

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

**28ª REUNIÃO DA COLFAC/VITÓRIA**

**ATA**

**14/08/2024, quarta-feira, 14:00h às 16:00h**

**Reunião realizada remotamente via *Microsoft Teams***

**Representantes da Colfac/Vitória presentes:**

<b>Adriana Junger Lacerda</b>	<b>ALF/VIT - COORDENADORA</b>
<b>Luiz Cláudio Peixoto Lobo</b>	<b>ALF/VIT – COORDENADOR SUPLENTE</b>
<b>Emiliano de Aguiar Pedrozo</b>	<b>VIGIAGRO/ES</b>
<b>Fabiana Pereira Lins</b>	<b>ANVISA /ES</b>

**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.

Os itens de pauta aprovados, foram os seguintes:

- 1- Apresentação de informações sobre o processo de implementação da DUIMP e sobre a disponibilidade de informações sobre o módulo CCT. Solicitação de agenda/palestra voltada aos recintos/depositários, sobre o modulo CCT.**
- 2- Comentários acerca da Carta aberta às autoridades públicas, apresentada pelo Centro de Comércio de Café de Vitória: Poder Concedente, Agência reguladora, Tribunal de Contas da União, Governo do Estado do Espírito Santo e Autoridade Portuária: *Impacto no Desenvolvimento Socioeconômico do Espírito Santo por Déficit Logístico no Estado.***
- 3- Atrasos na liberação de acesso dos fornecedores de bordo ao terminal/Porto pela agência marítima.**
- 4- Entraves na liberação de acesso dos fornecedores de bordo aos navios pelas agências marítimas no sistema do PSP (Porto Sem Papel).**

- 5- Criação de um dossiê para comunicação e liberação dos fornecimentos de bordo, como é feito em São Paulo, no RJ, São João da Barra, com jurisdição em Campos dos Goytacazes e, com isso, propiciando o retorno com o documento de liberação assinado digitalmente.
- 6- Dúvidas sobre o tratamento administrativo da ANVISA sobre o malte granel, proveniente do Mercosul, ante a publicação da Notícia Siscomex nº 036/2024 (publicada em 19/07/24, com efeitos a partir de 01/08/24). Até 31/07/24, o tratamento administrativo indicava apenas a necessidade de anuência Mapa. A partir do 01/08/24, incluiu-se também a anuência da Anvisa. Como serão os procedimentos da anuência Anvisa para estes casos, em que a DI é antecipada e possui o transit-time curto (média 05 dias, origem Mercosul)? Esses casos terão prioridade na análise? Qual critério de prioridade no LPCO (Licença, Permissão, Certificado e Outro documento necessário) devemos considerar? E qual será o prazo de análise e deferimento?

Seguiu-se ao primeiro item de pauta. A Sra. Delegada da Alfândega do Porto de Vitória informou que agendaria, ainda no mês de agosto, um treinamento, via *Teams*, voltado para os depositários/recintos, sobre o módulo CCT da Duimp, a ser ministrado pelo servidor que trabalha com CCT no projeto da Duimp. Acordou-se que a divulgação desse treinamento seria realizada para toda a lista de transmissão da caixa corporativa da Colfac/Vitória.

Após a Delegada informar que na Alfândega do Rio de Janeiro já estava realizando um piloto de utilização da Duimp, o Sr. Pedro Rizzo, da Log-In - Logística Integrada, sugeriu que aqui na Alfândega do Porto de Vitória fosse criado um fórum de operação assistida a exemplo do Rio de Janeiro. A Delegada respondeu que lá, todos já estavam preparados para o registro de uma Duimp (o banco para o débito, SEFAZ, etc.). Ficou de confirmar se todos os envolvidos já estão preparados para o registro da Duimp.

O Sr. Pedro Diniz, da Race Comércio Importação e Exportação Ltda., solicitou que tal treinamento fosse aberto para os importadores. A Delegada da Alfândega informou que embora o foco do treinamento seja para os depositários/recintos, todos os interessados poderão participar e terão acesso ao *link* do treinamento.

