

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 esta 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: wwwatribuna.com.br