

SUB-PRODUTO 12.5

RELATÓRIO: RESULTADO DAS ENTREVISTAS (SUB-PRODUTO 12.4)

CONTEÚDO

I. INTRODUÇÃO	3
II. PERFIL DOS ENTREVISTADOS E FORMA DAS ENTREVISTAS.....	4
III. RESULTADO DAS ENTREVISTAS.....	5
III.1 PRINCIPAIS PROBLEMAS APONTADOS	5
III.2 DESCRIÇÃO DE COMO OCORRE A FISCALIZAÇÃO NAS FRONTEIRAS	6
III.3 RELAÇÃO DE DOCUMENTOS NECESSÁRIOS	7
III.4 SUGESTÕES QUE PODEM DINAMIZAR O TRÁFEGO DE MERCADORIAS	8
IV. CONCLUSÃO / PRÓXIMOS PASSOS	10

I. INTRODUÇÃO

O presente Relatório tem como função precípua a de condensar, de forma objetiva, as principais informações obtidas através das entrevistas realizadas com 18 (dezoito) operadores **rodoviários e hidroviários**. Essas entrevistas objetivaram buscar a experiência empírica de empresas que atuam no mercado de transporte internacional de cargas, que se apresenta como uma das fontes para identificar os gargalos jurídico-regulatórios existentes para o transporte internacional.

Neste particular, torna-se necessário ressaltar que, até o presente momento, não foi possível obter as informações das empresas ferroviárias no trecho do corredor (Argentina, Brasil, Chile e Paraguai¹), por distintas razões. Essas informações, quando obtidas, serão levadas em consideração no bojo do Produto 12, que se prestará a analisar os gargalos identificados e propor eventuais soluções jurídico-regulatórias.

No entanto, como se verá logo adiante, as respostas fornecidas pelas empresas que realizam o transporte **rodoviário e hidroviário** na região são ricas em informações, e serão de grande valia para a condução do estudo ora em curso.

Para facilitar a compreensão, permita-se dividir o presente Relatório da seguinte forma: **(i) perfil dos entrevistados**, em que serão abordados assuntos como os nomes das empresas entrevistadas, a dificuldade em obter tais entrevistas, bem como a qualidade das informações em geral; **(ii) resultado das entrevistas**, oportunidade em que serão relatados os principais problemas enfrentados pelos entrevistados, bem como a forma em que se dá a fiscalização nas fronteiras e as sugestões oferecidas pelas empresas entrevistadas para aumentar a eficiência e dinamizar o tráfego de mercadorias; e, por fim, **(iii) conclusão**, capítulo em que será descrito os próximos passos do estudo em andamento.

É o que se passará a relatar.

¹ No caso do Paraguai, não há empresa ferroviária a ser entrevistada.

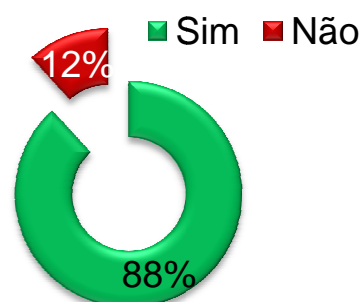
II. PERFIL DOS ENTREVISTADOS E FORMA DAS ENTREVISTAS

Com o intuito de alcançar o objetivo almejado, foram contatadas cerca de 25 (vinte e cinco) empresas, nomeadamente: BOMANI CARGO; CHILLAN CARGO; COOTRIL; COTASGU; COTRASUL; EICHENBERG & TRANSEICH; INTERLINK; INTERNAVE; IRMÃOS SCHWANCK; LDP IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO; NAVERIVER; OLIVEIRA NUNES; ONDA; SARTCO; SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO DA BACIA DO PRATA; TAPAJÓS; TORA; TRANSAYMON; TRANSCMITZ; TRANSJUR; TRANSPORTADORA AMIZADE; TRANSPORTADORA AUGUSTA; TRANSPORTADORA LIBERDADE TRANSPORTADORA VIVIANE; e VBR LOGÍSTICA.