Seguindo-se para o segundo item de pauta, a Delegada da Alfândega pontuou que o órgão recebeu a carta encaminhada às autoridades e acompanhou a sua repercussão nas mídias, bem como indagou ao Secretário-Executivo do Centro de Comércio de Café de Vitória, Sr. Sandro Rodrigues, se está vendo avanços e se há alguma crítica ou sugestão direcionada à Alfândega, à Anvisa e ao MAPA. O Sr. Sandro respondeu que houve avanços na interlocução com a VPorts e a Log-In. Continuou dizendo que a VPorts procurou o Centro de Comércio do Café para informar que há áreas ociosas no Porto de Vitória. Na prática, operacionalmente, disse os gargalos continuam, sendo que nos últimos 12 meses, os exportadores de café tiveram que desviar por terra para outros portos mais de 3.000 contêineres. Concluiu que se houver necessidade de alfandegamento de novas áreas, a Alfândega pode ser chamada para essa discussão e colaboração dentro do que o órgão pode atuar. Já quanto à Anvisa, disse que tal órgão não tem participação nas operações de café. Quanto ao MAPA, ressaltou que o problema maior é a falta de pessoal.

A Delegada da Alfândega reportou que no dia anterior participou de uma reunião com a VPorts e a Log-In para tratar sobre essa problemática de escassez de área.

O Sr. Giovanni Francischetto, do Centrorochas, que também participou da manifestação e publicação da referida carta, relatou que houve melhorias na interlocução, mas operacionalmente os gargalos não foram resolvidos. Reportou uma pesquisa feita no setor que apontou que, somente esse ano, 1.500 contêineres represados, que não foram exportados, representando uma perda significativa de mercado, havendo várias empresas encerrando as atividades por conta disso. Relatou, ainda que, esse ano, perderam-se 5 janelas de atracação de navio.

O Sr. Pedro Diniz esclareceu que os gargalos logísticos dos terminais do Espírito Santo também afetam os importadores, sendo que os contêineres, algumas vezes, demoram 15 dias para se mobilizar do Rio de Janeiro para o Espírito Santo, acarretando aumento de custos e perda de clientes.

O Delegado-Adjunto da Alfândega, Sr. Luiz Cláudio Peixoto Lobo, indagou ao Sr. Sandro e ao Sr. Giovanni, quais seriam os principais gargalos das suas operações.

O Sr. Sandro respondeu que o primeiro gargalo é a escassez dos contêineres de 20 pés, necessários para a exportação de café. Uma vez conseguido esse tipo de contêiner, o exportador precisa retirar esse contêiner vazio e levá-lo para o interior do estado, onde será feita a estufagem. Porém, eventualmente, há exigência de uma inspeção fitossanitária do MAPA, prolongando o prazo para a exportação. Em seguida, outro grande gargalo é o pedido de programação para entrada do container no *gate* do TVV, onde o exportador recebe a informação de que não tem programação para receber, seja porque o terminal não tem capacidade para aquelas programações (informação que geralmente repassada pelo armador), seja porque o armador não deu a programação para receber aquele contêiner (informação geralmente repassada pelo terminal), ocasionando a perda da viagem e o pagamento da armazenagem em virtude de utilização de contêiner cheio, muitas vezes culminando na aplicação de *detention*, sem que se consiga comprovar a ausência de culpa do exportador nesses entraves. O Sr. Giovanni acrescentou que os setores de café e pedras ornamentais têm que arcar com a taxa de armazenagem por esses problemas logísticos alheios à sua vontade/atuação, apontando como um dos maiores problemas, a ausência de previsibilidade da operação logística pelo Porto de Vitória, posto que não se consegue ter a segurança de que, nas semanas seguintes, haverá a garantia de embarque.

A Sra. Luciana Mattar Vilela Nemer, presidente da Comissão Nacional de Direito Aduaneiro, apresentou uma sugestão para a Receita Federal, que seria a demarcação da área pátio, compatível com a movimentação média de cargas destinadas a movimentação imediata, que não pode ser objeto de armazenamento pelo terminal, conforme dispõe o art. 4º, inciso I, da Instrução Normativa SRF nº 248/2002<sup>1</sup>, já que, atualmente, não há essa delimitação.

