



**MERCOSUR/SGT N° 5/ACTA N° 02/20**

**REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA LVIII REUNIÓN ORDINARIA DEL  
SGT N° 5 "TRANSPORTE"**

Se realizó por sistema de videoconferencia, según lo establecido en la Resolución N° 19/12 "Reuniones por el Sistema de Videoconferencia", bajo la Presidencia *Pro Tempore* de Uruguay, entre los días 24 y 25 de septiembre de 2020, la Reunión Técnica Preparatoria de la LVIII Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte", con la participación de las Delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Las Delegaciones de Chile y Perú participaron por el sistema de videoconferencia de conformidad a la Decisión CMC N° 18/04 "Régimen de Participación de los Estados Asociados al MERCOSUR", y manifestaron su acuerdo con relación al Acta de la Reunión Técnica Preparatoria de la LVIII Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte".

El Coordinador Nacional en ejercicio de la PPTU dio inicio a la reunión dando la bienvenida a las delegaciones y puso a consideración la agenda de la reunión, la cual fue aprobada.

La Lista de Participantes consta como **Anexo I**.

La Agenda consta como **Anexo II**.

El Resumen del Acta consta como **Anexo III**.

En la reunión fueron tratados los siguientes temas:

**1. ARMONIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE FISCALIZACIÓN DEL  
TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE.**

**1.1. Perfeccionamiento de la Resolución GMC N° 34/19**

La PPTU recordó que en la LV Reunión Ordinaria, la Delegación de Argentina propuso realizar un complemento o adenda a la Resolución GMC N° 34/19 sobre Documentos de Porte Obligatorio, a efectos de contemplar que los mismos puedan ser presentados también en formato electrónico o soporte digital, aportando un proyecto de Resolución en ese sentido.

Agregó que según surge del Acta de la LVII Reunión Ordinaria, se observó en general una opinión favorable de las delegaciones en ese sentido, si bien la Delegación de Uruguay planteó su preocupación por la necesidad de gestionar la

transición entre soporte papel y digital entre los países involucrados, por cuanto para que se cumpla la razón de ser del documento de porte obligatorio, una parte lo exhibe y la otra debe estar en condiciones de extraer la información para poder concluir si se cumple el requisito que se pretende verificar. Ello implica la necesidad de una conformidad o acuerdo bilateral que gestione esa transición.

A efectos de poder llegar a un acuerdo sobre este tema, la Delegación de Uruguay sometió a consideración de las delegaciones una variante al proyecto de resolución en estudio, la que en su parte dispositiva recoge lo sugerido por la Delegación de Argentina, agregando el requisito de acuerdo entre los países involucrados, a efectos de gestionar la transición. Dicha propuesta se agrega como **Anexo IV**.

Las delegaciones aprobaron dicha Adenda y acordaron elevarla al Plenario con vistas a su aprobación en la próxima reunión ordinaria y posterior encaminamiento al GMC.

## 1.2. Lista de pasajeros web

La PPTU recordó que el tema surge a partir de la experiencia de la lista de pasajeros web implementada en Argentina a nivel nacional y que fuera compartida por dicha Delegación con motivo de la LVII Reunión Ordinaria del Subgrupo, en virtud de las ventajas que dicha herramienta ofrece para diferentes reparticiones gubernamentales.

Agregó que según se observa del tratamiento del tema en la reunión anterior, las delegaciones han venido analizando el tema en conjunto con las autoridades de Migración de sus respectivos países, en virtud de sus competencias específicas en la materia, planteando la necesidad de definir los próximos pasos, teniendo en cuenta que para la próxima reunión ordinaria de noviembre, se deberá preparar el Plan de Trabajo 2021-2022.

A efectos de complementar lo informado en aquella instancia, solicitó la intervención del Comisario Mayor Ney Da Rosa, Director del Departamento de Servicios Inspectivos de la Dirección Nacional de Migración de Uruguay, quien confirmó que al presente la lista de pasajeros se sigue exigiendo en formato papel, aun cuando en algunos casos las empresas también realizan un envío anticipado por vía web. Mencionó asimismo que a la fecha existen dos proyectos de digitalización de la lista de pasajeros, uno asociado a la operativa del Aeropuerto Internacional de Carrasco y otro por parte de una empresa de transporte fluvial. En general compartió la visión de que sería importante digitalizar estos procedimientos a los efectos de acelerar los trámites en frontera.

La Delegación de Argentina reiteró lo dicho en la última reunión del Subgrupo con relación a su experiencia en la implementación de la lista de pasajeros web a nivel nacional, destacando las ventajas que dicha herramienta ofrece con respecto a la trazabilidad de los pasajeros y la agilización de los trámites migratorios, ya que esta operatoria permite brindar de manera anticipada a las autoridades de los pasos fronterizos la información de los traslados, vehículos y pasajeros.

De conformidad con lo expresado en la última reunión del Subgrupo, puntualizó las ventajas de la herramienta del DUT (Documento Universal de Transporte), inicialmente concebido para los servicios ocasionales de turismo, para la

trazabilidad de los pasajeros durante los operativos de repatriación llevados a cabo durante la pandemia.

En otro orden, el Sr. Alejandro Acosta, Coordinador de Análisis Operativo de la Dirección de Control Terrestre de Migraciones de Argentina, informó respecto a la Disposición DNM N° 3025/2020 que implementa la Declaración Jurada Electrónica para tener un seguimiento y trazabilidad de las personas que ingresan y egresan del territorio. La misma se puede completar desde la página web de Migraciones, [www.migraciones.gob.ar](http://www.migraciones.gob.ar), y dicha información precargada permite un proceso del control más dinámico. La misma debe confeccionarse con un plazo de hasta 48 horas previas al viaje. En dicha declaración se agregan además requisitos relacionados con los controles sanitarios previstos en la Resolución N°1472/2020 del Ministerio de Salud. La normativa mencionada consta como **Anexo V**.

La Delegación de Brasil informó que viene trabajando con las Autoridades de Migraciones en el aprovechamiento múltiple de las informaciones brindadas en la lista de pasajeros entendiendo que su emisión vía web permitirá dar celeridad a los procedimientos en fronteras.

La Delegación de Paraguay informó que la Dirección Nacional de Transporte está coordinando con la Dirección General de Migraciones, así como con los permisionarios del transporte de pasajeros, la creación e implementación de la lista de pasajeros web, para que en forma automática se pueda brindar los datos en los puntos de fronteras, de manera de agilizar los mismos. Procurará presentar una Estructura de datos para la próxima reunión.

Asimismo, manifestó que es de importancia que dicha información sea utilizada en coordinación con las autoridades sanitarias, como un nuevo actor en virtud la situación actual de pandemia.

El tema continúa en agenda.

## 2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

### 2.1. Estado de situación del proceso de actualización del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas luego de la aprobación de la Decisión CMC N°15/19.

Con relación al "Informe de la Secretaría de la ALADI" donde se identificaron posibles inconsistencias en las versiones en español y portugués del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR aprobado mediante la Decisión CMC N°15/19, la Secretaría del MERCOSUR informó que el GMC la instruyó a elaborar una Fe de Erratas con las modificaciones que constan como **Anexo VI**.

El representante de ALADI informó que estará aguardando la Fe de Errata para proceder a las correcciones y posterior protocolización del Acuerdo.

### 2.2. Requisitos para la elaboración de las Fichas de Emergencia.

La PPTU recordó que en la reunión preparatoria de la LVII Reunión Ordinaria del SGT N°5 fueron presentadas dos propuestas de modelos de Ficha de emergencia:

una por la Delegación de Argentina y otra de la ABIQUIM circulada por la Delegación de Brasil.

Al respecto, indicó que formuló comentarios sobre las dos propuestas en la reunión virtual del Grupo de Trabajo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas, efectuada el 10 de junio del corriente, y también en la LVII Reunión Ordinaria del SGT N°5, en los términos que aparecen en las actas respectivas. Finalmente, expresó que luego de dicha reunión no tomó conocimiento de una nueva versión del modelo de Ficha de Emergencia.

La Delegación de Argentina informó que tomó en cuenta todos los comentarios y propuestas de correcciones formuladas por las Delegaciones y se comprometió a circular a la brevedad la nueva versión del modelo de Ficha de Emergencia para ser sometida al análisis y aprobación por el resto de las Delegaciones, con el objetivo de que se pueda aprobar un proyecto de Resolución en la próxima reunión ordinaria.

La Delegación de Paraguay agradeció y solicitó que se realice una reunión previa a la reunión ordinaria para discutir el tratamiento del tema Ficha de Emergencia presentada por Argentina.

El tema continúa en agenda.

### **2.3. Armonización de los procedimientos de control del transporte por carretera de mercancías peligrosas**

La Delegación de Argentina destacó la necesidad de revisar la Resolución GMC N° 10/00 "Instrucciones para la Fiscalización del Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR", atento a la próxima internalización de la Dec. CMC N° 15/19. Asimismo, recordó que en la última reunión ordinaria del SGT N°5 presentó una propuesta de Manual de Fiscalización del transporte de mercancías peligrosas.

La Delegación de Uruguay expresó que realizó un análisis preliminar de los primeros Capítulos de la propuesta de Manual de Fiscalización del Transporte de Mercancías Peligrosas presentado por la Delegación de Argentina, a partir del cual identificó varias propuestas de modificaciones que comunicará una vez que concluya con la revisión total del mencionado documento.

La Delegación de Brasil manifestó que se encuentra en proceso de actualización el Manual de Fiscalización del Transporte por Carretera Nacional e Internacional de Productos Peligrosos que presentara a las demás delegaciones en la LV reunión ordinaria del SGT N°5. Agregó que espera concluir la actualización de dicho documento antes de la próxima reunión ordinaria del SGT N°5.

La Delegación de Paraguay manifestó que es importante seguir trabajando sobre el documento presentado por la Delegación de Argentina con los aportes de las demás delegaciones.

Las delegaciones se comprometieron a continuar con el intercambio de opiniones sobre el contenido del documento elaborado por la Delegación de Argentina, con el

objetivo de disponer de una versión lo más avanzada posible en la próxima Reunión Ordinaria.

El tema continúa en agenda.

### 3. PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE

#### 3.1. Empleo de Neumáticos Superanchos en ejes delanteros con suspensión neumática en ómnibus

La PPTU reiteró que mantiene la propuesta de proyecto de resolución presentada en 2018, (DT N° 02/18) (Anexo VIII) de la LIV Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte", la cual contiene algunas especificaciones técnicas que ameritan una discusión al respecto.

La Delegación de Argentina recordó los acuerdos bilaterales que permiten el uso de neumáticos superanchos en ómnibus de doble piso y particularmente la propuesta presentada por Uruguay de un proyecto de resolución, que se vienen tratando desde el año 2018.

La Delegación de Brasil informó que la reglamentación del uso de neumáticos superanchos en ómnibus y camiones sigue en análisis por el Departamento Nacional de Tránsito – DENATRAN, comprometiéndose a informar en la próxima reunión los avances que pudieran surgir.

La Delegación de Paraguay informó que han estado trabajando en un proyecto de resolución sobre el empleo de Neumáticos Superanchos en ómnibus, el cual se originó en el Comité de Pesos y Dimensiones, y cuenta con un dictamen jurídico conclusivo favorable para su aprobación. Agregó que la instrumentación de la resolución antes mencionada se deberá realizar de manera gradual, acompañando las acciones que se están adoptando en materia de básculas y control de pesos de vehículos. El dictamen consta como **Anexo VII**.

El tema continúa en agenda.

#### 3.2. Ómnibus MERCOSUR

La Delegación de Uruguay expresó que no había recibido aún ningún comentario sobre los dos documentos que presentó en las dos reuniones anteriores del SGT N°5, con los resultados y conclusiones de la experiencia piloto de uso de varios ómnibus de 15m, del tipo 8x2, y de dos pisos. Recordó que se había elevado a consideración de las autoridades de transporte de su país un primer proyecto de Resolución por el cual se admite la circulación de los ómnibus de hasta 15m de largo total cuando cumplieren con los requisitos técnicos que allí se indican, el cual continúa a consideración de las Autoridades correspondientes.

Asimismo, informó que en el Acta de la reunión de la Comisión de la Industria Automotriz (CIA), desarrollada entre el 17 y el 21 de agosto del corriente las delegaciones discutieron sobre el abordaje de la actualización de la Resolución GMC N° 19/02 "Reglamento Técnico MERCOSUR de Vehículos de la Categoría M3 para el Transporte Automotor de Pasajeros por Carretera (Ómnibus de Media y

Larga Distancia)" y N° 20/02 "Reglamento Técnico MERCOSUR de Vehículos Livianos de la Categoría M2 para el Transporte Público Automotor de Pasajeros contra Retribución Internacional por Carretera (Ómnibus de Media y Larga Distancia).

Destacó la importancia que tiene esa referencia en el Acta de la reunión de la CIA, pues no se van a poder actualizar los RTM hasta tanto, en el ámbito del SGT N°5, se revisen y, eventualmente, se establezcan nuevos límites de pesos y dimensiones para vehículos de transporte de pasajeros.

