

COMISSÃO LOCAL DE FACILITAÇÃO DE COMÉRCIO NA ALFÂNDEGA DO PORTO DE VITÓRIA/ES – COLFAC/VITÓRIA

27ª REUNIÃO DA COLFAC/VITÓRIA

ATA

16/05/2023, quarta-feira, 14:00h às 16:00h

Reunião realizada remotamente via *Microsoft Teams*

Representantes da Colfac/Vitória presentes:

Adriana Junger Lacerda	ALF/VIT - COORDENADORA
Emiliano de Aguiar Pedrozo	VIGIAGRO/ES
Fabiana Pereira Lins	ANVISA /ES

ABERTURA

A Coordenadora da Colfac/Vitória, a Delegada da Alfândega do Porto de Vitória, Sra. Adriana Junger Lacerda, iniciou a reunião, dando as boas-vindas a todos os participantes.

Seguiu-se à leitura dos itens de pauta:

- 1. Dificuldades e eventuais soluções para se exportar e importar cargas em contêineres pelo Porto de Vitória no atual cenário de alta movimentação de cargas na Log-In/TVV.**
- 2. Atualização do status do Alandegamento da VPORTS (complexo portuário de Capuaba), abrangência, exigências e fase atual**
- 3. Expectativa de implantação da DUIMP nas importações marítimas**
- 4. Elaboração da planilha, pelo TVV, de contêineres para liberação do MAPA e RFB, e prazo de devolução**
- 5. Gargalos na Inspeção de Madeiras – MAPA / Escala da Vigiagro**

A Coordenadora da Colfac leu o primeiro item de pauta, proposto pelo Sr. Sandro Rodrigues do Centro do Comércio de Café de Vitória, que guarda semelhança a uma sugestão de pauta, sobre problemas de contêiner, enviado pelo Sr. Henrique Sávio, da empresa Araújo e Rezende Comex e Logística.

Passou-se a palavra ao representante da Log-In – Logística Integrada, Sr. Pedro Rizzo, que informou que o tema é parte de uma agenda que está sendo tratada a pedido do Vice-Governador e Secretário de Desenvolvimento do Estado, Ricardo Ferraço, bem como do SINDIEX, envolvendo também a VPORTS. Disse que estão traçando algumas ações junto com armadores e diversas entidades do setor para a resolução do problema. Relata que, de fato, há um grande aumento de demanda, não só em nível local, como também nacional, de modo que vários portos ao longo da costa estão sofrendo com o gargalo logístico e elevada ocupação. Repassou as principais medidas adotadas para melhora da performance do terminal portuário: 1) reestruturação do quadro de pessoal da Log-In, com a promoção de 49 colaboradores e contratação de 39 novos colaboradores, investindo-se nos recursos humanos e em treinamento do pessoal novo; 2) em relação aos equipamentos que fazem a movimentação das cargas containerizadas, a Log-In está alugando mais máquinas novas oriundas da China, que começarão a ser utilizadas no pátio a partir de junho/2024. Além disso, a Log-In está passando por um período de manutenção e modernização dos guindastes portêineres (STS), para ganhar performance lá na frente. A primeira máquina já foi entregue. Atualmente, segue em curso a modernização de uma segunda máquina, com a perspectiva de finalização para o segundo semestre. Ou seja, no segundo semestre o porto estará com máquinas mais confiáveis e disponíveis para atender as demandas. 3) Com relação a área disponível de operação do porto, estão debatendo com a autoridade portuária (VPORTS) novas áreas de arrendamento, embora ainda não tenha nenhum acordo firmado, já que se faz necessário desafogar o terminal.

Sobre o posicionamento dos contêiners, relatou que, de fato, o “boom” de da exportação de café e do granito traz a necessidade de contêiners de 20 pés, que os armadores têm buscado repor e trazê-los vazios para o escoamento dessas mercadorias.