---

<sup>1</sup> INSTRUÇÃO NORMATIVA SRF Nº 248, DE 25 DE NOVEMBRO DE 2002

Art. 4º Para os efeitos desta Instrução Normativa, define-se como:

Pontuou que a própria IN determina um prazo no qual o interessado deva informar ao recinto alfandegado quais cargas deverão ter tratamento pátio (movimentação imediata). Também ressaltou que a zona primária é constituída para ágil escoamento de mercadorias, originada da necessidade de troca entre modais de transporte, o que não se coaduna com a priorização da armazenagem.

Prontificou-se a protocolar, em nome da APRA (Associação das Empresas Permissionárias de Recintos Alfandegados do Espírito Santo), da qual é representante, um requerimento perante a Alfândega para a demarcação de áreas pátio para tal escoamento, como já fora feita no passado. Em resposta, a Delegada da Alfândega solicitou que a APRA realizasse tal protocolo para análise da Alfândega.

O Sr. Pedro Rizzo, em resposta ao comentário do Sr. Sandro e do Sr. Giovanni, disse que recebem as cargas que estão programadas para o navio e tentam otimizar o carregamento dos navios em sua máxima capacidade. Ressaltou que, embora tenha havido omissões de navio ao longo do ano, os portos do Brasil, em geral, estão enfrentando congestionamento, e não somente o Espírito Santo. Reforçou que estão enfrentando as dificuldades da melhor forma possível, com aumento do fluxo de comunicação, de discussões técnicas e comerciais (para área de armazenagem dentro do terminal).

O Sr. Pedro Diniz complementou que o prejuízo do atraso na importação envolve também o fluxo cambial.

O Sr. Paulo Cesar Alves, presidente do Sindamares, disse que o comitê COMEX-ES, coordenada Vports é uma ação muito interessante para os esforços da melhoria desses gargalos. Indagou o Sr. Pedro Rizzo sobre a existência de berços ociosos e sobre a entrega dos equipamentos reformados do TVV.

O Sr. Pedro Rizzo respondeu que, sobre a manutenção dos equipamentos, resultado de um requisito legal para manutenção do contrato de concessão do terminal, a previsão do cronograma é de entrega do terceiro e último equipamento entre final de agosto e início de setembro, iniciando-se as operações assistidas, colocando o terminal em sua maior capacidade. Com relação à vacância de berços, respondeu que não tem conhecimento sobre o assunto.

O Sr. Tertuliano Thomaz complementou, com relação à fala da Sr. Luciana Mattar, que o TVV está à disposição dos *players* para tratar da segregação e retirada de área por DTC. Citou ainda, que o art. 8º, §1º, da Portaria RFB nº 143/2002<sup>2</sup>, traz a segregação das áreas

---

I - área pátio, a área de zona primária demarcada pelo titular da unidade da Secretaria da Receita Federal (SRF) de jurisdição, para permanência de cargas destinadas a movimentação imediata;

<sup>2</sup> Portaria RFB nº 143, de 11 de fevereiro de 2022

Art. 8º As áreas de armazenagem do local ou recinto devem ser segregadas e identificadas, de acordo com os seguintes grupos de bens e mercadorias:

I - importados;

II - destinados à exportação;

III - amparados por regime aduaneiro especial; e

IV - nacionais ou nacionalizados, destinados ao transporte interno aéreo, terrestre, de cabotagem ou de apoio marítimo.

de armazenagem de forma virtual, assunto que pode ser abordado em outro fórum, estando o TVV à disposição.

A Sra. Daniela Ribeiro Caldellas Quadros da ANTAQ relatou que, conforme reunião com a Vports sobre a disponibilidade de berços, esta informou que teriam condição de fazer uma alteração na logística de cargas gerais, podendo recebê-las no berço 202, para que os berços do TVV ficassem disponíveis para contêiners.

O Sr. Lucas Bozolan, gerente de operação da Vports, confirmou o que a Sra. Daniela reportou, já tendo havido alguns movimentos nesse sentido. Estão estudando outras alternativas em conjunto com o TVV e outros operadores portuários para viabilizar o máximo de operações possíveis.

O Sr. Reroldi Monteiro, da Vports, colocou no chat os principais contatos da empresa, colocando-se à disposição: COMERCIAL VPORTS: Carla Cristina (27)98849-2238; OPERAÇÕES Vports: Lucas Bozolan (27)99727-1222; e ISPS / Security / PFSO: Reroldi Monteiro (27)99627-8198.