Recordó que en la Resolución GMC N°65/08, el largo máximo de un ómnibus es 14m, la altura máxima es 4,10m, los pesos por ejes no contemplan neumáticos superanchos o ejes no homogéneos con diferentes tipos de neumáticos, y además las delegaciones en el SGT N° 5 no se han expedido sobre el peso promedio por pasajero, el peso mínimo por equipaje acompañado, y la relación Potencia/Peso mínima a exigir a los vehículos de transporte de pasajeros.

Finalmente, expresó que es necesario trabajar este tema conjuntamente con el Subgrupo N°3.

La Delegación de Argentina expresó que hay un amplio trabajo a realizar en esta materia, y que las definiciones que se requieren adoptar en la órbita del SGT N°5 van más allá del ómnibus de 15m. Destacó que la industria automotriz ha desarrollado nuevas tecnologías aplicables a los vehículos de transporte de pasajeros, y por tanto entiende que el SGT N°5 debería apoyarse en los representantes de la industria y del sector privado.

La Delegación de Paraguay, se ratifica la libre circulación de ómnibus de doble piso de 15 mts, conforme resolución MOPC N° 57/2018.

El tema continúa en agenda.

### **3.3.-Establecimiento de tolerancia en la medición de peso por eje y peso bruto total en los vehículos de transporte por carretera.**

La PPTU informó sobre el estado de situación del tema, conforme a lo registrado en el acta de la última reunión ordinaria del SGT N°5.

La Delegación de Brasil expresó que, a su juicio, estaría faltando una etapa más, que consistiría en la elaboración de un cuadro resumen de la normativa de cada país, para observar de una forma sencilla cómo se tratarán en la región los excesos de pesos en los vehículos de transporte.

La Delegación de Chile hizo referencia a un cuadro comparativo que años atrás había sido elaborado por el sector privado de su país.

La Delegación de Paraguay destacó que el tipo de información que planteó elaborar la Delegación de Brasil podría estar incluida en el sitio web del SGT N°5 que ha propuesto conformar y sobre el cual se extenderá en el tratamiento del tema 5.2 de la agenda.

Todas las delegaciones acordaron remitir a la Delegación de Brasil las informaciones correspondientes a límites de pesos y tolerancias, a efectos de actualizar los cuadros por país que aparecen en el Acta de la LII reunión del SGT N°5.

A ese respecto, la Delegación de Brasil solicitó que se remitan las dichas informaciones en un plazo máximo de treinta días, a partir de esta fecha, para que haya tiempo suficiente para la citada actualización y presentación en la próxima Reunión Ordinaria.

El tema continúa en agenda.

### 3.4. CITV para Vehículos Especiales

En cumplimiento a lo acordado en la última reunión, las delegaciones expusieron sobre los controles técnicos específicos a que deben someterse los vehículos especiales, y sobre cuáles son los organismos o empresas autorizadas a emitir los informes de aptitud técnica de dichos vehículos.

La Delegación de Uruguay presentó un informe con los requisitos adoptados en su país en las inspecciones técnicas realizadas a los vehículos de transporte de cargas especiales y a los vehículos especiales, el que consta como **Anexo VIII**.

La Delegación de Argentina expresó que en su país existen ciento veinte talleres de revisión técnica autorizados, los cuales cuentan con ingenieros responsables. Agregó que ingenieros matriculados, vinculados con los talleres antes mencionados, son los que elaboran los informes de aptitud de los vehículos especiales que luego deben presentarse, junto a otros documentos, ante la Dirección Nacional de Vialidad.

La Delegación de Paraguay manifestó que en su país se solicita una autorización especial al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, Dirección de Vialidad, luego de la solicitud presentada por el recurrente la Patrulla de la Policía Caminera dependiente del MOPC, conceden un documento para circulación estableciendo el punto final de destino.

Asimismo, reiteró que mientras no exista una norma específica sobre el tema exigirán, que para poder circular, los mencionados vehículos cuenten con certificados otorgados por los talleres autorizados para realizar la inspección técnica de los vehículos convencionales.

La Delegación de Brasil se comprometió a presentar un informe detallado sobre los requisitos mínimos que deben de cumplir los vehículos especiales.

La Delegación de Chile manifestó que en su país existe un Manual que contiene los requisitos técnicos que deben cumplir dichos vehículos para poder circular.

El tema continúa en agenda.

#### **4. TEMAS DERIVADOS DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 3 "REGLAMENTOS TÉCNICOS" Y EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD – COMISIÓN DE INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**

##### **4.1 Luces de identificación vehicular**

El representante de la Delegación de Uruguay en la Comisión de la Industria Automotriz (CIA) del SGT N° 3, Ing. Emiliano García, informó sobre el estado de avance de la elaboración del Proyecto de Reglamento Técnico Mercosur (RTM) de referencia. El mismo está siendo elaborado sobre la base del Reglamento 48 de la ONU, la normativa norteamericana FMVSS N° 108 y la Resolución CONTRAN BR N° 667/17 en lo relativo a las luces "Tres Marías".

Agregó que en la última reunión, realizada en agosto de 2020, la CIA tomó conocimiento del Proyecto de Resolución, publicado en el sitio web del MERCOSUR, sobre Características de Instalación y Colores de las Luces de Identificación Adicionales ("Tres Marías"), que fuera elaborado en el ámbito del SGT N° 5 y que luce como Anexo XI del Acta N° 02/19, correspondiente a la LVI Reunión Ordinaria del mencionado Subgrupo.

Agregó que el asunto fue tratado por los Coordinadores Nacionales del SGT N°3 acordándose invitar a los Coordinadores Nacionales del SGT N°5 para discutir temas en común.

La PPTU recordó que, de acuerdo con los procedimientos establecidos en el Anexo II de la Decisión. CMC N°24/14, los subgrupos de trabajo pueden desarrollar tareas conjuntas, lo que sería apropiado en este caso.

La Delegación de Argentina expresó que, a su juicio, la instrucción al SGT N°3 para analizar el proyecto de Resolución sobre las luces "Tres Marías" ya había sido formulada. Agregó que, en dicho proyecto, el requisito de instalación de las luces "Tres Marías" es optativa, quedando a juicio de cada Autoridad Competente exigir su empleo obligatorio en los vehículos; en esta última opción, los colores de las luces sólo podrán ser los indicados en el proyecto.

Finalmente, destacó que es una necesidad que el proyecto de Resolución del SGT N°5 sea aprobado a efectos de evitar que se generen problemas para las empresas durante la fiscalización de las operaciones de transporte.

El tema continúa en agenda.

##### **4.2 Clasificación de Vehículos Automotores y Remolques**

El SGT N° 5 tomó nota del punto 10.1 del Acta N°02/20 de la LXXIII Reunión Ordinaria del SGT N° 3 "Reglamentos Técnicos y Evaluación de la Conformidad" en la cual los Coordinadores Nacionales acordaron invitar, para la próxima Reunión Ordinaria del SGT N° 3, a los Coordinadores Nacionales del SGT N° 5, para intercambiar comentarios sobre aspectos relacionados a la Resolución GMC N° 60/19 "Reglamento Técnico MERCOSUR sobre clasificación de Vehículos Automotores y Remolques", así como otros temas en común de ambos SGTs.

El tema continúa en agenda.



#### 4.3 Cinturón de Seguridad

El representante de Uruguay ante la Comisión de la Industria Automotriz (CIA) del SGT N° 3, con relación a los avances respecto al Reglamento Técnico sobre cinturones de seguridad, informó que, finalizado el trabajo en el ámbito de la CIA, se elaboró un Proyecto de Resolución, que a la fecha de realización de la última reunión del SGT N° 3, se encontraba en consulta pública.

Con relación a los avances respecto al Proyecto de Resolución GMC N° 07/19 "Reglamento Técnico MERCOSUR sobre Anclajes de los Cinturones de Seguridad y Anclajes de los Sistemas de Retención Infantil", informó que, luego de pasar por una instancia de consulta pública en Brasil, el mismo volvió al ámbito de la CIA, estimándose que en la próxima reunión podría elevarse al GMC el texto definitivo de una Resolución en la materia.

El tema continúa en agenda.

#### 5. INTEGRACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGAS. SISTEMATIZACIÓN DE DATOS DEL SGT N°5 DEL MERCOSUR

##### 5.1. Informe de la Reunión de la Comisión de Integración de la Información de Transporte de Pasajeros y de Carga

Las delegaciones tomaron conocimiento de la reunión de la Comisión de Integración de la Información de Transporte de Pasajeros y de Cargas, realizada el 17 de septiembre, en la cual se analizó el estado de situación del proyecto y las estrategias de avance. El acta consta como **Anexo IX**.

##### 5.2. Creación del sitio web del SGT N° 5

La Delegación de Paraguay informó que se encuentra desarrollando una propuesta para la implementación de un sitio web del SGT N° 5, a los efectos de volcar allí la normativa vigente sobre transporte de los distintos países, así como normativa relacionada con otros actores con quien se trabaja interinstitucionalmente tales como aquellos relacionados con las materias de migraciones, salud, entre otras. Agregó que, a su entender, dicho esfuerzo redundaría en un beneficio tanto para los Organismos de Aplicación del ATIT, como para el sector privado, estimando que el sitio web podría estar disponible en la página del MERCOSUR.

La PPTU solicitó la intervención del Coordinador de la Unidad de Comunicación e Información del MERCOSUR (SM/UCIM), a efectos de compartir su experiencia con relación a iniciativas similares en otros Subgrupos dentro del MERCOSUR.

En su intervención, el funcionario manifestó su preocupación por aspectos tales como los costos y el mantenimiento de los sitios y la necesidad de personal que se ocupe de la actualización de los mismos, pues lamentablemente hoy muchos de ellos se encuentran con informaciones desactualizadas y en muchos casos son abandonados.

En ese sentido, puso énfasis en que, de acuerdo a su experiencia, dicha iniciativa exige un importante esfuerzo no sólo para el desarrollo y puesta en funcionamiento, sino también para el mantenimiento, validación y actualización de contenidos, necesitando una persona dedicada a tales efectos y previendo lo relativo a la dinámica de la rotación de la Presidencia Pro Témpore.

Sin perjuicio de lo expresado, consideró muy positivo el proyecto, en la medida en que se tengan en cuenta los peligros a que se hacía mención, y se puso a disposición para colaborar en lo que sea necesario, en la medida en que se decida llevar adelante la iniciativa.

Las delegaciones agradecieron el aporte de la UCIM y consideraron muy interesante la iniciativa planteada por la Delegación de Paraguay, quedando a la espera de la presentación de la misma en la próxima reunión ordinaria.

## 6. IDENTIFICACIÓN ELECTRÓNICA DE VEHÍCULOS – RFID

La Delegación de Uruguay realizó una breve enumeración de las últimas acciones desarrolladas en el SGT N°5 con relación a las aplicaciones de la tecnología RFID en el sector transporte. Destacó que la falta de interoperabilidad de los sistemas de RFID empleados en el transporte por carretera en el MERCOSUR constituiría una importante traba para el aprovechamiento de los beneficios que puede brindar esta tecnología.

Asimismo, de conformidad con el compromiso asumido en la última reunión ordinaria presentó un cuadro comparativo donde se incluyen tipos de tags empleados en los vehículos, rangos de frecuencias, y protocolos de lectura.

En este estado del tratamiento del tema en el SGT N°5, consideró que resulta imprescindible obtener el punto de vista del SGT N°1 sobre el rol que puede jugar en la estandarización de la tecnología RFID en el sector transporte, para lo cual puso a consideración de las demás delegaciones un proyecto de nota a ser presentada a la Coordinación Nacional del SGT N°1 de la PPTU con copia al GMC, en función de lo previsto en Anexo II de la Decisión CMC N° 24/14, sobre Tareas Conjuntas entre los Órganos de la Estructura Institucional del MERCOSUR.

El borrador de nota consta como **Anexo X** e incluye el cuadro comparativo al que se hizo mención.

Las delegaciones coincidieron en proceder conforme a lo sugerido por la Delegación de Uruguay, encomendándole a la PPTU adelantar el contacto con la Coordinación Nacional del SGT N°1 de su país en los términos expresados en el borrador de nota presentado.

El tema continúa en agenda.

## 7. SEGUROS EN EL ÁMBITO DEL MERCOSUR

### 7.1. Análisis de la posibilidad de contratación en el país de destino, de los seguros exigidos por el ATIT

La PPTU recordó que si bien en más de una oportunidad, por parte de la Delegación de Argentina, se adelantó su impedimento legal para acceder a la contratación de los seguros exigidos por el ATIT en el país de destino o tránsito de la empresa, lo cual permite adelantar que no hay consenso, atento a lo previsto en el numeral 2 de la Resolución GMC N° 07/92, se realizó la consulta al SGT N° 4 en noviembre de 2018 por nota de los coordinadores del SGT5. Dicha Resolución, mediante la cual se creó la Comisión de Seguros del SGT N° 4 "Asuntos Financieros", establece que toda temática vinculada con Seguros deberá ser canalizada hacia dicha Comisión.

