

# Variabilidade dos tempos de despacho aduaneiro de importação

- Alfândega do Porto de Santos – 2016 -

## APRESENTAÇÃO

O presente estudo objetiva demonstrar, para uma unidade aduaneira complexa, os principais aspectos que influenciam os tempos de despacho aduaneiro na importação, tomando como caso a principal alfândega em termos de movimentação de despachos, valores e quantidades físicas.

Na Alfândega do Porto de Santos-SP, em 2016, foram realizados 382.803 despachos de importações no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), por meio de Declarações de Importações (DI). Essa quantidade representou 21,5% de todas as DIs registradas no Brasil nesse ano. A segunda maior unidade alfandegária (Alfândega do Aeroporto de Viracopos) registrou 275.201 DIs (15,4% do total do Brasil).<sup>1</sup>

A Alfândega do Porto de Santos, sediada em Santos-SP, administra os despachos aduaneiros em várias instalações portuárias e retroportuárias na área do complexo portuário de Santos-SP, que abrange Santos, Guarujá e outras localidades na região. Este estudo alcança todas essas instalações, denominadas tecnicamente de recintos aduaneiros.

Em 2016, 43 diferentes recintos tiveram registros de importação na referida alfândega.

## 1 - Despacho aduaneiro de importação e tempos de despacho aduaneiro

Como regra geral, todos os bens importados estão sujeitos a um procedimento de importação denominado despacho aduaneiro de importação, por meio do qual a fiscalização aduaneira da Receita Federal verifica o cumprimento do regramento e da tributação sobre as importações que estão sob sua competência aplicar e/ou examinar. Diversos podem ser os instrumentos que originam o procedimento: Declaração de Importação (DI), Declaração Simplificada de Importação (DSI), Declaração de Bens de Viajantes (e-DBV) e Declaração de Importação de Remessa (DIR).

Para fins de comércio, as importações, como regra geral são processadas no Siscomex a partir do registro, pelo importador, de uma DI. O registro de importação é o termo inicial do tempo de despacho aduaneiro de importação. O registro é de exclusividade do importador e é por meio desse que declara seu interesse em importar a mercadoria para seu uso ou consumo e especifica os regimes tributário e aduaneiro pretendidos.

---

<sup>1</sup> Nesses números estão excluídas apenas as DI canceladas.

Após o registro, as DIs passam por alguns filtros de análise no próprio Siscomex e em outros sistemas auxiliares da fiscalização aduaneira. A partir desses filtros, as DIs são desembaraçadas automaticamente (canal verde do Siscomex) ou são selecionadas para algum canal de conferência (amarelo – em princípio, apenas verificação documental; vermelho – verificação documental e física da mercadoria; e cinza – a importação é retida para aplicação de procedimentos especiais de combate à fraude). Após a conclusão da conferência e satisfação das exigências da fiscalização aduaneira, as importações nesses canais de conferência são geralmente desembaraçadas, mas também há possibilidade de retenção definitiva das mercadorias, hipóteses em que as DI não são desembaraçadas para aplicação da penalidade de perdimento no caso de algumas infrações aduaneiras/criminais.

A seleção e a conferência aduaneira são procedimentos aplicados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil sem o concurso de outros órgãos do Governo Federal. Esses atuam antes do registro das DIs, na etapa de licenciamento das importações. Portanto, os tempos de despacho aduaneiro da RFB não computam os tempos de procedimentos anteriores ao registro da importação.

Ressalve-se, contudo, que dentro dos tempos de despacho também se computam os tempos de providências a cargo do próprio importador, por exemplo, para o atendimento de obrigação da legislação aduaneira.

Após o desembaraço aduaneiro, o importador está sujeito também a comprovar o cumprimento da legislação do ICMS perante a autoridade fazendária do DF ou do Estado em que estiver estabelecido. Esse procedimento também está fora do despacho aduaneiro da RFB. Portanto, os tempos de despacho aduaneiro da RFB não computam os tempos dos procedimentos demandados e controlados pelos fiscos do DF e dos Estados.<sup>2</sup>

As informações de dia, hora e minuto do registro e desembaraço das DI são produzidas pelo próprio Siscomex e as estatísticas de tempo de despacho aduaneiro da Receita Federal são produzidas diretamente com base nessas informações do sistema. No registro, essas informações são constitutivas da própria DI (dimensão da situação temporal da DI) e, no desembaraço aduaneiro, são parâmetros do atributo “situação atual” (da declaração). Essas informações nascem no próprio Siscomex e são disponibilizadas ao importador por meio do sistema, online. Também as informações são disponibilizadas ao depositário da mercadoria para efeito dos controles que lhe são próprios, inclusive para autorização de entrega da mercadoria ao importador.