Passada a palavra aos demais integrantes, o Sr. Carlos Araújo se manifestou, via chat, dizendo que além dos problemas de falta de contêiners e atrasos, uma grande dificuldade enfrentada é a piora da comunicação, com falhas no atendimento via 0800 e demora na resposta de e-mails.

Em resposta o Sr. Pedro Rizzo disse para dar conta do aumento da demanda, decorrente do “boom” das exportações de café e granito, houve a contratação de novos colaboradores. Além disso, estão investindo em Gestão de Relacionamento com o Cliente e modernização de processos de trabalho, para atendimento da demanda.

Em seguida, o Sr. Sandro Rodrigues informou que as exportações de café pelo Espírito Santo, nesses 4 primeiros meses de 2024, representam a metade de tudo que foi exportado em 2023. Isso sem levar em conta a safra de colheita que começa a partir de junho. Relatou que os meses desse ano registraram recordes na história de exportação do Espírito Santo. A previsão é de que esse ano se ultrapasse o recorde de exportação de café. Disse que, embora esse cenário tenha sido previamente anunciado, as ações que estão sendo tomadas estão sendo insuficientes para suportar a demanda de exportação do café, tendo cargas estufadas a 3 semanas que ficam aguardando para poder embarcar. Além disso, as reposições dos contêineres pelos armadores são insuficientes para o que o mercado precisa, até porque não são todos os contêiners que servem para a exportação do café. Fez um clamor para que os armadores retirem os contêiners vazios, a fim de liberar áreas do porto. Por fim, ressaltou que o Porto de Vitória

está perdendo movimentação e receita, por conta de contêineres vazios que estão ocupando áreas que poderiam estar sendo utilizadas para atendimento do mercado, como o da exportação do café. Frisou que há a necessidade urgente de liberação de área e de melhora da eficiência logística, para que não ocorra o deslocamento da exportação para outros portos do café Conilon capixaba, a exemplo do que aconteceu com o café arábica capixaba, que já não é mais exportado pelo Porto de Vitória.

O Sr. Pedro Rizzo trouxe alguns números da movimentação de contêineres: em abril de 2023, movimentou-se 14 mil contêineres. Já no mês corrente (maio/2024), a movimentação é de 22 mil contêineres. Respondeu, ainda, que o Espírito Santo tem uma particularidade com relação a contêineres: a maior parte das cargas importadas chegam em contêineres de 40 pés, que não podem ser aproveitados para a exportação dos principais produtos capixabas, ou seja, café e granito, que exigem contêineres de 20 pés. Desse modo, os armadores fazem um frete “morto” desses contêineres, tendo que redirecioná-los para outros portos do Brasil.

O Sr. Henrique Sávio citou alguns dispositivos da COLFAC, lembrando o seu importante propósito no fomento do comércio exterior, clamando para que a COLFAC não perca seu sentido e não se destine a apenas justificar o injustificável. Assim, rogou para que se criem propostas reais e concretas para serem levadas adiante por meio da COLFAC. Sugeriu que o representante do permissionário da zona primária elabore uma proposta de mudança para o escoamento das mercadorias, a exemplo de um pleito de liberação emergencial de área para escoamento.

A Coordenadora da Colfac passou a palavra ao representante do MAPA, o Sr. Emiliano Pedrozo, para repasse de informações, que informou que ter sido aprovado um movimento de greve dos fiscais do MAPA. Mesmo assim o órgão tem conseguido atender as demandas que aparecem. Relatou que as dificuldades enfrentadas pela zona primária também repercutem na execução das inspeções física das mercadorias pelo órgão, em função do posicionamento das cargas, muitas vezes ocorrendo adiamento dos agendamentos das inspeções.