Agregó asimismo que en la LVII Reunión Ordinaria se encomendó a la Delegación de Uruguay realizar los contactos con el SGT N° 4, de modo que, para la próxima reunión pudiera contarse con el pronunciamiento solicitado. En ese sentido, informó que por e-mail de fecha 17 de agosto ppdo., se solicitó a la coordinación nacional del SGT N° 4 poder contar con dicho pronunciamiento, habiendo recibido confirmación de que el pedido fue trasladado a los delegados en la Comisión de Seguros, que se reunirá en el mes de octubre. Por ello se estima que podría contarse con la definición para la próxima reunión ordinaria.

El tema continúa en agenda.

## 7.2. Seguro de salud para choferes en viajes internacionales

La Delegación de Brasil manifestó el interés de poder contar con un seguro de salud para choferes en viajes internacionales, dada la crisis sanitaria generada por COVID-19 y la normativa dictada por Uruguay, que, entre otras condiciones, establecía para la entrada al país, la exigencia de un seguro de salud.

Agregó que por ello solicitó a un equipo de especialistas en el área de seguros, que elaborara una propuesta para atender esa situación y que, si bien no sería una propuesta acabada, debería contener los principios de lo que sería una cobertura del seguro de salud. La referida propuesta sería presentada en la próxima Reunión Ordinaria.

En tal sentido, el representante de la Dirección Nacional de Migración de Uruguay, Comisario Mayor Ney Da Rosa, informó sobre el Decreto 195/020 de fecha 17/07/2020, por el cual se exige a las personas, ya sean nacionales o extranjeras, que pretendan ingresar al país por cualquier medio aéreo, marítimo o terrestre, independientemente de su causa de ingreso, que deberán completar el formulario "Anexo I" que forma parte del Decreto, con carácter de declaración jurada. Dicho formulario incluye datos relativos a la persona que ingresa al país, tales como, manifestación de ausencia de síntomas y de contacto con casos confirmados o sospechosos de COVID-19 en los 14 (catorce) días previos a su ingreso al país, bajo las eventuales responsabilidades administrativas y penales que correspondan. El citado Decreto se incluye como **Anexo XI**.

Agregó asimismo que se realizaron las coordinaciones con el Ministerio de Salud Pública y el Ministerio de Transporte y que no se está exigiendo seguro de salud a los conductores de servicios de transportes internacionales, pero si lo demás correspondiente al Decreto en su Anexo I. En cuanto a los pasajeros en vehículos particulares, se les exige la presentación de una tarjeta de crédito o de una

sociedad médica en Uruguay. Manifestó también que se encontraron dificultades para que los seguros de salud cubran la situación de pandemia de COVID-19.

El delegado de Brasil manifestó estar en conocimiento de que Uruguay no lo está exigiendo y que se están realizando coordinaciones entre el Ministro de Infraestructura de Brasil y el de Transporte de Uruguay, donde está incluido el tema de seguros. Agregó que incluso su Ministro ofreció la posibilidad de realizar un convenio entre el sector de salud de Uruguay el sector de salud de Brasil para que se pudiera utilizar la Red Pública, para la atención de esos casos y que el Sistema Único de Salud - SUS, atiende sin costos a cualquier ciudadano independientemente de la nacionalidad. Lo que se pretende es la reciprocidad y se espera una discusión con más detalles entre los órganos competentes en este asunto.

La PPTU consideró de interés informar a las delegaciones, que la Cámara de Autotransporte Internacional del Uruguay (CATIDU) firmó un contrato de cobertura de seguro de salud para sus choferes en el exterior, que cubre un período anual con permanencias fuera del país por períodos de hasta treinta días, por un valor de 65 dólares por año y cobertura de COVID-19, lo cual podría también ser contratado en los otros países, para conductores de las respectivas nacionalidades por igual valor, de acuerdo a lo que habría sido comunicado recientemente en la reunión del CONDESUR.

La Delegación Argentina, ante el Decreto N° 195/2020 de Uruguay y la exigencia del testeo obligatorio como medida adicional y el seguro de salud, informó que conjuntamente con la Cancillería se gestionó una Reunión de los Ministros de Transporte de su país y de Uruguay, y que se acordó entre ambas Carteras y los Ministerios de Salud, bajar el costo de los testeos.

Con referencia a la necesidad de contar con un seguro de salud, informó que las Aseguradores de Riesgos del Trabajo (ART) brindan cobertura a los transportistas con diagnóstico positivo de COVID-19, tanto a nivel nacional como internacional, de conformidad con lo establecido por la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT) como autoridad de aplicación.

La Delegación Argentina manifestó su preocupación en relación a los casos detectados en Uruguay de transportistas con diagnóstico de COVID-19 positivo, a los que las autoridades sanitarias uruguayas les indicaron que debían dirigirse a frontera a fin de retornar a su país. Dicho accionar, no solo no condice con el aislamiento previsto en el propio Decreto N° 195/2020 de Uruguay, sino que también vulnerable lo establecido por el Reglamento Sanitario Internacional de la OMS; poniéndose en riesgo no solamente la salud del transportista (que podría desarrollar síntomas durante la conducción), sino que favorece la propagación de la enfermedad. En este sentido, deviene necesario ante el resultado positivo del testeo efectuado a los conductores, que el mismo sea informado al empleador, al transportista, a las autoridades de salud de Argentina y a las autoridades de frontera a la mayor brevedad posible a fin de coordinar la atención médica que debe recibir el conductor. Recordándose que los gastos en que se incurran (aislamiento o internación) se encuentran cubiertos por las ART y su prestador en el extranjero, de conformidad con el Decreto N° 367/2020 y la Resolución SRT N° 38/2020.

Por último, explicitó como se procede ante un caso de diagnóstico COVID-19 positivo en Argentina: se da intervención inmediata al Comando de Emergencia – COE, quién evita que el conductor siga manejando, dándose dos situaciones, las que puedan requerir internación del conductor, o las que puedan requerir aislamiento. En ambos casos, se brinda cobertura en Argentina, independientemente de la nacionalidad de los conductores.

El delegado de Chile agradeció las gestiones y la información recibida en su oportunidad por la Coordinación del SGT 5 de Uruguay durante el proceso. Respecto al tema de seguro, señaló que las medidas de Uruguay generaron muchos trastornos e incertidumbre en los transportistas de su país, ya que no sabían cuáles eran las condiciones de ingreso. Agregó que, conforme a lo establecido en el ATIT, en su artículo 18, las medidas deberían ser notificadas en forma previa. Por otra parte, al exigir un PCR negativo, con una antelación de 48 horas, no hay una ponderación de la realidad de cada uno de los países y se debería consensuar las condiciones generales de un seguro y lograr un Acuerdo multilateralmente.

## 8. OTROS ASUNTOS

### 8.1. Operador Logístico/Operador Económico Autorizado (OEA)

La Delegación de Perú realizó una presentación detallada sobre la situación en su país de los Operadores Económicos Autorizados (OEA), que consta como **Anexo XII**.

Las delegaciones agradecieron la presentación y las explicaciones otorgadas por la SUNAT.

La Delegación de Brasil, por intermedio del Coordinador del Comité Técnico N° 2 (Asuntos Aduaneros) de su país, con relación al tema OEA, informó sobre algunos aspectos explicativos de los trabajos realizados por los Coordinadores del Grupo Ad Hoc OEA/MERCOSUR, importantes para el desarrollo de los programas OEA/MERCOSUR. Asimismo, presentó la situación interna de Brasil y la metodología aplicada. Las presentaciones constan en el **Anexo XIII**.

El representante de ALADI mencionó también el Estudio N° 229/Rev. 2 sobre los programas Operador Económico Autorizado (OEA) en los países miembros de la ALADI con especial énfasis en los requisitos para obtener la certificación, disponible en:

[http://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria\\_General/SEC\\_Estudios/229rev2.pdf](http://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria_General/SEC_Estudios/229rev2.pdf)

### 8.2. Sistema de carga de vehículos eléctricos

La Delegación de Argentina recordó que el tema viene desde 2018, en relación al sistema de carga de vehículos eléctricos. Asimismo, destacó que ya existen corredores con instalación de sectores de carga en algunos países más desarrollados.


La Delegación de Brasil puntualizó que, por información de la industria automovilística de su país, los vehículos eléctricos ya salen de fábrica portando un kit que posibilita su carga en diferentes tipos de enchufes de la región.

Las delegaciones discutieron sobre los avances en las tecnologías que se vienen implementando en los países sobre el sistema de carga de vehículos eléctricos, y acordaron mantener el tema en agenda en virtud de la relevancia que reviste contar un transporte sustentable a nivel regional.


### 8.3. Licencia de conducir

La PPTU hizo referencia al objetivo planteado inicialmente por la Delegación de Paraguay en cuanto a procurar la unificación de requisitos para la obtención de la licencia de conducir en los distintos países; a las dificultades que se observaron en virtud de las diferentes jurisdicciones involucradas; al trabajo de recopilación de información sobre las licencias emitidas en cada Estado Parte realizado por Brasil y a la necesidad de consensuar los próximos pasos en caso de mantenerse el tema en agenda.

El delegado de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial del Paraguay, Dr. Luis Escobar, señaló que la intención de la Agencia es tratar de unificar criterios, informó que en la actualidad se ha logrado avanzar bilateralmente en reconocimiento y canje de licencias con Chile, también con Argentina, se encuentra en estado muy avanzado, destacando que han habido logros importantes sobre los parámetros de fiscalización, ítems de seguridad, sistemas de lectura de códigos de barra, códigos QR.



La Delegación de Brasil señaló que había solicitado una explicación más detallada de la motivación de esta iniciativa, expresando que se presentan dificultades dada las autonomías de los países, recordando que Brasil, tal como lo informara en la última reunión, ya emite licencias de conducir en formato digital y también el certificado de propiedad del vehículo. Considera que es necesario informar a medida que se va avanzando y mantener un intercambio de la información. Con relación al reconocimiento de licencias de conducir, la PPTU, recordó lo señalado en el artículo 9 del ATIT, el cual establece que los documentos, que habilitan para conducir vehículos expedidos por un país signatario a los conductores, serán reconocidos como válidos por los demás países signatarios.



La Delegación de Argentina manifestó que se respeta la autonomía de los países en base al principio rector del Art. 9 del ATIT. Es importante mantener actualizada la información con respecto a los formatos utilizados por cada país para facilitar la fiscalización, sin implicar ello la necesidad de unificar criterios para su emisión. Se reiteraron los conceptos vertidos oportunamente en la presentación de la LINTI.

La Delegación de Chile informó sobre reconocimiento de licencias de conducir en base al Art. 9 del ATIT, señalando que han realizado acuerdos a nivel bilateral con Argentina y en el corto plazo contarán con licencias de conducir digitales. También han realizado acuerdos con Ecuador, Perú y Colombia y se están manteniendo contactos con Paraguay.

Luego de un amplio intercambio, las delegaciones coincidieron en no quitar el tema de la agenda, a efectos de mantenerse informadas de eventuales cambios que puedan darse en los países en esta materia, de modo de facilitar la fiscalización.

Las delegaciones acordaron, asimismo, intercambiar, para la próxima reunión, información sobre la forma en que cada país trata las licencias de conducir de ciudadanos extranjeros, en lo que refiere a servicios regulados por el ATIT.

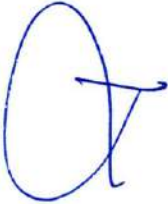
#### **8.4. Régimen de Propiedad de los Vehículos que Integran la flota Autorizada**


La PPTU recordó que el tratamiento de este tema fue planteado por la Delegación de su país, por entender que el compartir la información sobre el régimen de propiedad de los vehículos que integran la flota permitida de las empresas habilitadas, contribuirá al mejor conocimiento del sector por parte de los Organismos de Aplicación del ATIT.



En ese sentido, conforme a lo acordado en la anterior reunión ordinaria, buscará la oportunidad para su tratamiento en una videoconferencia previa a la próxima reunión ordinaria.

El tema continúa en agenda.

#### **8.5. Creación de una Comisión de "Seguridad de Transporte"**

 La Delegación de Brasil retomó la propuesta de creación de una Comisión de "Seguridad de Transporte" operando en el ámbito del SGT N°5, y realizó una presentación sobre eventuales temas que podrían ser abordados por la misma. En particular, señaló que ello constituiría una excelente oportunidad para el tratamiento de temas de tránsito en el SGT N° 5. La presentación consta como **Anexo XIV**

 La PPTU destacó la importancia de los puntos que se mencionan, pero manifestó su preocupación por la amplitud de la temática, que parecería abarcar aspectos de seguridad vial, sanitarios, etc., muchos de los cuales no son competencia exclusiva del SGT N° 5.