---

<sup>2</sup> A integração das ações do Governo Federal em um procedimento de despacho único, bem com a integração dos controles dos fiscos do DF e dos Estados na etapa final do processo é a principal diretriz do Portal Único do Comércio Exterior, em processo de implantação. Essas integrações permitirão a mensuração dos tempos de todos os procedimentos aplicados por órgãos de governo no comércio exterior. Vide: <http://portal.siscomex.gov.br/conheca-o-portal>

Este estudo e as estatísticas da RFB são baseados em fatos registrados no Siscomex em situações geográficas e horizontes temporais precisamente delimitados. Diferem de outros estudos e pesquisas, como o **Doing Business** do Banco Mundial, baseados em informação de percepção de entrevistados sobre fatos não determinados ou sobre situações hipotéticas ou sobre “médias” percebidas num determinado horizonte temporal impreciso. Também diferem de outras medidas que podem ser coletadas de forma amostral ou com base em registros tomados pelos operadores depositários, cabendo ressaltar, neste caso, que os registros nos sistemas internos de controle de movimentação e armazenagem dos depositários não ocorrem online com o Siscomex, podendo haver grandes defasagens no registro das situações das DI.

Os tempos neste estudo, assim como nas estatísticas da RFB quanto às importações, medem o tempo gasto nos despachos aduaneiros entre o registro e o desembarço para as DI registradas no período analisado.

Os tempos de despacho aduaneiro são relevantes para o importador porque, em geral, eles significam tempo em que as mercadorias e os bens estão indisponíveis para o importador e geram despesas de armazenagem nos recintos aduaneiros. Esses tempos e despesas diretas são parte do que se convencionou chamar “custo Brasil”.

No entanto, cabe ressaltar, nem sempre tempo de despacho aduaneiro coincide com o tempo de indisponibilidade das mercadorias, seja porque, em alguns casos, eles podem ser iniciados antes mesmo das mercadorias chegarem ao Brasil (despacho antecipado), seja porque, em outros, a mercadoria pode ser liberada antes da conclusão do despacho aduaneiro (entrega antecipada).

Nesse processo de mensuração dos tempos de despacho, o ideal é excluir os tempos em que a mercadoria não esteve indisponível ou armazenada em recinto aduaneiro.

Mais uma vez, enfatize-se, os tempos medidos pela Receita Federal no despacho aduaneiro dizem respeito apenas à etapa do processo de importação sob sua responsabilidade. Não incluem outras etapas relativas à descarga, movimentação, armazenagem, intervenção de outros órgãos no processo, tampouco os tempos que o importador leva para retirar as mercadorias já liberadas pela alfândega. Estima-se, que os tempos da RFB contribuam em torno de 10% do tempo total necessário para uma operação de importação.<sup>3</sup>

## 2 - Tempos de despacho e tipo de carga

O quadro a seguir apresenta quantidade de DI registradas em 2016 na Alfândega do Porto de Santos e sua distribuição segundo a especialização dos recintos em termos de tipos de carga.

---

<sup>3</sup> Vide estudo sobre o tema: <http://idg.receita.fazenda.gov.br/dados/resultados/aduana/levantamento-dos-tempos-da-carga-maritima-de-importacao>

**1 - Porto de Santos - tempos de despacho aduaneiro de importação - 2016**  
**- por especialização do recinto de despacho - (\*)**

Especialização do Recinto	QTDE DI	% QTDE DI	QTDE HORA P/DESEMB IMP	% HORAS	Média Horas/DI	Desvio Padrão	Desv. Pad/Média %
Contêiner e/ou carga solta	371.668	95,81	13.403.924,6	87,59	36,1	16,0	44,3
Granel líquido	2.711	0,70	417.213,1	2,73	153,9	58,1	37,7
Granel sólido	12.309	3,17	1.219.713,2	7,97	99,1	214,4	216,4
Veículos e Outros(**)	1.240	0,32	261.433,8	1,71	210,8	328,7	155,9
<b>Total</b>	<b>387.928</b>	<b>100,0</b>	<b>15.302.285</b>	<b>100,00</b>	<b>39,4</b>	<b>182,3</b>	<b>462,1</b>

(\*) Excluídas DIs: canceladas; com mercadorias objeto de perdimento; e mercadorias entregues sem prosseguimento do despacho

(\*\*) O tempo médio para veículos é de 45h.

Fonte: DW Aduaneiro – 11/01/2018

No complexo portuário de Santos-SP predominam os despachos com cargas conteinerizadas ou acondicionadas em volumes, assim denominadas cargas soltas. Essas respondem por mais de 95% dos despachos e são as que têm os menores tempos de despacho, na média. Não obstante formarem a quase totalidade dos despachos, respondem por menos de 88% do tempo total de despacho. De fato, as cargas a granel apresentam tempos médios entre 3 e 4 vezes maiores do que as cargas conteinerizadas ou soltas. Observa-se, também, que a dispersão dos tempos é relativamente pequena nos recintos especializados em contêineres e carga solta, bem como nos recintos que operam com granel líquido, e relativamente elevada nos recintos que operaram com granéis sólidos, veículos e outras situações.