Passada a palavra à representante da ANVISA, a Sra. Fabiana Pereira Lins, esta informou que o órgão também está passando por uma fase de mobilização sindical dos servidores e estão com um quadro bem reduzido de pessoal, o que já é de conhecimento geral. Relatou, ainda, que a maior parte das atividades do órgão relativas à importação de produtos está centralizada, de modo que as inspeções de LI são feitas por servidores de diversas regiões do país, inclusive, algumas na modalidade remota. Por isso, a equipe da ANVISA do Espírito Santo tem atuado bem menos que antes nas importações, concentrando-se, estas, mais no aeroporto. Pontuou que também estão cientes das dificuldades logísticas do TVV. Concluiu colocando-se à disposição para o que puder ajudar.

Seguiu-se para o item 2 da pauta, passando-se à palavra à Sra. Queila Sangi, representando o TVV, que fez a sugestão do assunto. Ela pediu atualização sobre qual

área especificamente está sendo acrescida ao alfandegamento e a fase em que está, já que isso impacta nas operações do TVV.

Em resposta, manifestou-se o Sr. Lucas Bozolon Mendes, Gerente de Operações da VPORTS, informando que fez o protocolo de solicitação de adensamento do alfandegamento em setembro do ano passado, que foi para a pauta da Alfândega e avançou da fase de análise documental, já tendo sido realizada uma vistoria no local há umas duas semanas atrás, da qual aguarda-se a conclusão do relatório de adequação para eventual publicação do alfandegamento ou ajustes. Relatou que as áreas solicitadas nesse adensamento são as áreas entre as duas portarias (a principal e a secundária, que faz divisa com o terminal do TVV e o terminal do CPVV), incluindo o antigo pátio de granito da Hiper Export. Reportou que área que era da Hiper Export do lado direito logo na entrada não está contemplada nesse adensamento, porque é justamente a área que está em fase de negociação junto com outros players, de modo que não têm atualização sobre tal área.

Passada a palavra aos demais integrantes, o Sr. Paulo Cesar Mars, presidente da Sindamares, relatou que numa reunião com o Comitê Comex/ES foi informado que a área nobre que estava sob o contrato de arrendamento da então Hiper Export já seria submetida a alfandegamento, para quando fosse entregue a terceiros, já estivesse alfandegada. Com isso, indagou ao representante da VPorts se isso não se confirmava, devendo-se aguardar o vencedor dar andamento ao processo de alfandegamento.

O Sr. Lucas Bozolon Mendes respondeu que tal área não está nesse mesmo processo de adensamento do alfandegamento, de modo que estão aguardando um conjunto de decisões para saber se a VPorts irá solicitar o alfandegamento de tal área ou se isso ficará a cargo do ganhador do contrato de arrendamento.

O Sr. Henrique Sávio indagou se seria possível solicitar, por uma questão de emergência do comércio exterior, o pedido de alfandegamento dessa área de forma excepcional.

O Sr. Lucas da VPorts respondeu que teria, sim, como fazer a análise desse pleito, não tendo, contudo, detalhes técnicos de como fazer essa solicitação. Para isso, disse que consultaria internamente na VPorts e traria uma resposta sobre o assunto.

Passando para o item 3 da pauta, a Sra. Delegada Adriana divulgou no chat o calendário/cronograma de adequação da utilização da DUIMP (Anexo), alertando que a partir de outubro de 2024 a DUIMP será obrigatória, estando a mais de um ano disponível para ser utilizada, ressaltando ser importante que as empresas já comecem a testar e usar o programa. Relatou que na primeira etapa da implantação da DUIMP, a obrigatoriedade alcançará as importações marítimas para consumo, os regimes aduaneiros especiais não sujeitos a licenciamento, e trânsito aduaneiro para liberação de mercadorias em zonas secundárias. No primeiro semestre de 2025, a compulsoriedade da utilização da DUIMP alcançará o modal aéreo, operações sujeitas a LI e as DI's amparadas por regime drawback suspensão e isenção. No segundo semestre de 2025, a obrigatoriedade expandirá para importações terrestres e oriundas da zona

franca de Manaus. Ressaltou a importância de os intervenientes prepararem treinamentos para a utilização do sistema.

