasil, o que acarreta falta de competitividade com outros players internacionais”, explicou o diretor-executivo do Sindamar.

Roque explica que a Anvisa se norteia pelo Regulamento Sanitário Internacional (RSI) para efetuar as inspeções somente durante o dia. Mas, em alguns casos, há possibilidade de flexibilização da regra. “Essa situação é contraditória já que muitas vezes, nos navios de passageiros, efetuaram as inspeções no período noturno. Nos navios de passageiros, se houver atraso, é a única carga que fala, reclama, grita”.

## **Guias de recolhimento**

Os agentes marítimos ainda relatam ainda dificuldades no pagamento de Guias de Recolhimento da União (GRU), necessárias para a obtenção da Livre Prática (documento que atesta as condições sanitárias das embarcações e as libera para entrar no cais) bem como para a Renovação do Certificado Sanitário de Bordo. O problema é recorrente e já foi alvo de muitas reclamações de usuários do Porto.

“As agências efetuam o peticionamento eletrônico, solicitando a emissão da GRU, e a guia não é disponibilizada no sistema Porto Sem Papel (programa de liberação dos navios nos portos) para ser baixada e recolhida. Já acionamos a direção da Anvisa em Brasília e o MTPAC/SEP. O problema não está concentrado no sistema Porto Sem Papel mas no sistema obsoleto da Anvisa”, destacou Roque.

## **Falta de fiscais também preocupa**

Outra questão que vem preocupando os usuários do Porto de Santos é o baixo efetivo da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) no posto do complexo marítimo. De acordo com o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, hoje, cinco servidores atuam em regime de plantão no setor de embarcações e outros nove se dedicam ao setor de importação. Segundo ele, o contingente deveria saltar para oito e 14 funcionários em cada departamento.

Para Roque, esse baixo número de funcionários acaba causando problemas para os usuários do Porto. “Na questão do quadro atual de servidores, além de prejudicar a entrada dos navios, no setor de importação, que faz a análise de produtos, acaba sendo prejudicada a fiscalização sanitária de fato, pois além da análise documental, temos as inspeções de produtos e existem outras atribuições pertinentes aos produtos ilegais”.

O problema afeta toda a cadeia logística e gera ainda mais despesas. “Enquanto a Anvisa não liberar os produtos, há a retenção dos equipamentos, dos contêineres, com custos para o importador, demurrage e sobreestadia. Esses custos são repassados para o consumidor final, nós”, destacou Roque.

Outra preocupação que atinge agentes marítimos e despachantes aduaneiros é com relação à saída do chefe do posto da agência sanitária no Porto de Santos, Rogério Gonçalves Lopes. A informação é de que ele será transferido para o posto localizado no Aeroporto Internacional de São Paulo, que fica em Guarulhos.

“Revelamos nossa preocupação com a mudança da chefia local da Anvisa, com quem temos obtido avanços e possuímos excelente relacionamento. Essas mudanças sempre acarretam dificuldades de atendimento, sendo necessário iniciarmos uma nova aproximação, visando obtermos um canal de comunicação eficiente, que nem sempre ocorre”, destacou o diretor-executivo do Sindamar.

**Fonte:** [www.atribuna.com.br](http://www.atribuna.com.br)