Esse perfil de tempos nos granéis está bastante relacionado com as formas como são feitos os despachos aduaneiros e os próprios tempos das descargas (que variam de acordo com os equipamentos utilizados), porque em geral, para os granéis, se permite o registro antecipado à chegada da carga e ainda que se inicie o seu descarregamento antes da conclusão do seu desembaraço. E, então, o desembaraço é realizado após as medições das quantidades efetivamente desembarcadas, porém, em geral isso não impacta a disponibilidade da mercadoria para o importador. Ou seja, antes do desembaraço, o importador pode efetivamente retirar a mercadoria do recinto aduaneiro.<sup>4</sup>

### 3 - Tempos de despacho e modalidade de despacho aduaneiro

O quadro seguinte mostra como são distribuídas, por modalidade de despacho, as DIs do tipo consumo, que representam os despachos em que as mercadorias são normalmente retiradas das alfândegas no regime comum de tributação para serem utilizadas ou consumidas, ou seja, quando o importador não requer a aplicação de um regime aduaneiro especial<sup>5</sup>. No complexo portuário de Santos, essas DIs correspondem a

<sup>4</sup> V. art. 17 da Instrução Normativa SRF nº 680, de 2 de outubro de 2006, e a Instrução Normativa RFB nº 1.282, de 16 de julho de 2012.

<sup>5</sup> Os demais tipos de DI geralmente correspondem majoritariamente a regimes aduaneiros especiais para armazenagem no país ou de nacionalização de bens que já se encontravam no País em regime especial, situações nas quais a

99,1% do total de DI registradas referido na apresentação, ou 99,21% das DI, se excluídas as DI com mercadorias objeto de perdimento e com mercadorias entregues sem prosseguimento do despacho.

Verifica-se que o despacho na modalidade normal (após a chegada da mercadoria no país e sua presença no recinto do despacho) representa a quase totalidade dos despachos aduaneiros (92,95%), mas menos de 88% do tempo total decorrido entre o registro das DI e o desembaraço aduaneiro. Os despachos antecipados (onde registro da DI e o início do despacho ocorrem antes das chegadas das cargas no País), típicos dos granéis, apesar de representarem menos de 1% do total dos despachos, tomam nada menos do 7,24% do total do tempo entre o registro e o desembaraço das DI de consumo. Em termos quantitativos, são mais de 1,1 milhão de horas.

## 2 - Porto de Santos - distrib. DI e tempo de despacho. - DI Consumo – 2016 - por modalidade de despacho e canal de seleção - (\*)

Modalidade de Despacho	CANAL	QTDE DI	% Total de DI	QTDE HORA P/DESEMB IMP	% Total do Temp	Média Horas/DI
Normal	Verde	360.598	92,95	6.180.028,5	40,39	17,1
Normal	Amarelo	3.519	0,91	764.491,8	5,00	217,2
Normal	Vermelho	18.344	4,73	6.507.259,4	42,52	354,7
Normal	Cinza	323	0,08	374.624,5	2,45	1159,8
Antecipado	Amarelo	2.016	0,52	1.088.188,0	7,11	539,8
Antecipado	Vermelho	61	0,02	19.945,0	0,13	327,0
<b>Total</b>		<b>384.861</b>	<b>99,21</b>	<b>14.934.537,2</b>	<b>97,60</b>	<b>38,8</b>

(\*) Excluídas: DI canceladas; com mercadorias objeto de perdimento; mercadorias entregues sem prosseguimento do despacho; e despachos não classificados.

Fonte: DW Aduaneiro - 14/11/2018

A quantidade de horas médias dos despachos antecipados vai a 539,8 horas no canal amarelo e 327,0 horas no canal vermelho, porém, esses números têm um significado muito diferente em termos de tempo de espera de mercadoria e de despesas de armazenagem do que no caso dos despachos normais. Com efeito, na maioria dos casos, os despachos antecipados significam início do despacho sem que a mercadoria tenha sequer desembarcado no país e conclusão do despacho numa situação em que a mercadoria já estava no armazém próprio do importador e, no caso dos granéis, até mesmo consumida.<sup>6</sup>

indisponibilidade da carga no tempo de despacho não tem efeitos, já que o objetivo imediato é a própria armazenagem em condições tributárias especiais, ou a mercadoria já se encontra na posse direta de seu importador.

<sup>6</sup> V. Instrução Normativa RFB nº 1.282, de 16 de julho de 2012, art. 3º.

Portanto, numa análise de tempos de despacho aduaneiro, é necessário apartar esses casos de despacho antecipado dos demais, pois o tempo de despacho no antecipado não significa tempo de indisponibilidade de mercadoria já desembarcada no País e despesas de armazenagem com terceiros.

Os despachos antecipados são comuns aos granéis, mas a legislação aduaneira também admite outros casos.<sup>7</sup> Dessa forma, é possível verificar despachos antecipados em recintos de que operam com outros tipos de carga. O quadro abaixo, mostra como se distribuem os despachos antecipados por tipos de recinto (segundo a sua especialização de carga), no complexo portuário de Santos.