Dessas 25 (vinte e cinco), conseguimos entrevistar efetivamente **18 (dezoito)** empresas. Vários fatores contribuíram para esse resultado positivo, como, por exemplo, as sucessivas tentativas de contato, inclusive com o intuito de explicar detalhadamente a razão do contato e da entrevista. Isto porque, em diversas oportunidades, os entrevistados demonstraram receio em fornecer informações “práticas”, já que poderia tratar-se de concorrente efetivo ou potencial (empresa com o intuito de conhecer o mercado antes de seu ingresso).

O índice de aproveitamento foi alto, especialmente em razão de apenas 2 (duas) das 18 (dezoito) empresas entrevistadas não executarem transporte internacional de cargas. Enquanto a empresa **SARTCO** paralisou suas atividades em 2005, a **INTERNAVE** lida apenas com despachos das embarcações – não atua no transporte internacional de cargas.

TRANSPORTE INTERNACIONAL



As entrevistas seguiram um “padrão” de perguntas pré-estabelecidas (conforme Atas em anexo), o qual poderia, ou não, sofrer alteração pontual de acordo com as respostas fornecidas pelas empresas entrevistadas. Além de permitir maior organização, este “padrão” facilitou também a comparação das respostas de todas as empresas que operam no transporte internacional de cargas no trecho do corredor sob estudo.

De uma forma geral, as respostas apresentadas são ricas em informações e servem bem ao propósito de auxiliar na identificação dos gargalos jurídico-regulatórios existentes nas fronteiras.

III. RESULTADO DAS ENTREVISTAS

III.1 Principais problemas apontados

As entrevistas realizadas revelaram uma série de entraves que dificultam e retardam o transporte eficiente e célere entre países. Em sua grande maioria, a demora e a burocracia nas aduanas são citadas como os principais obstáculos no transporte internacional.

Dentre os fatores que favorecem essa ineficiência, pode-se citar: *(i)* no transporte entre a Argentina e o Brasil, a carga é obrigada a passar por duas fiscalizações em uma distância de 20 km, inexistindo compartilhamento de informações entre as fiscalizações desses dois países; *(ii)* a inexistência de múltiplos órgãos e a falta de comunicação entre eles; *(iii)* as exigências dependem da interpretação do fiscal, o que gera insegurança jurídica; *(iv)* a falta de espaço físico e de um sistema informatizado; *(v)* a inexistência de qualquer padronização entre as aduanas dos países; e *(vi)* o Acordo Internacional de Transporte Terrestre – ATIT – não mais reflete a realidade do volume de carga atual (desenvolvimento tecnológico tornou o Tratado obsoleto).

De acordo com as empresas entrevistadas, a burocracia excessiva, traduzida nesses entraves, acaba por dificultar a fluidez do transporte internacional de cargas, gerando custos desnecessários e a impossibilidade de se efetuar esse transporte com mais frequência (quanto menor o tempo

gasto nesses entraves, maior o volume de carga transportada entre os países).

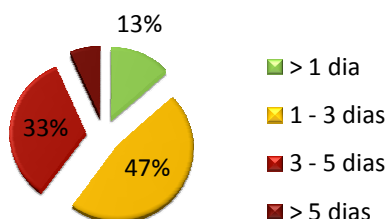
III.2 Descrição de como ocorre a fiscalização nas fronteiras

Como mencionado na parte introdutória do presente Relatório, a visão “prática” dessas empresas se consubstancia em importante elemento para fins de identificação dos gargalos jurídico-regulatórios existentes no transporte internacional de cargas. Com isso em mente, informações como aquelas levantadas no sub-capítulo anterior (“Principais problemas apontados”) foram exploradas e o resultado será apresentado neste sub-capítulo.