  
 Por su parte, la Delegación de Argentina, sin dejar de reconocer la relevancia de los temas mencionados, señaló que algunos de ellos ya vienen siendo tratados por el SGT N° 5 y otros son materia específica de tránsito, manifestando dificultades para visualizar institucionalmente el funcionamiento de una eventual Comisión como la planteada.

Luego de un intercambio de opiniones sobre el punto, las delegaciones coincidieron en realizar un análisis en profundidad de los diferentes temas planteados y de los que podrían llegar a pensarse, de modo de definir prioridades en función de los cometidos específicos del Subgrupo, y de ese modo pronunciarse, en la próxima reunión ordinaria, sobre la eventual conveniencia de instalar la comisión.

El tema continúa en agenda.

### **8.6. No obligatoriedad del CITV para vehículos con antigüedad menor a un año.**

La Delegación de Brasil expresó que a su juicio no correspondería exigir el CITV para vehículos nuevos con una antigüedad menor a un año. Agregó que empresas brasileñas han experimentado dificultades operativas debido a la aplicación de esta exigencia en otros países.

La Delegación de Argentina informó que en su país se exige la ITV antes de que el vehículo entre en operación en el caso de ómnibus y a partir del año para cargas – en ambos casos con frecuencia anual-, y con frecuencia menor para vehículos de más de 10 años de antigüedad y vehículos especiales.

Por su parte las Delegaciones de Paraguay y Uruguay informaron que los vehículos de transporte del tipo "0km" deben obtener el CITV antes de entrar en servicio.

La Delegación de Uruguay sostuvo que la exigencia de inspección a los vehículos "0km", previo a cumplir operaciones de transporte, es facultativa de cada país tal como lo expresa el numeral 1.6 del Anexo de la Resolución GMC 75/97.

En ese sentido, propuso promover la aprobación de una Adenda con el siguiente texto alternativo, que a su juicio contempla la posición formulada por la Delegación de Brasil: "1.6-Cada Estado Parte podrá exigir para los vehículos de su bandera que la inspección técnica se realice antes que el vehículo entre en servicio, o bien al cumplir el primer año de su primera matriculación, o con una frecuencia inferior a la indicada en el numeral anterior".

También se planteó la posibilidad de que dicha modificación se realice durante la revisión de la Res. GMC. N° 75/97 que se incluiría en el Plan de Trabajo para el período 2021 -2022.

Las delegaciones concordaron con la propuesta de adenda promovida por la Delegación de Uruguay, si bien decidieron mantener el tema en la agenda y expedirse en la próxima Reunión Ordinaria.

### **8.7. Cambio de Matrícula (Matrícula MERCOSUR)**

La Delegación de Brasil planteó la problemática generada a raíz del cambio de número de placa por el advenimiento de la Patente MERCOSUR en su país, ya que dicha modificación en algunos casos genera inconsistencias entre el número que figura en los Certificados de Inspección Técnica Vehicular y el número que efectivamente se visualiza en la placa del vehículo. Dicha diferencia al ser constatada por los cuerpos inspectivos de los países de tránsito o destino ha generado contravenciones para los transportistas brasileños.

Al respecto, la Delegación de Argentina informó que si bien tienen conocimiento de la problemática, la misma ya había sido subsanada con el porte de una nota emitida por la autoridad de transporte de Brasil, presentada en el taller donde se realiza la inspección, en la cual se deja constancia de la relación existente y la continuidad entre los números de placas, lo cual ha venido siendo aceptado sin inconveniente por sus agentes de fiscalización.



Sin perjuicio de ello, y a los efectos de evitar posibles futuras infracciones por dicho motivo, la Delegación de Brasil se comprometió a proporcionar a los organismos competentes un listado con el registro de todos los vehículos que presentan dicha condición con los números de placa respectivos.

La Delegación de Paraguay a su tiempo informó que en su país ante el cambio de placa los vehículos deben volver a realizar la Inspección Técnica Vehicular.

El tema continúa en agenda.

### **8.8. Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR**

La Secretaría del MERCOSUR informó respecto del contenido y objetivo del documento remitido a las delegaciones por la CRPM (Comisión de Representantes Permanentes del MERCOSUR) en relación al aporte que se espera realice el SGT N°5 al Capítulo sobre Derechos en materia de Transporte en el MERCOSUR del Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR el cual se encuentra en proceso de elaboración, en el marco de las Decisiones N°64/2010 y 32/17.

Asimismo, realizó una breve explicación sobre la metodología a seguir para completar la información requerida en el documento que se presenta en el formato de una Ficha de síntesis, la que consta como **Anexo XV**.

Por otra parte, la Secretaría del MERCOSUR informó que espera recibir las devoluciones a más tardar antes de mediados del mes de noviembre del corriente a los efectos de poder elevarlas a consideración del último Consejo del año y así presentar el Estatuto de la Ciudadanía para el 30° aniversario del MERCOSUR el próximo mes de marzo de 2021.

Las delegaciones agradecieron por las aclaraciones y acordaron realizar una reunión específica para abordar el tema y consensuar una estrategia para cumplir con el compromiso en tiempo y forma.

El tema continúa en agenda.

### **8.9. Cursos de Capacitación UFSC**

La Delegación de Brasil realizó la presentación de los diferentes cursos que podrían ser realizados por la Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), de forma virtual, diseñado para la ANTT, siendo también contemplada la posibilidad de la disponibilidad a los interesados en la región. La propuesta de los cursos consta como **Anexo XVI**.

Las delegaciones agradecieron la presentación y acordaron analizar internamente las propuestas ofrecidas por la UFSC.

El tema continúa en agenda.

## **9. IMPACTO DEL COVID-19 EN EL TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS POR CARRETERAS**

Las delegaciones realizaron un repaso del estado de situación en sus respectivos países a raíz de la pandemia por COVID-19, proporcionando información sobre las medidas y protocolos aplicados en el sector del transporte de pasajeros y cargas.

La Delegación de Uruguay informó que en virtud de lo establecido en los Decretos N° 104/020 de fecha 24/3/2020 y N° 159/020 de fecha 02/06/2020, sobre la prohibición de ingreso de ciudadanos extranjeros al país, el transporte internacional de pasajeros se encuentra suspendido para los servicios regulares y ocasionales, y no se cuenta a la fecha con un cronograma de apertura ni protocolo específico para tal situación. Por el contrario, el transporte internacional de cargas se encuentra exceptuado de dicha prohibición, y el mismo puede desempeñarse sujeto al cumplimiento de una serie de condiciones y protocolos sanitarios que deben cumplir los tripulantes para poder ingresar al país. Entre ellos se encuentra la exigencia de un Test PCR negativo con no más de 72hs de realizado al momento de ingreso o en su defecto su realización en frontera.

La Delegación de Argentina informó que en su país, el transporte internacional de pasajeros se encuentra suspendido. Agregó que únicamente se han autorizado traslados relacionados con operaciones de repatriación, y que por el momento no se tiene prevista una fecha de reinicio de la actividad, si bien se está trabajando internamente en un protocolo a dichos efectos. En lo que refiere al transporte de cargas el mismo fue exceptuado de las prohibiciones al haber sido declarado esencial mediante el DNU 274/2020 y por lo tanto la actividad se viene desarrollando, siguiendo determinados protocolos y con el establecimiento de determinados corredores seguros, estando vigente la Resolución Conjunta 4/2020 con su respectiva adenda. Asimismo, informó que a nivel ministerial su país se encuentra negociando con Uruguay para proporcionar atención médica en territorio uruguayo a los tripulantes provenientes de Argentina diagnosticados con la enfermedad, a los efectos de evitar que continúen con el transporte, apelando de esa manera un criterio de reciprocidad. Finalmente, se reiteró la existencia de la declaración jurada de salud como requisito migratorio para la entrada y salida al país (Disposición DNM N° 3025/2020), y se informó que las autoridades se encuentran trabajando coordinadamente a los efectos de evitar interferencias innecesarias en el transporte de cargas que puedan surgir a raíz de las diferentes medidas adoptadas por las provincias en el marco de su autonomía.

A su tiempo, la Delegación de Brasil informó que con relación al impacto del COVID-19 en el transporte de carga y pasajeros por carretera, fueron adoptadas algunas medidas para flexibilizar ciertas exigencias y se prorrogaron los plazos de validez de varios documentos, entre ellos, la validez de los permisos originarios y complementarios. En materia de transporte internacional de pasajeros los servicios se encuentran suspendidos en principio hasta el próximo 30 de noviembre del corriente. Asimismo, agregó que se encuentra vigente desde el pasado 24 de setiembre la Portaria N° 456, que establece la prohibición de ingreso de extranjeros por vía terrestre por un plazo de 30 días a partir de la fecha.

La Delegación de Paraguay informó que el transporte internacional de pasajeros en su país también se encuentra suspendido y supeditado a la apertura de las fronteras. Sin perjuicio de ello, informó que se encuentran trabajando conjuntamente con las autoridades sanitarias en protocolos para el reinicio de las actividades. En cuanto a la situación en general agregó que la cuarentena se

estableció por fases y que se ha constatado una disminución de los casos de contagiados. En lo que refiere al transporte de cargas el mismo se mantuvo operativo como en el resto de los países, y se estableció la exigencia de una declaración jurada de ingreso y salida del país. Asimismo, si bien se manifestó que en Paraguay no existe un sistema de testeo obligatorio ni cuarentena prevista para los conductores del transporte de cargas, salvo a aquellos que presenten síntomas, por otro lado, manifiestan se han realizado aproximadamente 4 mil pruebas a transportistas al azar, solo 10 de ellas dieron positivas en un universo de casi 53 mil tripulantes en tránsito desde que inició la pandemia. Finalmente, agregó que en Paraguay se garantiza la atención médica de los transportistas extranjeros en su territorio, así como la infraestructura para los aislamientos que sean necesarios.

La Delegación Chile informó que sus fronteras se encuentran cerradas desde el pasado 18 de marzo y, en consecuencia, se encuentra suspendido el transporte internacional de pasajeros, salvo algunas tareas de repatriación. El transporte de cargas no se suspendió, pero se han aplicado una serie de protocolos, control de síntomas y exigencia de declaraciones juradas. Informó que la atención médica para los extranjeros se encuentra cubierta por el sistema público de salud.

Finalmente, la Delegación de Perú informó que se encuentra en situación similar al resto de los países en cuanto a la actividad del transporte pasajeros y cargas, y destacó algunas medidas sanitarias tomadas a nivel interno en materia de transporte, manifestando la importancia de arribar a un protocolo armonizado de actuación con los países fronterizos.

Asimismo, durante el tratamiento de este tema de la agenda, las delegaciones procedieron a informar de las respectivas prórrogas de las licencias de conducir que se encuentran vigentes en cada uno de los países a raíz de la pandemia por COVID-19.

La Delegación de Argentina informó que en virtud de lo establecido por la Disposición ANSV N° 409/2020, se prorrogaron por el término de 90 días corridos a partir de su vencimiento, las licencias de conducir en los términos allí vertidos.

La Delegación de Brasil informó que se prorrogaron aquellas licencias de conducir emitidas con posterioridad al 19/02/2020 por un plazo indeterminado a través de la Resolución CONTRAN N°782 de 18/06/2020.

La Delegación de Paraguay aportó la normativa de su país que dispone la prórroga de las licencias de conducir, hasta el 30 de setiembre.

La Delegación de Uruguay informó que el Congreso de Intendentes, a través de la Circular N° 27/2020 de 29/04/2020 aprobó una prórroga de las licencias hasta el próximo 31/10/2020 y que se ha anunciado que, llegada esa fecha, se dispondría una nueva prórroga de vencimientos. Las licencias otorgadas con posterioridad al 17/03/2018 cuya vigencia haya caducado al 31/01/2020 se prorrogarían hasta el 31/12/2020; y aquellas caducadas con posterioridad al 31/01/2020 se considerarán vigentes hasta el 30/04/2021.

La Delegación de Chile informó que sus licencias de conducir con vencimiento en 2020 se encuentran prorrogadas por un año, según la Ley N°21.222 del 01/04/2020.

Las disposiciones de todos los países relacionadas con las prórrogas de la licencia de conducir se agregan como **Anexo XVII**.

## 10. APORTES DEL SECTOR PRIVADO.

Conforme a lo previamente acordado por las delegaciones, la PPTU dio participación a los representantes del sector privado de los diferentes países, los que agradecieron y manifestaron la importancia de su participación en las reuniones del Subgrupo.

El representante de la Cámara de Autotransporte Internacional del Uruguay (CATIDU) dio lectura al Memorándum firmado por el Consejo Empresarial del Transporte de Cargas por Carretera del MERCOSUR, Bolivia y Chile (CONDESUR). Dicho documento, así como otras presentaciones realizadas, se incluyen como **Anexo XVIII**.

## AGRADECIMIENTO

Las delegaciones agradecieron a la PPTU por la exitosa organización del evento y el desarrollo de la reunión, así como al apoyo de la Secretaría del MERCOSUR.