**3 - Porto de Santos - DI em despacho antecipado e tempo de despacho - 2016**  
- por especialização do recinto de despacho - (\*)

Especialização do Recinto	QTDE DI	QTDE HORA P/DESEMB IMP	Hora Média/DI	Partic. % no Recinto	
				DI	Tempo de Despacho
<b>Contêiner e/ou carga</b>					
solta	113	40.132,0	355,2	0,06	0,68
Granel líquido	294	83.444,7	283,8	11,33	20,19
Granel sólido	1.402	778.486,5	555,3	11,72	66,26
Veículos e Outros	268	206.069,8	768,9	30,56	81,76
<b>Total</b>	<b>2.077</b>	<b>1.108.133</b>	<b>533,5</b>	<b>1,07</b>	<b>14,3</b>

(\*) Excluídas: DI canceladas; com mercadorias objeto de perdimento; e mercadorias entregues sem prosseguimento do despacho.

Fonte: DW Aduaneiro 14/01/2018.

<sup>7</sup> No art. 17 da Instrução Normativa SRF nº 680, de 2006, tem também importações de: II - mercadoria inflamável, corrosiva, radioativa ou que apresente características de periculosidade; III - plantas e animais vivos, frutas frescas e outros produtos facilmente perecíveis ou suscetíveis de danos causados por agentes exteriores; IV - papel para impressão de livros, jornais e periódicos; V - órgão da administração pública, direta ou indireta, federal, estadual ou municipal, inclusive autarquias, empresas públicas, sociedades de economia mista e fundações públicas; VI - mercadoria transportada por via terrestre, fluvial ou lacustre; VII - mercadoria importada por meio aquaviário, quando o importador for certificado como operador econômico autorizado (OEA), nas modalidades OEA - Conformidade Nível 2 ou OEA - Pleno, conforme disciplinado em ato da Coana (hipótese normativa introduzida em novembro de 2017); e VIII - outras situações ou mercadorias, a serem avaliadas pelo chefe da unidade da RFB de despacho, mediante justificativa.

Com efeito, nos recintos para contêiner e carga solta, o despacho antecipado é ainda raro – significa menos de 0,1% dos despachos neles realizados (tendem a crescer com a expansão dos Operadores Econômicos Autorizados). Nos recintos graneleiros, essa participação sobe para 11%, mas também pode ser ainda mais frequentes nos recintos para veículos e outras situações de carga. Em termos de tempo, os despachos antecipados são altamente relevantes, especialmente nos graneleiros – com destaque para os granéis sólidos, onde os despachos antecipados significam 66,26% do total do tempo de despacho nesse tipo de recinto, e nos recintos para veículos e outras situações de carga, onde alcança 81,76% desse tempo.

Mas cabe ressaltar ainda, que mesmo nos recintos graneleiros, os despachos normais predominam quantitativamente e, no caso dos recintos de granel líquido, também representam a maior parte do tempo de despacho.

Estudos realizados com base em amostras, sem diferenciar as modalidades de despacho, mesmo diferenciando tipos de recinto, podem ter resultados bastante enviesados em relação à realidade, a depender de como estão distribuídas as participações dos tipos de recintos. O ideal, como já se afirmou acima, é distinguir a modalidade de despacho, até porque os tempos nessa modalidade não têm o mesmo significado econômico dos tempos nos despachos normais.

#### **4 - Tempos de despacho por tipo de DI e canal de seleção no Siscomex**

Os tempos de despacho aduaneiro de importação também variam significativamente de acordo com os regimes aduaneiros e com os canais de seleção do Siscomex, já mencionados.

O quadro abaixo mostra como se distribuem as DI e o tempos de despacho de acordo com os tipos de DI e canal de seleção para os despachos normais, isto é, com exclusão dos despachos antecipados, cuja dimensão temporal não tem o mesmo significado econômico e operacional dos tempos em despacho normal.

Os despachos para consumo, em Santos, representam nada menos do que 99,38% das DI e 98,49% do total de horas. Todas as demais hipóteses são praticamente irrelevantes naquela unidade aduaneira. Ademais, em algumas dessas hipóteses o tempo de despacho também é praticamente irrelevante:

- a) Admissão em Entreposto Aduaneiro (0,1% do total de DI e 0,39% do tempo de despacho), trata-se de despacho para permitir que a mercadoria importada fique armazenada em um recinto aduaneiro por até um ano até sua importação definitiva (quando então os tributos incidentes na importação são exigidos), prorrogável por período não superior a 2 anos. Portanto, o tempo de despacho não afeta a disponibilidade da mercadoria nem as despesas de armazenagem;

b) Admissão em DE/DAF (0,22% das DI, 0,07% do tempo de despacho), também se trata de despacho para admissão nos regimes para armazenagem no próprio estabelecimento do importador - Depósito Especial e Depósito Afiançado – mas a mercadoria não pode ser utilizada até sua importação definitiva (momento em que os tributos incidentes na importação são exigidos); e

