

'Tendências são os acordos comerciais multilaterais, bilaterais entre as nações', avalia Caputo, Presidente da ABTRA

Fonte: *A Tribuna – Porto e Mar*

Data: *31/10/2019*



Durante sua viagem pela Ásia e Oriente Médio, o presidente da República, Jair Bolsonaro, anunciou uma série de acordos bilaterais com a China e os Emirados Árabes Unidos. Esses tipos de negociação devem ser uma tendência no comércio pelos próximos anos.

A avaliação é do diretor-presidente da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), Angelino Caputo. O País é um dos signatários do Acordo de Facilitação do Comércio, nome técnico do Acordo de Bali. O programa foi ratificado pelo governo brasileiro em 2016 e entrou em vigor no país pelo Decreto 9.326, em fevereiro de 2017.

A iniciativa foi o primeiro acordo multilateral celebrado pela Organização Mundial do Comércio (OMC) e consiste na adoção de um conjunto de compromissos para favorecer as trocas internacionais, fortalecer o sistema multilateral de comércio e o papel da OMC como foro negociador de suas regras. O acordo consiste em 47 recomendações para países mais desenvolvidos que facilitam o fluxo do comércio mundial, dos quais o Brasil já cumpre 42.

"As cinco que faltam são as mais trabalhosas. O cronograma é que possamos cumprir todas as recomendações até o final de 2021. Daqui a 10 anos, com o acordo implantado e consolidado, provavelmente estaremos olhando para outros acordos complementares ao Acordo de Bali. Por exemplo, o acordo do Mercosul com a União Europeia. Ele é alinhado com o Acordo de Bali, mas traz recomendações até mais fortes. As tendências são os acordos multilaterais, bilaterais entre as nações. O Acordo de Bali foi impulso inicial para que a comunidade internacional se organize em termos de agilidade de processos", avaliou o diretor-presidente da ABTRA.

Segundo Caputo, o acordo possui três pilares: simplificação, desburocratização e desoneração. Entre esses três, o mais trabalhoso tem sido a questão da burocracia. De acordo com o membro da ABTRA existem, no Brasil, 22 órgãos anuentes do comércio exterior.

"São aqueles que dão licenças de importação e exportação, inspecionam cargas. Imagina um importador ou exportador em dúvida, querendo saber para quais precisa pedir alguma autorização, selo ou licença. Não quer dizer que todas as cargas usem todos os 22 órgãos anuentes. Mas o próprio importador ou exportador fica em dúvida sobre qual precisa consultar", comentou.

Para amenizar esses problemas, o País tem desenvolvido o Portal Único do Comércio Exterior (Siscomex). Com isso, é criado um único formulário, onde todos os órgãos podem realizar consultas.

"A estratégia brasileira é extremamente acertada porque a relação dos atores econômicos com o Governo fica em cima de um guichê único. Ele declara lá qual é a mercadoria que ele quer movimentar. E a partir dali os órgãos, internamente, puxam aquelas informações e fazem as análises, dão as anuências, as liberações, jogam no sistema de canais, pedem documentações. Está sendo aproveitada essa oportunidade para revisar cada processo, simplificar, utilizar menos documentos. É necessário usar e abusar de gestão de risco para diminuir a quantidade de inspeções, colocando inteligência artificial e tecnologias modernas. A ideia é que a coisa seja desburocratizada o mais rápido possível", avaliou Angelino Caputo.

Todo o sistema do Siscomex é desenvolvido pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro). A parte de exportação está em fase de estabilização. A preocupação, segundo o diretor-presidente da ABTRA, está na área de importação, onde existem mais regras e burocracia.

"Já existe, na linha da metodologia ágil, a possibilidade de ter um documento único de importação, mas apenas para cargas que vão ser usadas pelo próprio importador. São condições restritas, menos de 1% das cargas são importadas pelo Portal Único", explicou Caputo.

Porém, apesar de ser desenvolvido por órgão federal, o Portal Único de Importação depende de orçamento para ser desenvolvido. "Preocupa se a Receita Federal terá orçamento suficiente para pagar o desenvolvimento e os custos de manutenção. Não são coisas baratas e de se fazer e o Serpro precisa ser remunerado. Pode ser que sofra atraso. Se acontecer, vai caber ao Brasil, humildemente, na OMC, pedir a prorrogação do prazo (de implantação)", finalizou.