## PRÓXIMA REUNIÓN

La PPTU informó que la LVIII Reunión Ordinaria del SGT N° 5, se desarrollará mediante videoconferencia, los días 24 y 25 de noviembre de 2020.

## ANEXOS

Los Anexos que forman parte de la presente Acta son los siguientes:

<b>Anexo I</b>	Lista de Participantes
<b>Anexo II</b>	Agenda
<b>Anexo III</b>	Resumen del Acta
<b>Anexo IV</b>	Proyecto de Adenda a Res. GMC N° 34/19
<b>Anexo V</b>	Documentación Migración Argentina
<b>Anexo VI</b>	Fe de Erratas del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR - SM
<b>Anexo VII</b>	Dictamen de Paraguay
<b>Anexo VIII</b>	Informe con los requisitos para el Control de Inspección Técnica Vehicular- Uruguay
<b>Anexo IX</b>	Acta de la Comisión de Integración de la Información
<b>Anexo X</b>	Nota a la Coordinación del SGT N° 1 "Comunicaciones"
<b>Anexo XI</b>	Normativa de Uruguay - Decreto 195/020
<b>Anexo XII</b>	Presentación sobre OEA por Perú-SUNAT
<b>Anexo XIII</b>	Presentación sobre OEA por Brasil
<b>Anexo XIV</b>	Presentación sobre Creación de la Comisión "Seguridad de Transporte" - Brasil

<b>Anexo XV</b>	Estatuto de la Ciudadanía- Fichas
<b>Anexo XVI</b>	Presentación de la UFSC
<b>Anexo XVII</b>	Normativa de Prórroga de Licencias de Conducir
<b>Anexo XVIII</b>	Presentaciones del sector privado

**Por la Delegación de Argentina**  
Damiana Ruffa

**Por la Delegación de Brasil**  
Neboru Ofugi

**Por la Delegación de Paraguay**  
Juan José Vidal Bonin

**Por la Delegación de Uruguay**  
Pablo Labandera

**REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA  
LVIII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5 “TRANSPORTE”**

**23 y 24 Septiembre de 2020**

**ANEXO I**

**LISTA DE PARTICIPANTES**

**DELEGACIÓN DE ARGENTINA**

<b>NOMBRE</b>	<b>ÓRGANO</b>	<b>E-MAIL</b>
Damiana Ruffa	SSTA - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:druffa@transporte.gob.ar">druffa@transporte.gob.ar</a>
Orlando Grassetti	CNTySV - SSTA - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:ograssetti@transporte.gob.ar">ograssetti@transporte.gob.ar</a>
Guadalupe Menga	SSTA - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:gmenga@transporte.gob.ar">gmenga@transporte.gob.ar</a>
Hernán Corna	CNTySV - SSTA - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:hcorna@transporte.gob.ar">hcorna@transporte.gob.ar</a>
Yanina Praglia	DNTAC - SSTA - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:ypraglia@transporte.gob.ar">ypraglia@transporte.gob.ar</a>
Anabella Burgos	SSTA - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:aburgos@transporte.gob.ar">aburgos@transporte.gob.ar</a>
Carlos Gutiérrez	SSTA - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:cgutierrez@transporte.gob.ar">cgutierrez@transporte.gob.ar</a>
Eduardo Mestre	CNTySV - SSTA - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:emestre@transporte.gob.ar">emestre@transporte.gob.ar</a>
Victoria Gazze	Institucionales - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:vgazze@transporte.gob.ar">vgazze@transporte.gob.ar</a>
Belén Fera	Institucionales - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:mbfera@transporte.gob.ar">mbfera@transporte.gob.ar</a>
Mariano Schumacher	Comisión Nacional de Regulación del Transporte	<a href="mailto:mschumacher@cnrt.gob.ar">mschumacher@cnrt.gob.ar</a>
Juan Amoros	Comisión Nacional de Regulación del Transporte	<a href="mailto:jamoros@cnrt.gob.ar">jamoros@cnrt.gob.ar</a>
Romina Saidman	Comisión Nacional de Regulación del Transporte	<a href="mailto:rsaidman@cnrt.gob.ar">rsaidman@cnrt.gob.ar</a>
Fernando Álvarez	Comisión Nacional de Regulación del Transporte	<a href="mailto:falvarez@cnrt.gob.ar">falvarez@cnrt.gob.ar</a>
Martín Grosvald	Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto	<a href="mailto:nqv@mrecic.gov.ar">nqv@mrecic.gov.ar</a>
Leopoldo Garade	Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto	<a href="mailto:ljg@mrecic.gov.ar">ljg@mrecic.gov.ar</a>
Esteban Moreno	Dirección Nacional de Migraciones	<a href="mailto:emoreno@migraciones.gov.ar">emoreno@migraciones.gov.ar</a>
Alejandro Acosta	Dirección Nacional de Migraciones	<a href="mailto:aacosta@migraciones.gov.ar">aacosta@migraciones.gov.ar</a>
Javier Desideri	Gendarmería Nacional	<a href="mailto:javierdesideri@gna.gob.ar">javierdesideri@gna.gob.ar</a>
Claudia Madies	Ministerio de Salud	<a href="mailto:cmadies@msal.gov.ar">cmadies@msal.gov.ar</a>

### DELEGACIÓN DE BRASIL

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Noboru Ofugi	ANTT	noboru.ofugi@antt.gov.br
Marcos Antônio Lima das Neves	ANTT	marcos.neves@antt.gov.br
André Dulce Gonçalves Maia	ANTT	andre.maia@antt.gov.br
Silvana Lúcia Castro Barros	ANTT	silvana.barros@antt.gov.br
Márcia Lika Mon-Ma	ANTT	marcia.mon-ma@antt.gov.br
João Paulo de Souza	ANTT	joao.souza@antt.gov.br
Tatiana Furtado Alvim de Amorim	ANTT	tatiana.alvim@antt.gov.br
Rodrigo Lucius de Amorim	ANTT	rodrigo.amorim@antt.gov.br
Janaína dos Santos	ANTT	janaina.santos@antt.gov.br
Henrique de Amorim Leite	ANTT	henrique.leite@antt.gov.br
Fernando Carlos Psarki Cabral	ANTT	fernando.cabral@antt.gov.br
Rosimeire Lima de Freitas	ANTT	rosimeire.freitas@antt.gov.br
Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira	ANTT	alexandre.oliveira@antt.gov.br
Edison Introvini	Receita Federal	edison.introvini@rfb.gov.br
Alexandre de Paula Oliveira	Itamaraty	alexandre.depaula@itamaraty.gov.br
Rosana Silva	SUSEP	rosana.silva@susep.gov.br

### DELEGACIÓN DE PARAGUAY

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Juan José María Vidal Bonin	Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN –	<a href="mailto:jjvidal@dinatran.gov.py">jjvidal@dinatran.gov.py</a>
Juan Ramón Velázquez Vera	Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN	<a href="mailto:jvelzquez@dinatran.gov.py">jvelzquez@dinatran.gov.py</a>
Marcos Alejandro Gamarra Insfrán	Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN	<a href="mailto:mgamarra@dinatran.gov.py">mgamarra@dinatran.gov.py</a>
Carlos Raúl Peralta Raggini -	Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN	<a href="mailto:cperalta@dinatran.gov.py">cperalta@dinatran.gov.py</a>
Christian Monges -	Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN	<a href="mailto:cmonges@dinatran.gov.py">cmonges@dinatran.gov.py</a>
Roberto Pauly -	Ministerio de Relaciones Exteriores –	<a href="mailto:rpaully@mre.gov.py">rpaully@mre.gov.py</a>
Montserrat Samaniego	Ministerio de Relaciones Exteriores –	<a href="mailto:msamaniego@mre.gov.py">msamaniego@mre.gov.py</a>
Silvia Ozuna	Viceministerio de Transporte – MOPC	<a href="mailto:silviaozuna2016@gmail.com">silviaozuna2016@gmail.com</a>
Evelyn Narváez	Viceministerio de Transporte – MOPC	

Luis Escobar	Agencia Nacional de Transito y Seguridad Vial – ANTSV	<a href="mailto:luisescobar@antsv.gov.py">luisescobar@antsv.gov.py</a>
Diego Moran -	Agencia Nacional de Transito y Seguridad Vial – ANTSV	
Sixta Bogado	Ministerio de Salud Publica y Bienestar Social – MSPBS	
Rafael Orrego	Dirección General de Migraciones – DGM	

### DELEGACIÓN DE URUGUAY

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Pablo Labandera	MTOP - DNT	<a href="mailto:pablo.labandera@mtop.gub.uy">pablo.labandera@mtop.gub.uy</a>
Javier Garagorry	MTOP - DNT	<a href="mailto:javier.garagorry@mtop.gub.uy">javier.garagorry@mtop.gub.uy</a>
Carlos Flores	MTOP - DNT	<a href="mailto:carlos.flores@mtop.gub.uy">carlos.flores@mtop.gub.uy</a>
José Larramendi	MTOP - DNT	<a href="mailto:jose.larramendi@mtop.gub.uy">jose.larramendi@mtop.gub.uy</a>
Ney Da Rosa	MI - Dir. Ncal. Migración	<a href="mailto:ney.darosa@minterior.gub.uy">ney.darosa@minterior.gub.uy</a>
Emiliano García	MIEM - SGT 3 - CIA	<a href="mailto:Emiliano.Garcia@miem.gub.uy">Emiliano.Garcia@miem.gub.uy</a>
Nicolás van der Maesen	MTOP - DNT	<a href="mailto:nicolas.vandermaesen@mtop.gub.uy">nicolas.vandermaesen@mtop.gub.uy</a>
Liliana Dearmas	MTOP - DNT	<a href="mailto:liliana.dearma@mtop.gub.uy">liliana.dearma@mtop.gub.uy</a>
Ma. Fernanda Ouviaña	MTOP - DNT	<a href="mailto:maria.ouvina@mtop.gub.uy">maria.ouvina@mtop.gub.uy</a>
Julio González	MTOP - DNT	<a href="mailto:julio.gonzalez@mtop.gub.uy">julio.gonzalez@mtop.gub.uy</a>
Ma. De los Ángeles Vidal	MTOP - DNT	<a href="mailto:maria.vidal@mtop.gub.uy">maria.vidal@mtop.gub.uy</a>
Gabriela Cárdenas	MTOP - DNT	<a href="mailto:ana.cardenas@mtop.gub.uy">ana.cardenas@mtop.gub.uy</a>
Fernanda Alejandro	MTOP - DNT	<a href="mailto:maria.alejandro@mtop.gub.uy">maria.alejandro@mtop.gub.uy</a>

### DELEGACIÓN DE CHILE

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Pablo Ortiz	Subsecretaría de Transporte / Jefe de Dpto. de Asuntos Internacionales	<a href="mailto:pablo.ortiz@mtt.gob.cl">pablo.ortiz@mtt.gob.cl</a>

### DELEGACIÓN DE PERU

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Jesús José Tapia Tarrillo	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	<a href="mailto:jtapia@mtc.gob.pe">jtapia@mtc.gob.pe</a>

### SECTOR PRIVADO

#### SECTOR PRIVADO DE ARGENTINA

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
Silvia Sudol	ATACI	<a href="mailto:ataci@ataci.org.ar">ataci@ataci.org.ar</a> / <a href="mailto:sudols@fibertel.com.ar">sudols@fibertel.com.ar</a>
Esteban Canteros	ATACI	<a href="mailto:ataci@ataci.org.ar">ataci@ataci.org.ar</a>



Juan José Mininni	Casimiro - Zbikoski	<a href="mailto:jmininni@gmail.com">jmininni@gmail.com</a>
Roberto García	CEAP / Grupo Plaza	<a href="mailto:robertojaimegarcia@hotmail.com">robertojaimegarcia@hotmail.com</a>
Ricardo Gómez	CELADI	<a href="mailto:celadi@celadi.org.ar">celadi@celadi.org.ar</a>
Fernando Boulin	CELADI	<a href="mailto:fernandoboulin@andesmar.com.ar">fernandoboulin@andesmar.com.ar</a>
Karina Teramo	CETTOL	<a href="mailto:cettol@hotmail.com">cettol@hotmail.com</a> / <a href="mailto:kst@indateramo.com.ar">kst@indateramo.com.ar</a>
Flavio Nicolino	Crucero del Norte / Celadi	<a href="mailto:flavio.nicolino@crucerodelnorte.com.ar">flavio.nicolino@crucerodelnorte.com.ar</a>
Gladys Rizzi	DGM (Dangerous goods management)	<a href="mailto:info@dgm-argentina.com.ar">info@dgm-argentina.com.ar</a>
Guillermo Canievsky	FADEEAC	<a href="mailto:quillermocanievsky@gmail.com">quillermocanievsky@gmail.com</a>
Rubén Ruocco	FADEEAC / CATAMP	<a href="mailto:internacional@fadeeac.org.ar">internacional@fadeeac.org.ar</a>
Hernán Touriño	FADEEAC / CARAT	<a href="mailto:hernan.cargas@hotmail.com">hernan.cargas@hotmail.com</a>
Edgardo Aniceto	FETRA	<a href="mailto:fetranacional@hotmail.com">fetranacional@hotmail.com</a>