**4 - PORTO DE SANTOS - distribuição de DI em despacho normal por tipo de DI e tempos de despacho - 2016 (\*)**

TIPO DI	CANAL	QTDE DI NO CANAL	QTDE HORA P/DESEMB	Horas/DI	Subtotal por Tipo de DI				
					QTDE DI NO TIPO	QTDE HORAS P/DESEMB	Horas/DI	% Total DI	% Total Horas
Consumo	Verde	360.598	6.180.028,5	17,1					
Consumo	Amarelo	3.519	764.491,8	217,2					
Consumo	Vermelho	18.344	6.507.259,4	354,7					
<b>Consumo</b>	<b>Cinza</b>	<b>323</b>	<b>374.624,5</b>	<b>1159,8</b>	<b>382.784</b>	<b>13.826.404</b>	<b>36,1</b>	<b>99,38</b>	<b>98,49</b>
Admissão Em Entreponto Aduaneiro	Verde	238	5.861,5	24,6					
Admissão Em Entreponto Aduaneiro	Amarelo	111	26.728,3	240,8					
Admissão Em Entreponto Aduaneiro	Vermelho	52	21.547,8	414,4					
Admissão Em Entreponto Aduaneiro	Cinza	1	526,9	526,9	402	54.665	136,0	0,10	0,39
Admissão Em Entreponto Industrial	Verde	4	123,5	30,9					
Admissão Em Entreponto Industrial	Vermelho	1	118,9	118,9	5	242	48,5	0,00	0,00
Admissão Temporária	Verde	61	0,0	0,0					
Admissão Temporária	Amarelo	73	33.823,0	463,3					
Admissão Temporária	Vermelho	5	1.117,3	223,5	139	34.940	251,4	0,04	0,25
Admissão Em De/Daf	Verde	800	0,2	0,0					
Admissão Em De/Daf	Vermelho	36	10.137,7	281,6	836	10.138	12,1	0,22	0,07
Consumo E Admissão Temporária	Verde	607	1.349,7	2,2					
Consumo E Admissão Temporária	Amarelo	53	36.971,8	697,6					
Consumo E Admissão Temporária	Vermelho	24	9.361,3	390,1	684	47.683	69,7	0,18	0,34
Nacionalização De Admissão Temporária	Amarelo	10	23.958,0	2395,8					
Nacionalização De Admissão Temporária	Vermelho	1	3.546,3	3546,3	11	27.504	2.500,4	0,00	0,20
Nacionalização De Entreponto Aduaneiro	Verde	155	3.497,2	22,6					
Nacionalização De Entreponto Aduaneiro	Amarelo	140	29.783,7	212,7					
Nacionalização De Entreponto Aduaneiro	Vermelho	7	3.481,0	497,3	302	36.762	121,7	0,08	0,26
<b>Total</b>					<b>385.163</b>	<b>14.038.338</b>		<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

(\*) Excluídas: DI canceladas; com mercadorias objeto de perdimento; e mercadorias entregues sem prosseguimento do despacho.

Fonte: DW Aduaneiro. Extração 14/11/2018.

c) Nacionalização de Admissão Temporária (praticamente 0% das DI e 0,2% do tempo de despacho) – a mercadoria já está na disponibilidade do importador; o despacho apenas modifica o regime anterior;

Há, porém, outros tipos de DI diferente de consumo que também demandam a retenção das mercadorias e geram despesas de armazenagem, como a nacionalização de entreponto aduaneiro, a admissão no regime Recof, as DI de admissão temporária e as mistas de consumo com admissão temporária. Porém, todas estas, somadas, não representam nem 1% do total das DI ou do tempo total de despacho naquela alfândega. Portanto, sob o ponto de vista de análise, pode-se concentrar o estudo de análise de tempos nos despachos das DI tipo consumo, em despacho normal.

Observe-se que esta é uma característica das unidades alfandegárias de zona primária (portos, aeroportos e pontos de fronteira). Nos recintos alfandegados interiores (portos secos e centros logísticos industriais aduaneiros – Clas), certamente haverá uma relevância maior para a nacionalização de entreposto aduaneiro. Na Delegacia da Receita Federal em Volta Redonda-RJ, por exemplo, que opera um Porto seco, as DIs de nacionalização de entreposto aduaneiro responderam por 4,8% do total de DI em 2016, já a Alfândega de São Paulo, composta por diversos portos secos e Clas exclusivamente, as DI de nacionalização de entreposto aduaneiro responderam por 14,7% do total de DI em 2016. Todavia, mesmo nessas aduanas interiores, as DI para consumo representam mais de 70% dos despachos.

Voltando ao quadro 4, importa analisar os efeitos dos canais nos tempos de despacho aduaneiro. De fato, comparando-se as médias de tempo, há coerência entre a complexidade do procedimento e os tempos realizados: os tempos de canal verde (17,1h) são substancialmente menores do que os de canal amarelo (217,2h) que, por sua vez, são muito inferiores ao de canal vermelho (354,7h). De fato, a verificação física e documental da DI no canal vermelho deve demandar mais tempo do que a verificação documental no canal amarelo. O canal cinza, de procedimentos especiais de combate à fraude, é que mais demanda tempo, pela própria complexidade da fiscalização ali realizada. Em geral, esta mesma ordem ocorre nos demais tipos de DIs.