O chefe do Sedad (Serviço de Despacho Aduaneiro) da ALF/VIT, Sr. Osmany Menezes, disponibilizou o endereço eletrônico da Receita relacionado a DUIMP ([Declaração Única de Importação - Duimp — Receita Federal \(www.gov.br\)](http://www.gov.br)), contendo a forma de elaborá-la. Frisou que a DUIMP já está disponível no Portal Único do Comércio Exterior, não podendo ser utilizada apenas nas seguintes situações: importações de pessoa física, carga aérea e importador que tenha habilitação limitada. Também ressaltou que a DUIMP será realmente compulsória segundo o cronograma, razão pela qual indica que os intervenientes se atualizem, se preparem para a mudança e já utilizem a DUIMP. Citou duas vantagens operacionais da DUIMP: possibilidade de registro sem que a carga esteja presente; não irá funcionar de forma sequencial como antes, mas, sim, de forma paralela, de modo que será possível registrar uma DUIMP e o licenciamento ser solicitado paralelamente.

O chefe da Sacit (Seção de Controle de Intervenientes, Carga e Trânsito Aduaneiro) da ALF/VIT, Sr. Douglas Fonseca Coutinho, informou que com a DUIMP será possível fazer o desembaraço sobre águas para quem é OEA; além disso, o desembaraço poderá ocorrer no momento da atracação da embarcação, significando que eventuais problemas com questões logísticas de área de armazenamento serão amenizados.

O Sr. Tertuliano da Log-In Logística Integrada relatou que não estava sendo possível a utilização da DUIMP no caso de cargas de transbordo e baldeação. Com isso, perguntou se o problema havia sido resolvido.

Em resposta, o Sr. Douglas Fonseca disse que precisaria confirmar essa informação, mas acreditava que ainda não.

O Sr. Henrique Sávio perguntou se existe a previsão de possibilidade de utilização da DUIMP nos casos de importação por conta e ordem de terceiros, em que a importadora esteja habilitada na modalidade limitada. Disse que no nosso estado trabalha-se muito com esse modelo de negócio (importação por conta e ordem) e que nem sempre a importadora está habilitada na modalidade ilimitada, mas sim o adquirente.

O Sr. Douglas Fonseca respondeu que ainda não está sendo possível, mas disse que é importante sempre acompanhar o site da Receita (indicado acima), que é atualizado com frequência assim que são implementadas novas funcionalidades.

O Sr. Henrique Sávio colocou que o ambiente de teste não está permitindo, ainda, que a empresa importadora habilitada na modalidade limitada use o ambiente de teste da DUIMP, o que impossibilita que eles se antecipem à utilização e ao aprendizado de tal sistema, indo de encontro ao que a própria Receita vem recomendando. Assim, se essa possibilidade não for disponibilizada antes de outubro, acredita que pode haver, sim, um congestionamento grande no que se refere a DUIMP.

A Sra. Franciele indagou se haverá alguma instrução específica para os casos de DI antecipada de graneis.

O Sr. Douglas Fonseca respondeu que, atualmente, já é possível a registro antecipado de DUIMP nos casos em que não haja necessidade de licenciamento por um órgão anuente. Ressaltou que a partir de uma busca no “Google” das palavras “cronograma de implantação da DUIMP” é possível encontrar as próximas entregas de funcionalidades do sistema, sendo uma boa fonte de referência. Alertou que embora esse cronograma não esteja tão atualizado e que tenham ocorrido alguns atrasos, é uma fonte de previsão da sequência e priorização das funcionalidades da DUIMP que podem ser consultadas.

O Sr. Tertuliano relatou uma dificuldade encontrada na utilização do “Perguntas e Respostas” da DUIMP, já que as respostas se modificavam muito rapidamente, não havendo tempo hábil para que a empresa se adaptasse. Assim, sugeriu que se pudesse manter um histórico e destacar o que foi alterado, para facilitar o entendimento dos usuários.