O Sr. Pedro Diniz comentou que o cronograma de manutenção da Log-IN, que se prolonga há tempos, não atende a demanda dos importadores.

Encerrando esse item de pauta, a Sra. Adriana Junger Lacerda, resumiu que está havendo diálogo, investimentos e interação entre todos para enfrentamento do aumento da demanda de área na zona primária e retroárea, que vai ser resultado dos esforços de todos os envolvidos.

A Sr. Renata Vaz Cláudio indagou se as companhias marítimas estariam dispostas a negociar uma flexibilização maior dos períodos de *free time* estipulados, que são muito curtos ou pouco flexíveis, já que estão sendo muito penalizados com cobrança de *detetion*, não oriundas de culpa dos exportadores, mas sim decorrentes dos problemas logísticos e de infraestrutura.

O Sr. Paulo, do Sindamares, respondeu que como essas cargas de exportação são fechadas no exterior (90% FOB), sugeriu que a flexibilização do prazo para *detention* poderia ser demandada/negociada com o importador, no ato do fechamento do frete. Relembrou que as matrizes dos armadores não ficam no Espírito Santo, mas sim, em Santos, razão pela qual os armadores locais não têm gerenciamento comercial.

A Sra. Renata respondeu que já têm como hábito pedir, no mínimo, um prazo *free time* de 14 dias, o qual, muitas vezes, não é possível cumprir, em razão de rolagem de navio e não abertura de *gate*, que está ocorrendo com frequência, onerando-se o exportador.

---

§ 1º A segregação prevista no caput pode ser feita de modo virtual, caso o armazenamento seja controlado por sistema informatizado administrado pelo recinto, que permita, de forma imediata, a identificação da situação dos bens e das mercadorias no local de armazenagem.

O Sr. Paulo, em resposta, disse que esse assunto se trata de uma questão comercial, de modo que o Sindicato não tem como intervir nesse assunto. Sugeriu que, se um armador não flexibilizar, opte por outro armador.

O Sr. Sandro, do Centro de Comércio de Café de Vitória, disse que os problemas de volume de carga na exportação de café já existem há muitos anos, tanto que o Espírito Santo não escoar mais sua produção de café arábica pelo Porto de Vitória. O problema, no momento, está sendo a perda também do mercado da exportação do café conilon, cujo Espírito Santo é o segundo maior produtor do mundo. Relatou que o Espírito Santo deve aproveitar o cenário comercial favorável, já que os concorrentes (Indonésia e Vietnã) tiveram problemas climáticos que afetaram a produção de café, o Vietnã está no seu limite de capacidade de produção, e há previsão de aumento do consumo de café, sendo os exportadores de café do estado, os únicos *players* capazes de atender essa demanda de mercado. Assim, a exportação de café continuará forte, não sendo um aumento das exportações de café algo momentâneo, de modo que o Porto de Vitória deveria ser o canal natural de escoamento de todo o café produzido no Espírito Santo, bem como o café da zona da mata mineira.

O Sr. Pedro Diniz fez um comentário sobre a fala do Paulo do Sindamares, dizendo que, do ponto de vista do importador, não se tem como negociar o armador, mas sim o preço, bem como que o Espírito Santo precisa obter um custo menor (ex.: frete menor, recebimento de contêiner e desembaraço mais ágeis).

Passando-se para os itens 3, 4 e 5 da pauta, tratados como um só, a Delegada da Alfândega convidou o Sr. Douglas Fonseca Coutinho, chefe do Sedad, para se manifestar sobre o item 5 da pauta, por ser mais curto.

O Sr. Douglas Fonseca relatou que, sobre a criação de dossiê para facilitar a comunicação dos fornecimentos de bordo, já estão bem avançados em algo muito próximo a essa prática que foi sugerida, que será aplicada em breve, possivelmente através de um piloto. Quanto aos itens 3 e 4 da pauta, são temas referentes à relação entre os fornecedores de bordo e as agências marítimas. Continuou dizendo que também tem conhecimento de que houve a implementação de uma nova sistemática de autorização do fornecimento de bordo pela Anvisa, via Porto sem Papel, recordando-se que em reuniões anteriores, num dos encaminhamentos, a Anvisa se disponibilizou para conversar com as agências marítimas e os fornecedores de bordo para que se chegasse a algum consenso.