Não obstante, quando se analisa a contribuição de cada canal para o tempo total de despacho, a ordem crescente verde, amarelo, vermelho e cinza não ocorre. O canal vermelho representa mais de 6,5 milhões de horas de despacho, vindo em seguida o canal verde, com nada menos de que 6,1 milhões de horas (apenas nas DI tipo consumo). O canal amarelo, acarreta apenas 765 mil horas, enquanto o canal cinza entra com cerca de 375 mil horas. A razão disso é a massividade do canal verde, que representa 96,7% do total das DI para consumo, e a baixa importância dos canais amarelo e cinza. Ao registrar uma DI, a seleção é um procedimento que demanda horas – além das rotinas no Siscomex que rodam em horários determinados durante o dia formando-se lotes de seleção, há procedimentos complementares que rodam em outros sistemas de seleção que demandam tempo também, e tanto o Siscomex como esses sistemas não rodam 7 dias por semana, havendo paradas no fim de semana, de modo que, além da demora diária, DIs registradas após o último lote de seleção na sexta-feira ou no sábado (conforme a unidade aduaneira), só têm a seleção concluída no próximo dia útil, levando, portanto, a acumulação de tempo no canal verde do Siscomex.<sup>8</sup>

Ressalve-se que essa característica do canal verde representar mais tempo total do que o amarelo não é uma característica das aduanas em geral pois, em nível de Brasil, o canal amarelo carrega ainda mais tempo do que o vermelho e ambos mais do que o canal verde.

---

<sup>8</sup> Em 2017, implementou-se um aumento dos horários de trabalho da fiscalização aduaneira aos sábados, levando esse movimento a uma notável redução de tempo médio das DI de canal verde. Em Santos, em 2017, esse tempo médio das DI de consumo caiu para 12,4 horas (contra mais de 17 em 2016), e total de horas de canal verde caiu para pouco mais de 5,0 milhões, apesar da quantidade de DI nesse canal ter subido de 360,6 mil para 403,2 mil.

## 5 - Variabilidade dos tempos de despacho ao longo do tempo

Os tempos de despacho variam ao longo do ano. O quadro seguinte mostra o comportamento desses tempos nos meses de 2016.

### 5 - PORTO DE SANTOS - distribuição de DI e de tempos de despacho por canal de seleção - mensal - 2016 (\*)

- DI para consumo em despacho normal -

Meses	Canal verde			Canal amarelo			Canal vermelho			Canal cinza		
	QTDE DI	QTDE HORA P/DESEMB	Hora/DI	QTDE DI	QTDE HORA P/DESEMB	Hora/DI	QTDE DI	QTDE HORA P/DESEMB	Hora/DI	QTDE DI	QTDE HORA P/DESEMB	Hora/DI
Jan 2016	30.197	500.851,2	16,6	309	73.482,8	237,8	1.111	438.884,2	395,0	30	33.867,4	1.128,9
Fev 2016	26.883	473.476,4	17,6	303	56.071,0	185,1	1.019	325.694,6	319,6	34	41.061,1	1.207,7
Mar 2016	29.434	446.926,8	15,2	283	64.549,2	228,1	1.306	425.891,4	326,1	39	42.811,0	1.097,7
Abr 2016	26.848	425.216,0	15,8	275	52.248,1	190,0	1.265	436.740,0	345,2	19	23.430,6	1.233,2
Mai 2016	29.801	481.830,6	16,2	279	61.031,1	218,7	1.647	490.520,6	297,8	20	16.347,6	817,4
Jun 2016	29.742	458.076,7	15,4	255	49.213,7	193,0	1.851	487.787,1	263,5	33	32.745,4	992,3
Jul 2016	29.593	498.433,1	16,8	283	50.841,2	179,7	1.709	474.038,1	277,4	34	48.916,3	1.438,7
Ago 2016	33.955	546.822,8	16,1	365	63.341,3	173,5	2.092	672.516,4	321,5	27	48.183,3	1.784,6
Set 2016	31.531	601.817,2	19,1	357	74.756,2	209,4	1.396	528.172,3	378,3	22	24.180,9	1.099,1
Out 2016	33.156	683.332,1	20,6	306	80.495,1	263,1	1.346	631.391,7	469,1	13	9.347,1	719,0
Nov 2016	31.137	579.399,5	18,6	262	84.174,1	321,3	1.514	817.147,8	539,7	38	34.753,2	914,6
Dez 2016	28.321	483.846,0	17,1	242	54.287,9	224,3	2.088	778.475,2	372,8	14	18.980,6	1.355,8
Total	360.598	6.180.028	17,1	3.519	764.492	217,2	18.344	6.507.259	354,7	323	374.625	1159,8
% s/ Total	94,20	44,70	0,92	5,53	4,79	47,06	0,08	2,71				
Desv. Pad	2180,7		1,6	37,6	41,8	354,9	80,0	9,1				289,4

(\*) Excluídas: DI canceladas; com mercadorias objeto de perdimeto; e mercadorias entregues sem prosseguimento do despacho.