Com efeito, convém mencionar que a grande maioria dos entrevistados demonstrou insatisfação com o nível de subjetividade na fiscalização de cargas. No Brasil, segundo informado, os dados do transporte são lançados no Sistema da Receita, a quem compete decidir a forma que a carga será fiscalizada, adotando-se para tanto o seguinte procedimento: (i) **canal verde**, quando a carga é liberada; (ii) **canal amarelo**, no caso de fiscalização meramente documental; e (iii) **canal vermelho**, quando a fiscalização é física, e não meramente documental.

De acordo com as informações obtidas das empresas entrevistadas, a liberação da carga pode levar de 5 (cinco) horas a semanas, a depender do nível de fiscalização a ser empreendido pelos órgãos envolvidos. Para uma melhor visualização, permita-se apresentar o quadro abaixo:

Liberação de Cargas



Neste ponto, convém esclarecer que para a elaboração do quadro acima (“Liberação de Cargas”), foi considerado o tempo médio experimentado pelas empresas entrevistadas, não devendo, portanto, ser considerado de forma absoluta.

Além disso, devido à falta de espaço físico nos portos secos, as empresas apontaram a necessidade de recebimento, por email, de senhas da Receita antes de enviarem seus caminhões à fiscalização; essa medida permite o controle de vagas, já que o espaço físico é insuficiente para atender toda a demanda. Como agravante desse cenário, informou-se ainda que o estacionamento no porto seco é cobrado, e não gratuito.

Conforme já referido acima, entraves burocráticos também acabam por tornar a liberação da carga ainda mais vagarosa. De acordo com os comentários apreciados, o Brasil é o que menos respeita a normativa internacional; em contramão ao **MERCOSUL**, que foi elaborado para a integração dos países membros, as fronteiras brasileiras só funcionam em horário comercial, muito diferente das demais que trabalham **24 (vinte e quatro) horas, inclusive em feriados.**

Na fiscalização atuam: a Receita Federal, a Polícia Federal, ANVISA, ANTT, Ministério da Agricultura, dentre outros. Dependendo da categoria da carga, esta deverá passar por cada posto de fiscalização, não havendo qualquer troca de informação entre essas entidades. Essa informação, por si só, é suficiente para concluir que grande parcela do tempo demandado para o transporte internacional de cargas resta na ineficiência dos órgãos e entidades encarregadas da fiscalização.

III.3 Relação de documentos necessários

Com relação ao funcionamento da tributação na aduanas, vale destacar que poucas empresas tinham conhecimento apurado. De acordo com as informações prestadas, em regra, o encargo geralmente é de responsabilidade de um despachante aduaneiro contratado pelo exportador / importador, a quem cabe comprovar o recolhimento dos tributos incidentes.

Os tributos em relação ao transporte **rodoviário** são: **CSLL** (em torno de 1,28%) e o **IRPJ** (cerca de 1,20% sobre o frete). A comprovação do recolhimento se realiza no momento da fiscalização, e a Receita exige a presença da carga durante o desembaraço aduaneiro – o que, certamente, também colabora para a demora na liberação da carga.

Dentre os diversos documentos mencionados pelas empresas rodoviárias e hidroviárias, pode-se mencionar:

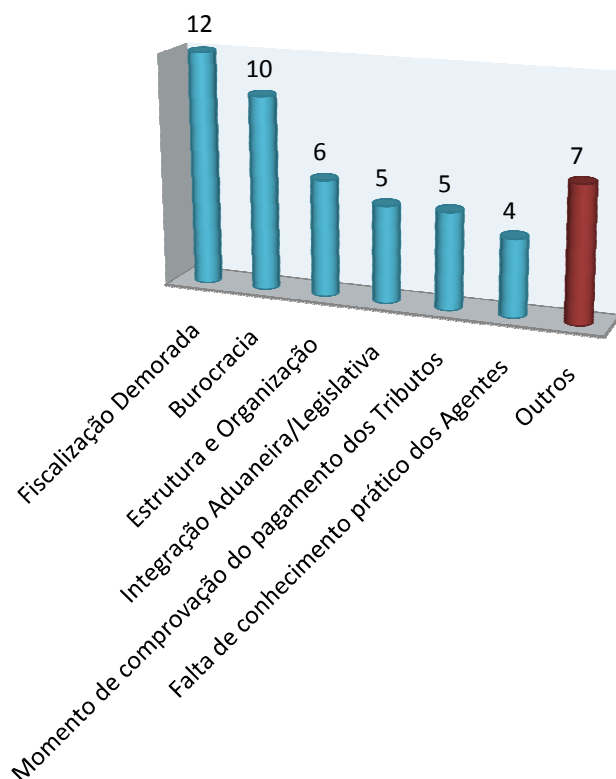
- Fatura Comercial / Nota Fiscal;
- Certificado de Origem;
- *Packing List*;
- O Conhecimento Internacional de Cargas – CRT;
- Manifesto Internacional de Carga – MIC;
- Registro de Exportação – RE;
- Solicitação de Despacho; e
- *Bill of Lading (BL)*.

III.4 Sugestões que podem dinamizar o tráfego de mercadorias

Como forma de obter sugestões “práticas” para a redução de burocracia e o aumento da eficiência nas aduanas, foi conferida a oportunidade aos entrevistados de indicar, de acordo com seu ponto de vista, os pontos fracos de todo o processo de transporte aduaneiro.

O gráfico abaixo reflete essas opiniões; vale mencionar, por oportuno, que a categoria “outros” engloba diversas críticas, tais como: *(i)* a necessidade de se revisar e atualizar os tratados atuais; *(ii)* a postura repressiva da ANTT; *(iii)* o horário de funcionamento comercial da aduana brasileira, em contraponto com a política dos países vizinhos; e *(iv)* número insuficiente de fiscais da Receita. Senão vejamos:

CRÍTICAS



Além dessas sugestões, pode-se ainda acrescentar, por exemplo, *(i)* a necessidade de buscar uma maior integração entre as aduanas dos países envolvidos, sem falar na dos órgãos e entidades integrantes de um mesmo país; *(ii)* o emprego de tecnologia para aumentar a eficiência da fiscalização nas fronteiras, que poderá ser integrada entre todos os países envolvidos, no caso do corredor bioceânico (a ser analisado); *(iii)* a expansão do espaço destinado ao estacionamento de caminhões e ônibus; e *(iv)* a não cobrança de estacionamento nos portos secos (relacionado ao item anterior).

IV. CONCLUSÃO / PRÓXIMOS PASSOS

Como se pode extrair da leitura do presente Relatório e das entrevistas em anexo, o receio demonstrado por diversas empresas em responder aos questionamentos foi superado, tendo sido obtidas respostas e visões “práticas” de grande valia para a identificação de gargalos e a discussão sobre eventuais soluções jurídico-regulatórias.

Sem dúvida, o trâmite burocrático e a falta de eficiência na fiscalização aduaneira contribuem, em muito, para a demora no transporte internacional de cargas; além disso, esses entraves dificultam um tráfego mais intenso entre os países, na medida em que as empresas estão obrigadas a aguardar a liberação de suas cargas, o que pode levar semanas em alguns casos.

A falta de integração entre os órgãos e entidades de cada país, e entre os países envolvidos de uma maneira geral, merece atenção e propostas para esses gargalos serão formuladas e mais bem exploradas no bojo do Produto 12.

É bem verdade que as entrevistas se consubstanciam em uma das fontes de gargalos jurídico-regulatórios. Com os dados dessas entrevistas em mente, serão buscadas outras formas de identificar gargalos não apontados por este método, tal como discussão interna entre as empresas do consórcio, a análise criteriosa dos produtos já elaborados e aprovados pelo BNDES, além de entrevistas com outros órgãos e entidades da Administração Pública Federal brasileira.

Estes são, portanto, os próximos passos a serem seguidos.