A Sra. Fabiana Lins, da Anvisa, relatou esses problemas são de ordem comercial, não cabendo ao órgão interferir, mas que havia se colocado à disposição para realizar uma reunião, embora não tenha recebido nenhuma solicitação de reunião para tratar do tema.

O Sr. Paulo, do Sindamares, disse que as entidades que representam os fornecedores de navios nunca procuraram o Sindamares para tratar dessa demanda. Contudo, uma vez posto o assunto em pauta, consultou os associados, que relataram haver um problema de programação de alguns fornecedores de bordo, que muitas vezes pedem autorização

para ingresso no porto quando já estão se dirigindo para esse; outras vezes, enviam as informações para serem lançadas no sistema em cima da hora.

A Sra. Fabiana ressaltou a necessidade de programação do fornecimento de bordo com antecedência, para numa eventual necessidade de inspeção da Anvisa, não se atrasar o abastecimento do navio, especialmente em portos mais distantes (Portocel, Ubu).

O Sr. Sérgio da Vitória Ship Supplier, disse que, com o PSP, algumas agências marítimas estão dificultando algumas meras formalidades, a exemplo de situações em que se cobrou 100 dólares para encaminhamento de e-mail para a Vale, com os dados do fornecimento de bordo (veículo, funcionários, o que está sendo fornecido e a qual navio) para liberação na portaria da empresa. Disse não entender por que os fornecedores de navio não poderiam, por si só, encaminhar esses dados de fornecimento de bordo no PSP, já que, sob seu entendimento, as agências marítimas não atestam a carga, simplesmente repetindo no sistema todas as informações encaminhadas pelos fornecedores de bordo.

O Sr. Paulo da Sindamares disse que, quanto aos preços, esses custos são do armador, que repassa para os fornecedores. É a agência marítima, por sua responsabilidade, que atesta a empresa que fará o fornecimento de bordo, arcando com isso, a exemplo de multas por erro de informação no Siscomex, no valor de R\$5.000,00.

O Sr. Douglas Fonseca ressaltou que, do ponto de vista do controle aduaneiro, é importante a intervenção da agência marítima, porque ela representa justamente a embarcação e quem lhe está fornecendo o abastecimento. Pontuou que, no passado, já aconteceram muitas fraudes no fornecimento de bordo (ex.: falsas exportações), de modo que a Receita acabou colocando um nível de controle adequado para garantir a fluidez do procedimento, mas também o controle aduaneiro das operações. Concluiu que uma mudança permitindo acesso ao sistema de outros interessados foge da alçada da Alfândega e exigiria mudança, não só de sistema, mas também normativa. Colocou-se à disposição para intermediar um diálogo entre as partes e chegada de um consenso.

A Delegada da Alfândega colocou no chat o link que trata da exportação e dever da agência marítima de atestar a carga:

<https://nam10.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.gov.br%2Freceitafederal%2Fpt-br%2Fassuntos%2Faduana-e-comercio-exterior%2Fmanuais%2Fexportacao-portal-unico%2Fembarque-antecipado%2Foperacao-de-exportacao-de-bens-de-uso-e-consumo-de-bordo&data=05%7C02%7CAdriana.Lacerda%40rfb.gov.br%7Cd831a83aee6843d01a4b08dcbc7127f7%7C6f49aa43822a4c209670db7700bf1eb0%7C0%7C0%7C638592441420225885%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjojMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBTil6lk1haWwiLCJXVCi6Mn0%3D%7C0%7C%7C%7C&sdata=XC0vdF8%2F0dL0zHnygSuRj8MVC5rR4SfZqMiYfP4I8Kg%3D&reserved=0>

Passando-se para o último item de pauta (proposto pela Sra. Fabiene Gonçalves Benachio do grupo Nelson Heusi), a Sra. Fabiana Pereira Lins da Anvisa colocou que o

licenciamento de importação do órgão está centralizado, razão pela qual encaminhou a dúvida apontada para lá, obtendo em resposta, o seguinte (divulgado no chat):

Prezados,

Conforme publicizado no Webinar da Anvisa e nas notícias veiculadas, os novos TA dos NCMs se aplicam aos LIs registrados a partir de 01/08/2024. Os LIs registrados antes desta data não precisam ser alterados para os novos destaques.