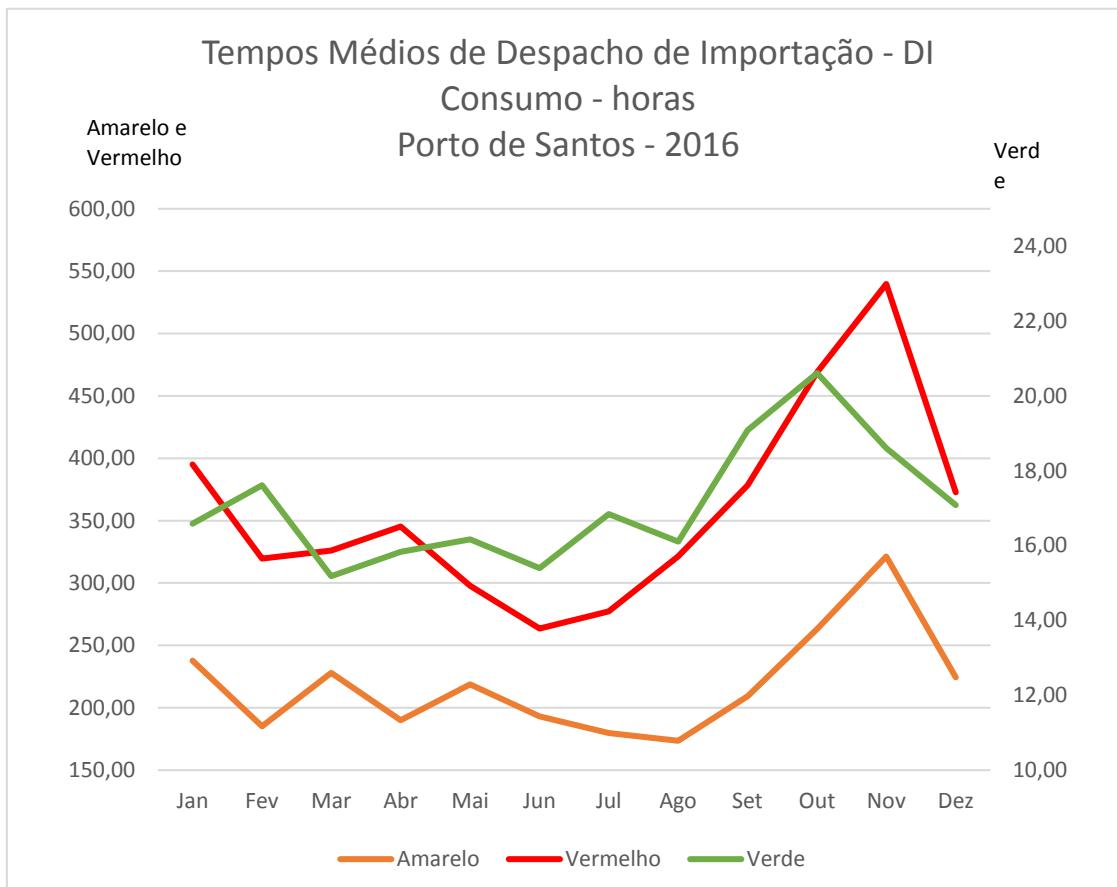
Fonte: DW Aduaneiro. Extração 14/01/2018.

Inicialmente, destaque-se que o desvio padrão dos tempos médios mensais é muito reduzido, especialmente no canal verde, onde este (1,6) representa menos de 10% do tempo médio em 2016 (17,1 horas). Nos canais amarelo, vermelho e cinza, os desvios são proporcionalmente um pouco maiores, porém nenhum parâmetro representa mais do que 25% do tempo médio no ano. Isso revela uma certa consistência das estatísticas de tempo de despacho.

Também se observa que os picos e vales de tempos em todos os canais não coincidem com os meses de maior/menor movimentação. Não se obteve índices de correlação significantes entre a quantidade de DI no canal e o respectivo tempo, exceto para o canal verde, mas que pode ser uma mera coincidência estatística, vez que no canal verde é o menos intenso em horas de trabalho fiscal. Também foram testadas correlações entre as variáveis defasadas e não se obteve resultados significantes.

Registre-se também que o desvio padrão das quantidades de DI em cada canal também é relativamente baixo: no canal verde, 2.180,7 DIs, que representa menos de 10% da movimentação mensal de DIs neste canal; no canal amarelo, 37,6, que representa 12,8% da média mensal de DI neste canal; e 354,9 no canal vermelho, que é apenas pouco mais de 23% da média mensal neste canal. Desta forma, não se registrou, em 2016, uma variabilidade de demanda que possa ter afetado substantivamente os tempos de despacho em cada canal. Essa característica em Santos não se observa em outros portos menores, onde há sazonais definidas.

Ressalve-se, porém, que o movimento dos tempos médios de canal amarelo e vermelho tendem a ter comportamento semelhante, conforme o gráfico abaixo demonstra. Já o canal verde, embora com alguns pontos de coincidência, de fato parece ter um comportamento independente, como se poderia esperar.