### SECTOR PRIVADO DE BRASIL

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
Danilo Guedes ABC Cargas	NTC	<a href="mailto:danilo.guedes@abccargas.com">danilo.guedes@abccargas.com</a>
Gladys Vinci	ABTI	<a href="mailto:internacional@abti.org.br">internacional@abti.org.br</a>
José Carlos de Almeida	FENSEG	<a href="mailto:almeidajc1953@gmail.com">almeidajc1953@gmail.com</a>

### SECTOR PRIVADO DE PARAGUAY

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
Ricardo Svec	Vicepresidente Gremio CAPATIT	
Humberto Rodas	Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre – CAPATIT-AGETRAPAR.	<a href="mailto:humbertorodas1766@gmail.com">humbertorodas1766@gmail.com</a>
Soledad Amarilla	Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre - CAPATIT	
Luis Zuccolillo	AGETRAPAR	
Sofía Gamarra.	AGETRAPAR	

### SECTOR PRIVADO DE URUGUAY

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
Marcos Allossia	ANETRA	<a href="mailto:anetra@anetra.com.uy">anetra@anetra.com.uy</a>
Gastón Landa	CATIDU	<a href="mailto:gerencia@catidu.com.uy">gerencia@catidu.com.uy</a>
Martín Paleo	CATIDU	<a href="mailto:gerencia@catidu.com.uy">gerencia@catidu.com.uy</a>
Pablo Nossar	Grupo 12	<a href="mailto:grupo12@adinet.com.uy">grupo12@adinet.com.uy</a>
Julio Misa	Grupo 12	<a href="mailto:grupo12@adinet.com.uy">grupo12@adinet.com.uy</a>

### Secretaría General de la ALADI

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
Rodrigo Da Costa Serran	ALADI	<a href="mailto:rserran@aladi.org">rserran@aladi.org</a>
Ana de Oliveira	ALADI	

**REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA de la LVIII Reunión Ordinaria**

**Subgrupo de Trabajo N° 5 “Transporte” del MERCOSUR**

**24 y 25 de setiembre de 2020 (videoconferencia)**

**AGENDA**

**1.- Armonización de los Procedimientos de Fiscalización del Transporte Carretero Internacional**

1.1 – Perfeccionamiento de la Resolución GMC N° 34/19

1.2 – Lista de Pasajeros Web

**2.- Transporte de Mercancías Peligrosas**

2.1 – Estado de situación del proceso de actualización del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas luego de la aprobación de la Decisión CMC N°15/19.

2.2 – Requisitos para la Elaboración de las Fichas de Emergencia

2.3 – Armonización de los procedimientos de control del transporte por carretera de mercancías peligrosas.

**3.- Pesos y Dimensiones de vehículos de transporte terrestre**

3.1 – Empleo de neumáticos superanchos en ejes delanteros con suspensión neumática en ómnibus

3.2 - Ómnibus MERCOSUR

3.3 – Establecimiento de tolerancias en las mediciones de peso por eje y peso bruto total en los vehículos de transporte por carretera.

3.4 – CITV para vehículos especiales

**4.- Temas derivados del Subgrupo de Trabajo N° 3 “Reglamentos Técnicos” y Evaluación de Conformidad – Comisión de la Industria Automotriz**

4.1 – Luces de identificación Vehicular

4.2 - Clasificación de Vehículos Automotores y Remolques

4.3 – Cinturón de Seguridad

## **5.- Integración de la Información de transporte de pasajeros y carga**

- 5.1 – Informe del estado de situación del proyecto, de parte de la Comisión
- 5.2 – Creación de un sitio web del SGT N° 5 (Propuesta de Paraguay)

## **6.- Identificación Electrónica de Vehículos - RFID**

## **7.- Seguros en el ámbito del MERCOSUR**

- 7.1 – Análisis de la posibilidad de contratación en el país de destino, de los seguros exigidos por el ATIT
- 7.2 – Seguro de salud para choferes en viajes internacionales (Propuesta de Brasil)

## **8.- Otros Asuntos**

- 8.1 – Operador Económico Autorizado (OEA)
- 8.2 – Sistema de carga de vehículos eléctricos
- 8.3 - Licencia de conducir
- 8.4 – Régimen de Propiedad de los vehículos que integran la flota autorizada
- 8.5 – Creación de una Subcomisión de “Seguridad de Transporte” (Propuesta de Brasil)
- 8.6 – No obligatoriedad del CITV para vehículos con hasta un año de fabricación (Propuesta de Brasil)
- 8.7 – CITV – Cambio de Matrícula (Matrícula MERCOSUR) (Propuesta de Brasil)

9.- Situación actual en el transporte internacional de carga y de pasajeros por carretera como consecuencia de la pandemia por COVID-19

10.- Aportes del Sector Privado

## **ANEXO III**

### **REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA LVII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5 “TRANSPORTE”**

**ACTA N° 02/20**

**Videoconferencia, 24 y 25 de septiembre de 2020**

### **RESUMEN DEL ACTA**

#### **I- BREVE INDICACIÓN DE LOS TEMAS TRATADOS**

Fueron tratados todos los temas de la Agenda, que consta en el Anexo II del Acta N° 02/20.

#### **II- PROYECTOS DE RESOLUCIÓN ELEVADOS AL GMC**

No se elevan.

#### **III- DOCUMENTOS ELEVADOS A CONSIDERACIÓN DEL GMC**

No se elevan.

#### **IV- SOLICITUDES**

No se elevan.

**ADENDA RESOLUCIÓN GMC Nº34/19**

**VISTO:** El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto y la Resolución GMC Nº 34/19

**CONSIDERANDO:**

Que, a efectos de agilizar y ofrecer mayores garantías en los procedimientos de Fiscalización, los Estados Parte avanzan en la utilización de medios electrónicos para la prueba de los requisitos exigidos para la realización de los servicios de transporte internacional de pasajeros y de carga por carretera, a los que refieren los documentos de porte obligatorio citados en la Resolución GMC Nº 34/19.

Que es conveniente establecer, en forma explícita, en la referida Resolución, la posibilidad de contemplar el empleo de dichas modalidades, en los casos en los que sean aplicables, siempre que otorguen las garantías necesarias y en la medida en que los países involucrados se encuentren en condiciones de implementarlas.

**EL GRUPO MERCADO COMÚN**

**RESUELVE:**

Art. 1 – Aprobar la siguiente adenda al texto de la Resolución Nº 34/2019 del Grupo Mercado Común “Los documentos de porte obligatorio, en el transporte de pasajeros y de cargas por carretera, podrán ser exhibidos en formato papel impreso, o digital a través de dispositivos electrónicos –siempre que incluyan un medio de verificación electrónico-, en la medida en que ello sea acordado en forma bilateral o multilateral por los Estados Partes involucrados”

**ANEXO**

**PROCEDIMIENTO DE ACCESO A LA DECLARACIÓN JURADA ELECTRÓNICA PARA EL INGRESO Y EGRESO DEL TERRITORIO NACIONAL DURANTE LA VIGENCIA DE LA EMERGENCIA EN MATERIA SANITARIA AMPLIADA POR EL DECRETO N° 260/20, CON MOTIVO DE LA PANDEMIA POR CORONAVIRUS COVID-19**

- El usuario ingresará desde el apartado "DDJJ Electrónica de Ingreso y Egreso al Territorio Nacional" disponible en el sitio oficial de la Dirección Nacional de Migraciones [www.migraciones.gob.ar](http://www.migraciones.gob.ar).
- Para acceder a la carga, deberá completar los datos del documento de viaje (país emisor, número, sexo consignado y fecha de emisión) y aceptar los términos y condiciones.
- Luego, procederá a ingresar la información requerida en las diferentes secciones del formulario tanto para su persona como para el resto de los miembros que eventualmente viajen en conjunto.
- Una vez finalizado el proceso, al confirmar el envío de la DDJJ Electrónica, cada uno de los ciudadanos informados recibirá en su correo electrónico una copia de la misma.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Anexo Disposición**

**Número:** DI-2020-57995373-APN-DG#DNM

CIUDAD DE BUENOS AIRES  
Martes 1 de Septiembre de 2020

**Referencia:** ANEXO - PROCEDIMIENTO DECLARACIÓN JURADA ELECTRÓNICA

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 1 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.09.01 18:36:04 -03:00

Franco Montanucci  
Director  
Dirección Operativa Legal  
Dirección Nacional de Migraciones

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL  
ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.09.01 18:36:05 -03:00





**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**Anexo**

**Número:** IF-2020-59165811-APN-DNHFYSF#MS

CIUDAD DE BUENOS AIRES  
Lunes 7 de Septiembre de 2020

**Referencia:** "REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS SANITARIOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA DECLARACIÓN JURADA ELECTRÓNICA APROBADA POR DISPOSICIÓN DNM N° 3025/2020 PARA EL INGRESO A LA REPÚBLICA ARGENTINA"

---

**REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS SANITARIOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA DECLARACIÓN JURADA ELECTRÓNICA APROBADA POR DISPOSICIÓN DNM N° 3025/2020 PARA EL INGRESO A LA REPÚBLICA ARGENTINA**

En virtud de la pandemia declarada por la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS), en relación con el coronavirus COVID-19, estableciéndose las obligaciones a ser observadas por la población, así como las facultades y competencias confiadas a las diferentes jurisdicciones y organismos para su adecuado y articulado marco de actuación, se emiten los presentes requisitos y procedimientos sanitarios a efectos de coordinar acciones de mejoras a introducir en los puntos de entrada al país y en la gestión de los transportes internacionales que los tienen por destino o que por ellos circulan.

Se enmarcan estos procedimientos y requisitos en las Leyes N° 27.541, el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 260 del 12 de marzo de 2020, N° 274 del 16 de marzo de 2020, N° 331 del 01 de abril del 2020, y la Decisión Administrativa N° 431 del 22 de marzo de 2020, la Disposición N° 3025/2020 de la Dirección Nacional de Migraciones, así como en las Resoluciones RESOL-2020-84-APN-ANAC#MTR y RESOL-2020-92-APN-ANAC#MTR.

Asimismo, se fundan estas previsiones en las atribuciones conferidas a este MINISTERIO DE SALUD en los incisos 5 y 13 del artículo 2do del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 260/20 que le reconoce la facultad, como autoridad de aplicación, y en el marco de la emergencia declarada, de instar a las personas sintomáticas procedentes de zonas afectadas a abstenerse de viajar hacia la República Argentina, hasta tanto cuenten con un diagnóstico médico de la autoridad sanitaria del país en el que se encuentren, con la debida certificación que descarte la posibilidad de contagio y además de establecer la declaración jurada de estado de salud como medida de control sanitario obligatorio para viajeros y otras que se estimen necesarias, incluso al momento de la partida, antes o durante su arribo al país.

Ello, en concordancia el artículo 11 del mencionado Decreto N° 260/20 que establece que el MINISTERIO DEL INTERIOR a través de la DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIONES y el MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO, brindarán la información que les sea requerida por el MINISTERIO DE SALUD y el MINISTERIO DE SEGURIDAD, para contribuir a la identificación y localización de las personas que puedan reunir la condición de "caso sospechoso", así como de quienes hubieran estado en contacto estrecho con ellas.

En el mismo sentido, conforme el artículo 17 del Decreto referido los operadores de medios de transportes, internacionales y nacionales, que operan en la República Argentina, están obligados a cumplir las medidas sanitarias y las acciones preventivas

que se establezcan y emitir los reportes que les sean requeridos, en tiempo oportuno.

Asimismo se justifica este procedimiento en el Decreto N° 274/20 que estableció la prohibición de ingreso al territorio nacional, por un plazo de QUINCE (15) días corridos, de personas extranjeras no residentes en el país, a través de PUERTOS, AEROPUERTOS, PASOS INTERNACIONALES, CENTROS DE FRONTERA y cualquier otro punto de acceso, con el objeto de reducir las posibilidades de contagio, así como que en el segundo párrafo del artículo 1°, establece que la DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIONES, organismo descentralizado actuante en la órbita del MINISTERIO DEL INTERIOR, podrá establecer excepciones con el fin de atender circunstancias de necesidad. Ello, comprende a las sucesivas prorrogas por los Decretos N° 331/20, N° 365/20, N° 409/20, N° 459/20, N° 493/20, N° 520/20, N° 576/20, N° 605/20, N° 641/20, N° 677/20 y 714/20.

Además, mediante el artículo 2° del Decreto N° 331/20, se instruye a un conjunto de carteras ministeriales y organismos con competencia en la materia, entre las cuales se encuentra el MINISTERIO DE TRANSPORTE, a establecer los cronogramas pertinentes y a coordinar las acciones necesarias para posibilitar el ingreso paulatino al territorio nacional de las personas residentes en el país y de los argentinos y argentinas con residencia en el exterior.