O Sr. Douglas Fonseca considerou a sugestão bem pertinente e solicitou que o Sr. Tertuliano a encaminhasse via e-mail para levá-la junto à Coordenação em Brasília, que está a cargo da implantação da DUIMP. O Sr. Tertuliano disse que enviaria o e-mail com a sugestão.

Passando-se para os próximos dois item de pauta, que se interrelacionam, o Sr. Henrique Sávio pontuou a demora da inspeção de cargas pelo MAPA.

O Sr. Tertuliano respondeu que há uns dois anos a Log-IN/TVV contratou uma empresa de consultoria, que foi a várias empresas de despacho, importadores e exportadores para analisar as maiores dificuldades encontradas. Atualmente, depois que a carga é descarregada, a Log-In envia uma planilha para o MAPA, que faz a seleção e, em seguida, o TVV bloqueia essas cargas no sistema, que dispara essa necessidade de vistoria pelo MAPA. Informou que, atualmente, só conseguem visualizar do CE House, depois que armazena o CE Master, o que inviabiliza a informação prévia para passar para o MAPA. Sugeriu-se, na época, o repasse das informações com base no CE Master, porém como esse não reflete o consignatário final, isso dificultava a análise da fiscalização. Por isso, não se conseguiu chegar a um consenso sobre uma forma de enviar essas informações de forma antecipada.

O Sr. Henrique Sávio indagou se seria possível a Log-IN solicitar à Receita Federal ou ao MAPA, a otimização de procedimentos para facilitar essa seleção, diante do caos logístico enfrentado no Espírito Santo.

O Sr. Tertuliano respondeu que se pensou, no início do ano, em copiar um sistema conjunto criado no sul do país, que disponibiliza as informações para o MAPA, que, então, faz a seleção. Porém, ante a iminência da implementação da DUIMP, cujo processo de seleção será realizado dentro do próprio PUCOMEX, verificaram que essa medida até ser implantada quase não teria utilização. Continuou pontuando que quando o terminal constata um número elevado de seleções pelo MAPA, a Log-In disponibiliza mais vagas no costado para facilitar a inspeção, fora a área específica designada para isso.

O Sr. Douglas Fonseca disse que com a DUIMP, no momento do seu registro, todos os órgãos anuentes passarão a ter as mesmas ferramentas para a seleção de riscos.

O Sr. Henrique Sávio pontuou a problemática de se esperar mais 6 meses (até a implementação da DUIMP), com enormes prejuízos para o comércio exterior.

O Sr. Douglas Fonseca respondeu que, por parte da Receita, alguma medida de otimização que tivesse um período de vigência muito curto e desviasse o foco da implementação da DUIMP, por questões de custos e pragmatismos, não valeria a pena. Continuou que, talvez, algum procedimento e ajustes a nível local talvez pudesse ser discutido.

O Sr. Emiliano Pedrozo, representante do MAPA, relatou que houve estudos sobre a viabilidade de criação de um sistema que otimizasse essa seleção, que caíram por terra ante a iminência da implementação da DUIMP. Informou que o MAPA esbarra nessa questão técnica, de modo que só têm a informação das cargas com as planilhas repassadas pela Log-In, para então fazer a análise de risco e seleção. Repassou, ainda, que as inspeções de madeira continuam com os níveis estipulados, de modo que a análise de risco faz variar esse percentual (ora 1%, 7%, 10%, etc.), trabalhando-se conforme a origem e tipos de carga. Continuou dizendo que houve uma exceção de dois dias que foram marcados pela adesão dos auditores fiscais do MAPA ao movimento de greve, em que foram selecionadas mais cargas que o habitual. A princípio, a orientação sindical era de seleção de 100% das mercadorias, o que a unidade local entendeu como inviável, selecionando-se um índice bem menor, mas que já causou um transtorno.

O Sr. Eduardo acrescentou que no Sul, o importador quem insere as informações das cargas que estão para chegar para a seleção do MAPA, sendo uma solução paliativa.