Todas as listas de prioridades estão dispostas no Manual de Importação - [https://www.gov.br/anvisa/pt-br/centraisdeconteudo/publicacoes/portos-aeroportos-e-fronteiras/guias-e-manuais/manual\\_versao\\_final\\_27-10-23.pdf/view](https://www.gov.br/anvisa/pt-br/centraisdeconteudo/publicacoes/portos-aeroportos-e-fronteiras/guias-e-manuais/manual_versao_final_27-10-23.pdf/view).

É de responsabilidade do importador selecionar o critério prioritário que couber a sua situação, conforme requisitos específicos de comprovação documental.

O prazo para análise de processo de importação está disposto na RDC 743/2022 - na maioria dos casos é de 60 dias.

Lembrando que os NCMs abaixo já possuíam destaque Anvisa, logo já deveriam ter anuência. O que houve, nestes casos, foi somente a alteração do texto do destaque.

1107.10.00

1107.10.10

1107.10.20

1107.20.10

1107.20.20

Continuou opinando que acredita que essa alteração normativa não trará muito impacto nesse tipo de carga. De todo modo, colocou-se à disposição para fazer essa intermediação local de dúvidas mais específicas, podendo encaminhá-las à gerência centralizada em Brasília, onde tentará obter respostas mais detalhadas, bem como possibilitando a marcação de reuniões e webinar. A Sra. Fabiana divulgou o e-mail de contato: [cvpaf-es@anvisa.gov.br](mailto:cvpaf-es@anvisa.gov.br). Disse, ainda, que os questionamentos sobre esse assunto já foram enviados por outros estados, de modo que já estão sendo tratados pela gerência centralizada em Brasília.

A Sra. Fabiene respondeu que essa resposta de Brasília ficou um tanto quanto subjetiva, não tirando todas as dúvidas, especialmente sobre a clareza sobre o prazo para análise desse licenciamento diante do critério de prioridade.

A Sra. Fabiana Lins respondeu que para as cargas sensíveis (ex.: alimentos) sempre foi dado tratamento prioritário, razão pela qual acredita que não haverá problemas.

A Sra. Simone de Souza, da Sertrading, também manifestou sua preocupação sobre o tema, já que atualmente a operação toda ocorre em um prazo médio de 8 dias, sendo que o MAPA deferia o registro antecipado da LI, benefício esse que não se tem com a Anvisa, razão pela qual haverá o impacto nessas operações. As consequências seriam a impossibilidade de registrada a DI antecipada, a não autorização de descarga direta, fora em alguns casos em que o porto não tem a capacidade de receber essas mercadorias, ocasionando 15 mil dólares de *demurrage* por dia, em função da não atracação. Além disso, comentou que já estão sentindo os impactos desse problema ante a importação por outros portos. Continuou dizendo que realmente tais mercadorias estão recebendo a “prioridade 10” (cargas de grande volume), para tratamento da Anvisa. Contudo, para esse tipo de prioridade, a Anvisa costuma deferir num prazo em torno de 7 dias, a partir



da chegada do navio no Brasil, o que por si só, já acarreta um aumento significativo do prazo do desembaraço, e um impacto muito grande na operação.

A Sra. Fabiana Lins disse que entende a situação e se colocou novamente à disposição para essa intermediação com a gerência do órgão em Brasília (também possível pelo canal FALABR, por onde disse estarem respondendo rapidamente).

O representante do Sindiex disse que também protocolaram (na última sexta-feira – 09/09/24) perante a Anvisa de Brasília um requerimento formal com diversas dúvidas, até mesmo mais específicas do que as postas pela Sra. Fabiene e estão aguardando esse retorno. Colocou que é bom saber que têm essa abertura de interlocução também com a Anvisa de Vitória, caso não se tenham avanços em Brasília, até porque disse saber de um movimento de greve dos Auditores da Anvisa, que tem levado a uma comunicação mais dificultosa no momento.

