

## Aduana

A Alfândega do Porto de Santos foi procurada para falar sobre os impactos das greves dos auditores e dos analistas tributários. O órgão informou que não comentará as manifestações.

portomar@atribuna.com.br

# Porto & Mar

## Greve de auditores em Santos afeta arrecadação de R\$ 1,8 bilhão

Problema foi destacado por agentes de navegação, que também relatam navios zarpando sem as cargas previstas

FERNANDA BALBINO  
DA REDAÇÃO

Navios deixando o Porto de Santos sem todas as cargas previstas, sem tripulantes e nem o consumo de bordo necessário para as viagens. Cargas explosivas retidas em pátios por longos períodos, contrariando recomendações internacionais. O adiamento na arrecadação de R\$ 1,8 bilhão em impostos relativos a mercadorias de importação e exportação. Estes são alguns dos reflexos causados pela paralisação de auditores da Receita Federal no cais santista, segundo os agentes marítimos que atuam na região.

E os agentes temem novos prejuízos até o final desta semana, já que os auditores prometem uma operação-padrão todos os dias até sexta-feira.

Os auditores fiscais reivindicam reposição salarial. Para isso, iniciaram paralisações às terças e quintas-feiras no dia 14 do mês passado. Já os analistas tributários iniciaram sua operação padrão no último dia 19, pelo mesmo motivo.

Segundo o Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais (Sindifisco), a cada dia de paralisação, mil contêineres deixam de ser liberados no dia em que seu despacho é apresentado – devido ao protesto, o aval acaba saindo



Operação-padrão de funcionários da Alfândega tem atrasado a liberação de cargas no complexo santista

apenas dias ou semanas depois, acumulando o serviço. Com isso, desde o início do movimento, o valor dos impostos que deixaram de ser arrecadados na data devida chegou a R\$ 1,8 bilhão.

A operação-padrão também tem provocado problemas de segurança, de acordo com o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Ma-

rítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque. “A agência encontrou dificuldades no atendimento da solicitação da operação de transbordo (de uma carga de explosivos). Esse tipo de mercadoria não pode permanecer em zona primária do operador portuário. A solicitação foi efetuada para que o contêiner permanecesse

em zona secundária em observância à norma que versa sobre as cautelas e saúde dos trabalhadores portuários”, relatou.

### REDUÇÃO

O obstáculo mais comum enfrentado pelos agentes marítimos é o reduzido número de senhas disponibilizadas para atendimento ao público. Isso

prejudica, principalmente, o desembaraço de mercadorias de importação. “O tempo de análise das correções, retificações, é de 6, 7 dias e, às vezes, até ultrapassa esse prazo em muito. Essa demora provoca a permanência do contêiner no terminal, além do tempo normal, com custos de armazenagem e sobreestadia, a demurrage”, destacou Roque.

Já na exportação, o problema é relacionado ao atraso das cargas que precisam passar por análises da Receita Federal. A dificuldade acontece em casos em que há necessidade de exame documental, além de conferência física, nos canais vermelho e amarelo.

### TRIPULANTES

De acordo com o diretor-executivo do Sindamar, o embarque de tripulantes também está prejudicado. Alguns trabalhadores precisaram recorrer a outros portos ou até mesmo retornar ao país de origem.

Há relatos de que a situação não está tão crítica em outros portos, apesar do movimento ser nacional. Isso ocorre devido ao volume de cargas que passa por Santos e por sua importância no cenário brasileiro, o que leva o protesto local a ser mais exemplar.

Outro resultado na região é que vários navios zarparam de Santos sem receber o consumo de bordo. Segundo Roque, em determinadas situações, os servidores da Receita Federal impõem a necessidade de declarações que justifiquem o embarque de alimento aos trabalhadores. Também houve casos de materiais não autorizados, como cervejas, refrigerantes, enlatados e cigarros. Em outro episódio, um fiscal concluiu que o navio não tinha de receber a mercadoria em Santos e determinou que o abastecimento ocorresse apenas na próxima escala.

“Deve-se entender que a tripulação precisa se alimentar e beber água e o simples fato de o pedido não ser atendido demonstra uma total falta de coerência, um ato desumano. Nem material de higiene e limpeza está sendo autorizado, tampouco material como tintas e peças de reposição e sobressalentes para o navio”.

### IMPACTOS

Para o diretor do Sindamar, fatores econômicos e a greve resultam em perdas para todos os segmentos que interagem com o comércio exterior e dificilmente são recuperáveis. Ele aponta, como consequência, os impactos na balança comercial e a deterioração da imagem do Porto.

“É incompreensível o País estar atravessando um crise econômica profunda que afeta toda a cadeia logística de comércio exterior e o Governo Federal não se preocupar com a queda de arrecadação. Há uma inércia latente na aproximação com os servidores com alguma iniciativa que suspenda o movimento”, disse José Roque.