O Sr. Tertuliano respondeu que podem estudar novamente essa possibilidade, que enfrenta barreiras jurídicas, já que não se sabe sobre a veracidade de quem estaria, de fato, repassando essas informações ao sistema do TVV, se realmente é algum representante autorizado pelo importador.

O Sr. Henrique Sávio sugeriu que os agentes de carga, que são responsáveis pela alimentação do CE Mercante, participassem dessa reunião com o jurídico. Citou o representante do Sindamares.

O Sr. Paulo, representante do Sindamares, fez a correção de que tal sindicato não representa a categoria dos agentes de carga, mas sim dos agentes marítimos, que representam os armadores.

A Sra. Delegada Adriana repassou os itens de pauta da reunião anterior.

Quanto à solicitação de criação de uma caixa corporativa para o plantão, a Sacit informou que por uma norma da COTEC, há impedimento de se criar uma nova caixa corporativa. De todo modo, os plantonistas têm acesso à caixa corporativa da Sacit que é: cargaetransito.alfvit@rfb.gov.br, para onde as solicitações podem ser enviadas.

Quanto ao pedido de liberação de prova de qualificação técnica para ajudantes de despachantes aduaneiros que possam ser qualificados como despachantes aduaneiros, tal pleito foi direcionado ao SINDAES, que não teve nenhum representante na reunião presente.

A Sra. Raquel Freixo, Subsecretária de Competitividade, disse, no *chat*, que anotou as demandas apontadas, em especial a do Sr. Douglas Fonseca Coutinho sobre a convergência/integrações de sistema entre DUIMP e SEFAZ/ES. Se prontificou em encaminhar a demanda aos colegas da Secretaria de Fazenda e se colocou à disposição de todos, repassando seu e-mail de contato: rachel.freixo@sedes.es.gov.br.

Não havendo outras demandas, a Coordenadora da Colfac/Vitória cumprimentou a todos e deu por encerrada a reunião.

Assinatura digital

ADRIANA JUNGER LACERDA

Delegada da Alfândega do Porto de Vitória

Coordenadora da Colfac/Vitória

Assinatura digital

EMILIANO DE AGUIAR PEDROZO

Representante do MAPA/VIGIAGRO/ES

Assinatura digital

FABIANA PEREIRA LINS

Representante da ANVISA/ES

ANEXO

Cronograma de migração

Nesta primeira etapa, serão migradas para o novo sistema as operações de importações **marítimas para consumo e sob regimes aduaneiros especiais não sujeitas a licenciamento**. A primeira etapa incluirá, também, **o trânsito aduaneiro para liberação de mercadorias em zonas secundárias**.

No **primeiro semestre de 2025**, o faseamento avançará para contemplar as importações via **modal aéreo e operações sujeitas a controle administrativo**, ou seja, importações que requeiram **licenciamento de importação**, além das compras externas amparadas pelos regimes de **Drawback Suspensão e Isenção**.

A terceira fase, prevista para o **segundo semestre de 2025**, expandirá a migração para importações terrestres e aquelas realizadas sob o regime da **Zona Franca de Manaus**.



Receita Federal

PÁGINA DE AUTENTICAÇÃO

A Secretaria da Receita Federal do Brasil garante a integridade e a autenticidade deste documento nos termos do Art. 10, § 1º, da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001

Histórico de atividades sobre o documento:

Documento assinado digitalmente por:

ADRIANA JUNGER LACERDA em 09/07/2024.

Confira o documento original pelo Smartphone conectado à Internet:



Dúvida? Acesse

<http://sadd.receita.fazenda.gov.br/sadd-internet/pages/qrcode.xhtml>

Confira o documento original pela Internet:

a) Acesse o endereço:

<http://sadd.receita.fazenda.gov.br/sadd-internet/pages/validadocumento.xhtml>

b) Digite o código abaixo:

AP09.0724.18045.3287

Código Hash obtido através do algoritmo SHA-256:

RSSH5hD/5/fWsGdyHN/KxkWk1bhVXfUwTMn4TfBOnc4=