O Sr. Lucca Cascelli Sodré, advogado do escritório Mattar Vilela Advogados, fez um comentário sobre o FALABR pontuado pela Sra. Fabiana Lins, dizendo que encaminhou para esse canal algumas dúvidas, trazendo algumas hipóteses a exemplo de cargas que já haviam sido embarcadas e que estavam em trânsito para o Brasil, antes do início da vigência desse novo tratamento administrativo, indagando sobre a necessidade de requerimento de licença de importação. Contudo, considerou o retorno desse canal muito superficial. Assim, sugeriu um contato mais próximo com essa gerência da Anvisa em Brasília, talvez disponibilizando um e-mail, dada o impacto e dificuldades inerentes desse novo tratamento administrativo.

A Sra. Fabiana Lins respondeu que o canal mais direto para falar com a gerência de Brasília é o SAT (em que disse chegar bem rápido para essa gerência). Além disso, reforçou que podem mandar e-mail para a gerência de Vitória (supracitado) e que havendo muitas dúvidas sobre o assunto, poderia tentar uma reunião com a gerência central de Brasília.

Encerrados os itens de pauta, o Sr. Paulo do Sindamares indagou a Sra. Fabiana Lins se amanhã haveria greve ou operação tartaruga. Em resposta, ela disse que, realmente, amanhã era dia de paralisação e só saberia amanhã se todos os servidores aderiram, ocasião em que só atenderiam as emergências.

A Sra. Luciana Mattar aproveitou o ensejo para convidar a todos para o 12º Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, que vai acontecer no Espírito Santo, de 25 a 27 de setembro, contendo diversas autoridades locais e nacionais, tendo também, de modo inédito no Brasil, um julgamento simulado do Tribunal Marítimo (onde participarão toda a composição do Tribunal: desembargadores, Procuradoria, etc.). O convite e maiores informações estão no site da OAB.

Não havendo mais assuntos a serem tratados, a Sra. Delegada da Alfândega encerrou a reunião, agradecendo a participação de todos.

*Assinatura digital*

LUIZ CLÁUDIO PEIXOTO LOBO

Delegado-Adjunto da Alfândega do Porto de Vitória

Coordenador Suplente da Colfac/Vitória

*Assinatura digital*

EMILIANO DE AGUIAR PEDROZO  
Representante do MAPA/VIGIAGRO/ES

*Assinatura digital*

FABIANA PEREIRA LINS  
Representante da ANVISA/ES

LISTA DE PRESENÇA: 28ª Reunião da Colfac/Vitória

Data: 14/08/2024

Participantes

Nome	Email
Adriana Junger Lacerda	
Luiz Claudio Peixoto Lobo	
Fitarone (Convidado) (Não verificado)	
Sindiex	sindiex@sindiex.org.br
Wania - Race (Não verificado)	
Emiliano de Aguiar Pedrozo	emiliano.pedrozo@agro.gov.br
GIOVANNI - CENTROROCHAS (Não verificado)	
VITORIA SHIP SUPPLIER (Não verificado)	
Reroldi Vinicius Pereira Monteiro	rmonteiro@vports.com.br
Pedro.Rizzo	pedro.rizzo@loginlogistica.com.br
Aline.Severo	aline.severo@loginlogistica.com.br
Nicacio Junior	Nicacio.Junior@vale.com
Leandro Cordeiro	LeandroCordeiro@SINDAMARES1989.onmicrosoft.com
Pedro Diniz Torres (Não verificado)	
Sandro Rodrigues - CCCV (Não verificado)	
Sarah Vieira	sarah.vieira@tercaarmazens.onmicrosoft.com
Fabiana Pereira Lins	cvpaf-es@anvisa.gov.br
Tania Fatima de Sousa Lima	tania.f.lima@rfb.gov.br
Adesil Costa	adesil.costa@vale.com
Alcineia Lauredo Cypreste Bolzoneli	alcineia.bolzoneli@comexport.com.br
Daniela Ribeiro Caldellas Quadros	Daniela.Quadros@antaq.gov.br
Vicente Barboza	vicente.barboza@vale.com
Claudia Maria Dias Macedo Delmaestro	claudia.delmaestro@comexport.com.br
Sara.Rocha	sara.rocha@loginlogistica.com.br
Clauber - SINDAEES (Não verificado)	
Alyne (Não verificado)	
Amanda de Almeida Buarque	abuarque.inter@usiminas.com
Paulo Alves (Não verificado)	
Luciene (Não verificado)	
Rodrigo Carneiro	rcarneiro@realcafe.com.br
Paulo Alves (Não verificado)	