En efecto, la dinámica de la pandemia, la velocidad en el agravamiento de la situación epidemiológica a escala internacional y su impacto sobre la vida social de la población en su conjunto, ha demostrado la necesidad de adoptar nuevas medidas y establecer mecanismos y herramientas más ágiles, con el fin de que todas las áreas comprometidas puedan atender las necesidades que se presenten en el marco de la emergencia pública de modo integral, oportuno y eficaz, sin menguar la transparencia ni las garantías que deben primar en todo el obrar público.

**Por ello, la DIRECCION NACIONAL DE MIGRACIONES, a través de su Disposición 3025/2020 ha implementado una “Declaración Jurada Electrónica”, como nuevo requisito de ingreso y egreso al Territorio Nacional, que permitirá agilizar el procedimiento del movimiento migratorio así como también aligerar el tratamiento de la información otorgada a las autoridades sanitarias en pos del cuidado de la población en su totalidad. A través de dicha “Declaración Jurada Electrónica” las personas que ingresan o egresan del país, declaran su estado actual de salud para luego ser remitido a las autoridades sanitarias con competencia epidemiológica nacionales, provinciales y de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.**

Por ende, la gestión electrónica y digital referida permitirá al MINISTERIO DE SALUD de la NACION y a las demás instancias que comprende su artículo 2°: el MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO, al MINISTERIO DEL INTERIOR, a la DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIONES, organismo descentralizado actuante en la órbita de la SECRETARÍA DE INTERIOR del MINISTERIO DEL INTERIOR, al MINISTERIO DE SEGURIDAD, al MINISTERIO DE TRANSPORTE y a la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL, organismo descentralizado actuante en la órbita del MINISTERIO DE TRANSPORTE, mejorar y avanzar en la coordinación de las acciones necesarias para posibilitar la circulación por los corredores seguros aéreos, fluviales, marítimos y terrestres que reúnan las mejores condiciones sanitarias y de seguridad, en el marco de la pandemia de COVID-19, prestando especial atención a las personas pertenecientes a grupos de riesgo, conforme lo define la autoridad sanitaria

Es que la nueva tecnología aprobada por la DIRECCION NACIONAL DE MIGRACIONES, permitirá agilizar los procesos administrativos que a partir del dictado del Decreto N° 331/2020 se vienen llevando adelante en los pasos fronterizos, para la tramitación del ingreso de los viajeros internacionales, las tripulaciones y los transportistas de pasajeros y carga, y la aplicación de los instrumentos que regula, en el momento de partida y/o embarque en viajes internacionales hacia la República Argentina, de las personas autorizadas a ese fin y que hasta la fecha venían completando la Declaración de Salud del Viajero en formato papel, y en gran parte, de los casos contando además antes de la partida con una evaluación médica, efectuada con la intervención consular en la respectiva terminal de transporte, oportunidad en que se ha venido tomando la temperatura para descartar la presencia de síntomas compatibles con el COVID 19, con la participación de los profesionales de la salud convocados por dichas instancias consulares y difiriendo los viajes de las personas sintomáticas.

Si bien, en lo respecta al transporte internacional de carga terrestre y en buques se tienen protocolos específicos para la toma de temperatura pre embarque o partida hacia la REPUBLICA ARGENTINA, en lo que respecta a los medios aéreos y los colectivos terrestres se requiere del MINISTERIO DE TRANSPORTE, que a través de sus autoridades competentes, establezca las previsiones normativas para que las líneas aéreas comerciales o los vuelos privados y los transportes colectivos de pasajeros terrestres, marítimos, fluviales o lacustres internacionales debidamente autorizados cumplan con:

1. Actualizar la RESOL-2020-92-APN-ANAC#MTR dictada por la Administración Nacional de Aviación Civil o equivalentes para otros tipos de medios de transporte, a efectos de que cuenten con suficientes Declaraciones de Salud del Viajero impresas para su llenado, solo para los casos de los pasajeros y/o tripulación y/o conductor que manifiesten tener información para actualizar la declaración jurada completada en el formulario *online* aprobado por la DIRECCION NACIONAL DE MIGRACIONES o a aquellos viajeros que en un primer momento de implementación de este nuevo procedimiento estuvieren en el paso fronterizo y hubiere omitido llenar el formulario y que por ello deberán completarlas en papel antes del embarque. Ello, en este último caso, solo durante el periodo de transición a definir entre las autoridades comprendidas en el artículo segundo del DNU 331/20. También tendrán que contar los medios de transporte con ejemplares por si se detecta un caso sospechoso de COVID 19 a bordo, respecto de quienes tengan síntomas o manifiesten la necesidad de actualizar su declaración durante el viaje.
2. Cuando los operadores de transporte, previo al embarque o durante el mismo, entren en conocimiento de que quienes por el autorreporte de su situación de salud en el formulario aprobado por la Dirección Nacional de Migraciones o ante el requerimiento precedente, declaren o registren los síntomas que define la autoridad sanitaria deberán cumplir con las previsiones del Decreto N° 260 e instar a las personas sintomáticas a abstenerse de viajar hacia la República Argentina, hasta tanto cuenten con un diagnóstico médico de la autoridad sanitaria del país en el que se encuentren, con la debida certificación que descarte la posibilidad de contagio. Eventualmente dichas personas podrán gestionar -si lo hacen con suficiente antelación-, autorización para abordar el medio de transporte internacional comprendido en el mismo, solo si cuentan con un certificado médico que documente que la causa de la sintomatología declarada o detectada tiene una justificación clínica no atribuible al COVID 19. En este supuesto, los operadores de los medios de transporte internacionales podrán generar a través de la DIRECCION NACIONAL DE MIGRACIONES consultas a las autoridades sanitarias argentinas para que consideren la posibilidad de autorización del viaje inicialmente diferido, siempre que los lapsos de tiempo entre el momento en que se hubiera detectado o declarado el o los síntomas y el momento de embarque así lo permitan.
3. Proceder a la toma de temperatura de toda persona a embarcar a través del personal propio o contratado del operador del medio de transporte, a efectos de que quienes tengan una temperatura superior a los 37,5°C y carezcan de una certificación médica cuya causa no explique completamente la presentación clínica en una enfermedad distinta del COVID 19 proceda a diferir su viaje y efectúe una consulta médica para descartar que tienen síntomas compatibles con esa enfermedad.
4. Todos los medios de transporte internacionales de pasajeros informen durante el viaje la presencia de cualquier posible "caso sospechoso" a las autoridades de las terminales de transporte, antes del arribo. La detección podrá producirse por el aviso del pasajero o un miembro de la tripulación o por la observación del personal de abordaje o de otro pasajero.
5. Advertir a los viajeros, tripulantes y transportistas antes de su arribo al país que deben denunciar la aparición de síntomas durante el viaje a la tripulación y/o situaciones de contacto estrecho con casos COVID 19 confirmados y lo mismo deben hacer ante la autoridad de Sanidad de Fronteras a su arribo al país, así como someterse a sus controles de salud. A tales efectos deberá actualizarse la advertencia de la RESOL-2020-84-APN-ANAC#MTR del 6 de marzo 2020 o equivalente en otro medio de transporte, mediante el siguiente texto: "Su atención por favor señoras y señores: " *Nos dirigimos a ustedes por petición del Ministerio de Salud de la República Argentina para solicitar que aquellos pasajeros que durante el viaje presenten dos o más de los siguientes síntomas, tos, dolor de garganta o dolor de cabeza o diarrea y vómitos o al menos uno de los síntomas como fiebre o pérdida repentina de gusto u olfato o dificultad grave para respirar, lo reporten a la tripulación de cabina. Gracias por su cooperación*".
6. Ante la presencia de un "caso sospechoso" conocido por la información autoreportada o detectada por la tripulación incluyan la novedad en la parte sanitaria de la "Declaración General de Aeronave" o su equivalente en cualquier otro medio de transporte internacional y advertir tal incidencia a la terminal de transporte respectiva, en el caso de una aeronave a los Servicios de Tránsito Aéreo (Torre de Control) o Terminal, con carácter previo a su arribo.
7. Consideren que para los viajes internacionales no podrá embarcar quien registre en los últimos 14 días dos o más síntomas como tos, dolor de garganta, dolor de cabeza, vómito y/o diarrea o al menos uno de los siguientes tales como fiebre mayor a 37,5°C, pérdida repentina de olfato o gusto o dificultad respiratoria grave, cuya causa no explique completamente la presentación clínica en una enfermedad distinta del COVID 19. Tampoco quien haya sido contacto estrecho de caso positivo de COVID 19 en los últimos 14 días (definición de contacto estrecho: Consideren "contacto estrecho" de un caso confirmado de COVID 19 a quién reúna las condiciones enunciadas en el siguiente enlace <https://www.argentina.gov.ar/salud/coronavirus-COVID-19/Identificacion-y-seguimiento-de-contactos>
8. Para los casos de personas extranjeras no residentes en Argentina que viajan hacia Argentina por razones de trabajo, comercial o deportiva, y se encuentren exceptuados de realizar los 14 días de aislamiento social preventivo y obligatorio, se requerirá además que agreguen un certificado médico de que no tienen síntomas compatibles con COVID 19 que deberán adjuntar a la declaración jurada on line de la Dirección Nacional de Migraciones. Los tripulantes y transportistas nacionales o extranjeros estarán eximidos de agregar el certificado médico referido.

9. Ante la detección de un “caso sospechoso” ejecuten el protocolo vigente a efectos de la concurrencia de Médicos asistenciales del punto de entrada o de urgencias y del personal de Sanidad de Fronteras para la evaluación del caso denunciado.
10. En el caso de denuncia tardía, con el medio de transporte ya en el punto de entrada, la tripulación o transportista deberá aplazar el egreso del pasaje y comunicar de inmediato a las autoridades para proceder con el protocolo, el que involucra igualmente:
  - 10.1. la actualización del llenado de formularios de declaración de salud del viajero del pasaje y tripulación que expresen esa necesidad y en especial a quien se identifique como caso sospechoso y
  - 10.2. el reporte en el parte sanitario respectivo que integra la Declaración General de la Aeronave o su equivalente según el medio de transporte
11. Promediando la finalización del viaje y con antelación suficiente den lectura a los pasajeros de la siguiente advertencia, en los idiomas español e inglés: *“Su atención por favor señoras y señores: En minutos más la tripulación de cabina entregará a quienes consideren que requieren actualizar su “Declaración de Salud” completada antes de embarcar, el formulario que tiene carácter de Declaración Jurada impresa, exigido por la Autoridad Sanitaria de la REPUBLICA ARGENTINA, solo si se hubiera producido alguna novedad en su situación de salud antes declarada. Deberán utilizar letra de imprenta y completarlo antes de descender de esta unidad de transporte”.*
12. En el caso de ausencia de auto-reporte de algún pasajero o tripulación y que la tripulación no haya registrado u observado algún caso sospechoso y así se registre en la parte sanitaria, y solo por el periodo de transición referido en el punto 1 del presente el personal del operador de transporte deberá entregar al personal de Sanidad de Fronteras luego de la apertura de puertas o bien en el momento de cumplimentar el trámite del certificado de Libre Plática las declaraciones juradas de los viajeros y tripulación o transportista que no hubieran cumplido la declaración jurada *on line* aprobada por Migraciones o la que corresponda a los casos sospechosos detectados a bordo.
13. Orienten a los viajeros sobre los medios de contacto con las representaciones consulares del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO, para los casos de dificultades de viaje e incluso sobre identificación en sus sedes respectivas acerca de eventuales instituciones o profesionales médica/os que cuenten con la debida habilitación del país respectivo y que puedan extender las certificaciones de salud traducidas al español aquí previstas.
14. Cumplan con los restantes mecanismos y requisitos que ya fueron instrumentados entre los distintos Ministerios intervinientes para la implementación del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 331/2020 para optimizar la capacidad del Estado Nacional a fin de disponer de información pertinente a los fines del cuidado de la salud pública, en tiempo oportuno, y en el marco normativo vigente, como un activo esencial e indispensable para la adopción de medidas sanitarias orientadas a la prevención de la propagación del COVID 19.
15. Mantengan abierta la posibilidad de cambio de pasaje sin cargo a quien deba diferir su viaje
16. Continúen con la aplicación de una declaración a suscribir por los argentinos que viajen al exterior con intención de regresar posteriormente, a que efectúan sus viajes asumiendo los riesgos derivados de la existencia de la pandemia declarada por la OMS, y especialmente el que el diferimiento de ese regreso pueda originarse en que se detecte que se encuentra en la situación de ser un caso sospechoso de padecer COVID 19.
17. Atiendan lo previsto por Ley N° 25.326 respecto a la protección de datos personales.
18. Difundan las previsiones contenidas en el presente a los pasajeros y al personal del operador de transporte, respecto al procedimiento de control sanitario derivado de la aplicación del formulario de ingreso y egreso al Territorio Nacional durante la vigencia de la emergencia en materia sanitaria ampliada por el Decreto N° 260 del 12 de marzo de 2020, establecido por la DIRECCION NACIONAL DE MIGRACIONES mediante Disposición N° 3025/2020, bajo la denominación “Declaración Jurada Electrónica para el ingreso al Territorio Nacional” disponibles en el sitio oficial de la DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIONES [www.migraciones.gob.ar](http://www.migraciones.gob.ar), que entrará en vigencia desde el día 7 de septiembre de 2020.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.09.07 01:32:49 -03:00