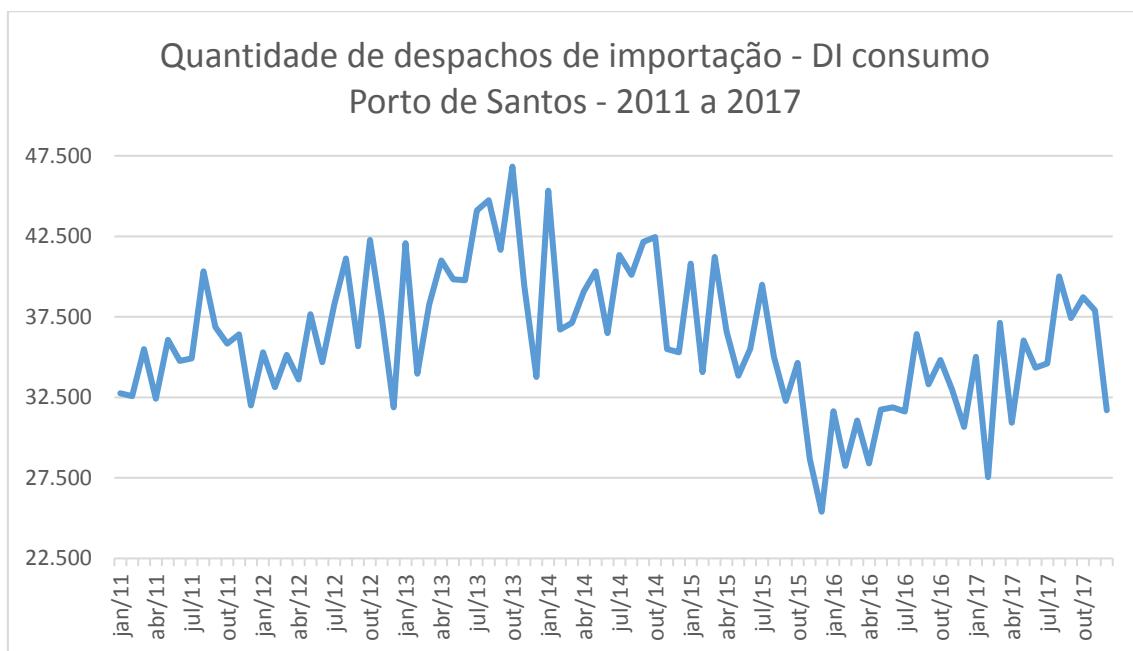


No ano de 2016, especialmente nos últimos meses, os tempos de despacho nos canais de conferência podem ter sido afetados por uma operação paredista de Auditores-Fiscais, de modo que os movimentos mais agudos das curvas de canal amarelo e vermelho nesse período podem simplesmente estar refletindo os efeitos dessa operação sindical, já que as variações de quantidade de DIs nestes canais não são capazes de explicar essa variabilidade.

Há outro aspecto que também pode explicar essa variabilidade, que são as flutuações da quantidade de horas de trabalho fiscal disponível. Essa variável, em geral, é afetada pelo comportamento das férias dos servidores, que tende a se concentrar nas últimas semanas do ano e nas primeiras, assim como no mês de julho. Não obstante, também, no final e início do ano, a movimentação aduaneira tende a se reduzir em razão dos períodos de festas, com uma certa retração do setor privado. Esses movimentos podem se compensar ou não, criando alguma sazonalidade.

Houve nos últimos anos, muitas alterações estruturais na estratégia de seleção fiscal da Receita Federal na área aduaneira, especialmente no tocante ao tratamento de canal amarelo. Registre-se, ainda, profundas flutuações cíclicas da economia que determinaram também grande variabilidade no quantum de importações. Com essas modificações e flutuações, se torna muito difícil realizar comparações entre anos muito distantes para estabelecer se há ou não padrões sazonais.

O gráfico seguinte ilustra as flutuações no movimento de importações, pela quantidade de DIs registradas. Nele, certamente estão refletidas a recessão recente pós 2014, que vai até 2016, e a retomada em 2017.



## 6 – Conclusões

À guisa de conclusões, se pode demarcar:

- os tempos médios de despacho variam não apenas conforme os canais de seleção, mas também função da modalidade de despacho;
- o despacho, na modalidade antecipado, apresenta tempos médios muito superiores aos do despacho normal e precisam ser separados destes, sob pena de distorção da leitura econômica de seu significado;
- na comparação entre recintos, embora os graneleiros concentrem os despachos antecipados, ainda aqui há que separá-los dos despacho normais, porque também nesse tipo de recinto os despachos normais são quantitativamente dominantes, e nos granéis líquidos também representam a maior parte do tempo de despacho aduaneiro;
- as diferenças entre os tempos médios dos canais verde, amarelo, vermelho e cinza são consistentes com os diferenciais de complexidade da fiscalização aduaneira;
- ao longo dos meses, em 2016, os tempos médios variam, porém moderadamente;
- em 2016, não foi possível correlacionar as flutuações de tempo com as variações de quantidade de DI em despacho, mas a variabilidade dessas quantidades também foi baixa.