Luciana Mattar (Não verificado)	
Gabriel Comarela Bortolini	<a href="mailto:gabriel.bortolini@unicafe.com.br">gabriel.bortolini@unicafe.com.br</a>
Waldemir Nogueira de Souza	
Wellington Victoriano (SINDAEES) (Não verificado)	
Luana Lima	<a href="mailto:luana.lima@sertrading.com">luana.lima@sertrading.com</a>
Paula.Mendonca	<a href="mailto:paula.mendonca@loginlogistica.com.br">paula.mendonca@loginlogistica.com.br</a>
Douglas Fonseca Coutinho	
Tertuliano.Thomaz	<a href="mailto:tertuliano.thomaz@loginlogistica.com.br">tertuliano.thomaz@loginlogistica.com.br</a>
Alexandra.Costa	<a href="mailto:Alexandra.Costa@loginlogistica.com.br">Alexandra.Costa@loginlogistica.com.br</a>
Paulo SINDAMARES (Convidado) (Não verificado)	
VITORIA SHIP SUPPLIER (Não verificado)	
Loureiro, Ronan	<a href="mailto:ronan.loureiro@arcelormittal.com.br">ronan.loureiro@arcelormittal.com.br</a>
Vitor.Santana	<a href="mailto:Vitor.Santana@loginlogistica.com.br">Vitor.Santana@loginlogistica.com.br</a>
Claudio Pinheiro (MSC Brasil Ltda)	<a href="mailto:claudio.pinheiro@msc.com">claudio.pinheiro@msc.com</a>
Vanessa Moreira	<a href="mailto:vanessa.moreira@vale.com">vanessa.moreira@vale.com</a>
Jefferson Ribeiro Schulz	<a href="mailto:jefferson.schulz@imetame.com.br">jefferson.schulz@imetame.com.br</a>
Fabiene Goncalves Benachio	<a href="mailto:fabiene.nelsonheusi@outlook.com">fabiene.nelsonheusi@outlook.com</a>
Mary Ane de Souza	<a href="mailto:mary.souza@unicafe.com.br">mary.souza@unicafe.com.br</a>
Henrique Sávio (Não verificado)	
Maiara Mauro Preti	<a href="mailto:maiara.preti@samarco.com">maiara.preti@samarco.com</a>
Renata Vaz Claudio	<a href="mailto:renata.vaz@cooabriel.coop.br">renata.vaz@cooabriel.coop.br</a>
Monica Rodrigues	<a href="mailto:monica@nicchio.com.br">monica@nicchio.com.br</a>
VITORIA SHIP SUPPLIER (Não verificado)	
Cláudio Melim (Não verificado)	
Lucas Bozolan Mendes	<a href="mailto:lmendes@vports.com.br">lmendes@vports.com.br</a>
Angela Cardozo (Não verificado)	
Fabiene Benachio (Não verificado)	
Debora Campos	<a href="mailto:debora.campos@vale.com">debora.campos@vale.com</a>
Elielton Almeida Cometti	<a href="mailto:eacometti@vports.com.br">eacometti@vports.com.br</a>
MARCO ZON (Não verificado)	
Wernersbach, Andre Simao	<a href="mailto:andre.wernersbach@arcelormittal.com.br">andre.wernersbach@arcelormittal.com.br</a>
Simone Souza	<a href="mailto:simone.souza@sertrading.com">simone.souza@sertrading.com</a>
Clauber - SINDAEES (Não verificado)	
Lucca Cascelli Sodré – MattarVilela (Não verificado)	
Amanda Simonelli Moreira	



**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:

**LUIZ CLAUDIO PEIXOTO LOBO em 14/10/2024.**

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:

**AP14.1024.12235.6668**

**Código Hash obtido através do algoritmo SHA-256:**

**0QHk0ELjNHDqQnnNj9xE1VeIKXJxg/7j0wnxQ/KW5fc=**