Claudia Viviana Madies  
Directora Nacional  
Dirección Nacional de Habilitación, Fiscalización y Sanidad de Fronteras  
Ministerio de Salud

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL  
ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.09.07 01:32:50 -03:00



## MINISTERIO DE SALUD

### Resolución 1472/2020

#### RESOL-2020-1472-APN-MS

Ciudad de Buenos Aires, 07/09/2020

VISTO el Expediente N° EX-2020-58990204-APN-DNHFYSF#MS, la Ley N° 27.541, los Decretos N° 260 del 12 de marzo de 2020, N° 274 del 16 de marzo de 2020, N° 331 del 01 de abril del 2020, la Decisión Administrativa N° 431 del 22 de marzo de 2020, la Resolución N° 1205/2008 del MINISTERIO DE SALUD y la Disposición N° 3025/2020 de la DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIONES, y

#### CONSIDERANDO:

Que con fecha 21 de diciembre de 2019 se sancionó la Ley N° 27.541 que declaró, entre otras, la emergencia pública en materia sanitaria, la que fue ampliada por el Decreto N° 260/2020 en virtud de la pandemia declarada por la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) en relación con el coronavirus COVID-19, estableciéndose las obligaciones a ser observadas por la población, así como las facultades y competencias confiadas a las diferentes jurisdicciones y organismos para su adecuado y articulado marco de actuación.

Que por el Decreto N° 274/2020 se estableció la prohibición de ingreso al territorio nacional, por un plazo de QUINCE (15) días corridos, de personas extranjeras no residentes en el país, a través de puertos, aeropuertos, pasos internacionales, centros de frontera y cualquier otro punto de acceso, con el objeto de reducir las posibilidades de contagio.

Que el segundo párrafo del artículo 1° del mencionado decreto, establece que la DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIONES, organismo descentralizado actuante en la órbita del MINISTERIO DEL INTERIOR, podrá establecer excepciones con el fin de atender circunstancias de necesidad.

Que la citada medida fue prorrogada por los Decretos N° 331/2020, N° 365/2020, N° 409/2020, N° 459/2020, N° 493/2020, N° 520/2020, N° 576/2020, N° 605/2020, N° 641/2020, N° 677/2020 y N° 714/2020.

Que los incisos 5 y 13 del artículo 2° del Decreto N° 260/2020 prevén la facultad del MINISTERIO DE SALUD, como autoridad de aplicación, y en el marco de la emergencia declarada, de instar a las personas sintomáticas procedentes de zonas afectadas a abstenerse de viajar hacia la República Argentina, hasta tanto cuenten con un diagnóstico médico de la autoridad sanitaria del país en el que se encuentren, con la debida certificación que descarte la posibilidad de contagio, así como de establecer la declaración jurada de estado de salud como medida de control sanitario obligatorio para viajeros y otras que se estimen necesarias, incluso al momento de la partida, antes o durante su arribo al país.



Que a su vez por el artículo 17 del mismo decreto, los operadores de medios de transporte internacionales y nacionales que operan en la República Argentina, estarán obligados a cumplir las medidas sanitarias y las acciones preventivas que se establezcan y a emitir los reportes que les sean requeridos, en tiempo oportuno.

Que el artículo 11 del mencionado Decreto N° 260/2020 establece que el MINISTERIO DEL INTERIOR a través de la DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIONES y el MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO, brindarán la información que les sea requerida por el MINISTERIO DE SALUD y el MINISTERIO DE SEGURIDAD, para contribuir a la identificación y localización de las personas que puedan reunir la condición de “caso sospechoso”, así como de quienes hubieran estado en contacto estrecho con ellas.

Que por otra parte, mediante el artículo 2° del Decreto N° 331/2020, se instruye a un conjunto de carteras ministeriales y organismos con competencia en la materia, a establecer los cronogramas pertinentes y a coordinar las acciones necesarias para posibilitar el ingreso paulatino al territorio nacional de las personas residentes en el país y de los argentinos y argentinas con residencia en el exterior.

Que en igual sentido y por el artículo 1° de la Decisión Administrativa N° 431/2020, las jurisdicciones, entidades y organismos de la Administración Pública Nacional, de conformidad con lo establecido en los incisos a), b) y c) del artículo 8° de la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional N° 24.156 deberán transferir, ceder o intercambiar entre sí y bajo la supervisión de la “Unidad de Coordinación General del Plan Integral para la Prevención de Eventos de Salud Pública de Importancia Internacional” los datos e información que, por sus competencias, obren en sus archivos, registros, bases o bancos de datos, con el único fin de realizar acciones útiles para la protección de la salud pública, durante la vigencia de la emergencia en materia sanitaria ampliada por el Decreto N° 260/2020, con motivo de la pandemia por coronavirus COVID-19.

Que el artículo 2° de dicho acto establece que la DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIONES, organismo descentralizado actuante en la órbita del MINISTERIO DEL INTERIOR, deberá transferir o ceder datos o informaciones a las jurisdicciones provinciales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires competentes a los fines de lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto N° 260/2020, mediando conocimiento de los procedimientos utilizados de la Unidad de Coordinación mencionada en el apartado anterior.

Que, asimismo y en el marco descripto, la DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIONES remite periódicamente información a las autoridades sanitarias con competencia epidemiológica nacionales, provinciales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, toda vez que para hacer frente a la pandemia se requiere de los esfuerzos y la acción coordinada de las distintas jurisdicciones y niveles de gobierno, y en este sentido, la información que resguarda esta Dirección Nacional, resulta esencial para proteger la salud pública de la población.

Que la dinámica de la pandemia, la velocidad en el agravamiento de la situación epidemiológica a escala internacional y su impacto sobre la vida social de la población en su conjunto, ha demostrado la necesidad de adoptar nuevas medidas y establecer mecanismos y herramientas más ágiles, con el fin de que todas las áreas comprometidas puedan atender las necesidades que se presenten en el marco de la emergencia pública de modo integral, oportuno y eficaz, sin menguar la transparencia ni las garantías que deben primar en todo el obrar público.



Que a esos fines la DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIONES, a través de su Disposición N° 3025/2020 ha implementado una “Declaración Jurada Electrónica”, como nuevo requisito de ingreso y egreso al territorio nacional, que permitirá agilizar el procedimiento del movimiento migratorio así como también aligerar el tratamiento de la información otorgada a las autoridades sanitarias en pos del cuidado de la población en su totalidad.

Que en este sentido, entre otras cuestiones, en la “Declaración Jurada Electrónica” las personas que ingresan o egresan del país, declaran su estado actual de salud para luego ser remitido a las autoridades sanitarias con competencia epidemiológica nacionales, provinciales y de la Ciudad Autónoma De Buenos Aires.

Que por la Resolución N° 1205/2008 del MINISTERIO DE SALUD se incorporó al ordenamiento jurídico argentino la Declaración de Salud del Viajero en el MERCOSUR prevista en la Resolución del GRUPO MERCADO COMÚN N° 21/2008, que la situación epidemiológica global demanda actualizar y ajustar a las especificidades del COVID-19 y a la modalidad on line.

Que la gestión electrónica y digital referida permitirá a este MINISTERIO DE SALUD y a las demás instancias que comprende en su artículo 2° el Decreto N° 331/2020 (MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO, MINISTERIO DEL INTERIOR, DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIONES, organismo descentralizado actuante en la órbita de la SECRETARÍA DE INTERIOR del MINISTERIO DEL INTERIOR, MINISTERIO DE SEGURIDAD, MINISTERIO DE TRANSPORTE y ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL, organismo descentralizado actuante en la órbita del MINISTERIO DE TRANSPORTE) avanzar en la coordinación de las acciones necesarias para posibilitar la circulación por los corredores seguros aéreos, fluviales, marítimos y terrestres que reúnan las mejores condiciones sanitarias y de seguridad, en el marco de la pandemia de COVID-19, prestando especial atención a las personas pertenecientes a grupos de riesgo, conforme lo define la autoridad sanitaria.

Que con la nueva tecnología aprobada por la DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIONES se logran agilizar los procesos administrativos que a partir del dictado del Decreto N° 331/2020 se vienen llevando adelante en los pasos fronterizos para la tramitación del ingreso de los viajeros internacionales y las tripulaciones, así como también los procesos instrumentados en el momento de partida y/o embarque en viajes internacionales hacia la República Argentina de las personas autorizadas a ese fin, que hasta la fecha venían completando la Declaración de Salud del Viajero en formato papel y contaban, en gran parte de los casos, con una evaluación médica efectuada con la intervención consular en la respectiva terminal de transporte, oportunidad en que se ha venido tomando la temperatura para descartar la presencia de síntomas compatibles con el COVID-19.

Que en lo respecta al transporte internacional de carga terrestre y en buques, se tienen protocolos específicos para la toma de temperatura pre embarque o partida hacia la República Argentina, pero se requiere del MINISTERIO DE TRANSPORTE, que a través de sus autoridades competentes, establezca los requerimientos normativos para que las líneas aéreas comerciales o los vuelos privados y los transportes colectivos terrestres, marítimos, fluviales o lacustres internacionales debidamente autorizados cumplan con la toma de temperatura antes de la partida hacia nuestro país de todos los pasajeros y la tripulación, e insten a las personas sintomáticas compatibles con COVID-19 o que encuadren en la definición de contacto estrecho de un caso confirmado de COVID-19 en los últimos 14 días previos al viaje, a que difieran su viaje y efectúen una consulta médica.





Que sin perjuicio de las medidas que adopten los operadores de transporte internacional, se requiere del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO y sus respectivas representaciones consulares, que colaboren en ir identificando en las sedes respectivas, instituciones o profesionales médica/os que cuenten con la debida habilitación del país respectivo y que puedan extender las certificaciones de salud traducidas al español para los casos de viajes de extranjeros exceptuados con finalidad de trabajo, de comercio, deportiva o que resulten necesarias para justificar la causa de una sintomatología enunciada en el formulario ajena al COVID-19, así como para gestionar la transición y brindar orientaciones a los viajeros que deban diferir su viaje.

Que los mecanismos instrumentados entre los distintos Ministerios intervinientes para la implementación de la presente, procuran optimizar la capacidad del Estado Nacional para disponer de información pertinente a los fines del cuidado de la salud pública, en tiempo oportuno y en el marco normativo vigente, y se erigen como un activo esencial e indispensable para la adopción de medidas sanitarias orientadas a la prevención de la propagación del COVID-19.

Que el artículo 5°, punto 2, inciso b) de la Ley N° 25.326 establece que los datos personales pueden ser cedidos sin consentimiento del titular, entre otros supuestos, cuando se recaben para el ejercicio de funciones propias de los poderes del Estado, o en virtud de una obligación legal, a la vez que el artículo 11, punto 3, inciso c) de la mencionada Ley, habilita a que se realice la cesión entre dependencias de los órganos del Estado en forma directa, en la medida del cumplimiento de sus respectivas competencias.

Que los datos que la DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIONES aporte a este Ministerio serán únicamente utilizados en el marco de la emergencia sanitaria y con el objeto de que se cumplan las medidas instruidas por la autoridad de aplicación sanitaria y por el PODER EJECUTIVO NACIONAL, útiles para la protección de la salud de la población. Los mismos no podrán ser divulgados, transmitidos, cedidos, ni difundidos por fuera de los órganos referidos, en el marco de la Ley de Protección de los Datos Personales y sin merma a los principios, derechos y acciones emanados de la misma.

Que la DIRECCIÓN DE GENERAL ASUNTOS JURÍDICOS ha tomado la intervención que le compete.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas por el artículo 103 de la Constitución Nacional, la Ley de Ministerios N° 22.520, modificatorias y complementarias, la Ley de Solidaridad Social y Reactivación Productiva N° 27.541 y el Decreto N° 260/2020.

Por ello,

EL MINISTRO DE SALUD

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Apruébanse los “REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS SANITARIOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA DECLARACIÓN JURADA ELECTRÓNICA APROBADA POR DISPOSICIÓN DNM N° 3025/2020 PARA EL INGRESO A LA REPÚBLICA ARGENTINA” que como ANEXO (IF-2020-59165811-APN-DNHFYSF#MS), forma



parte integrante de la presente medida. Dicho documento será aplicable durante la vigencia de la emergencia sanitaria ampliada por el Decreto N° 260/2020.

ARTÍCULO 2°- Comuníquese al MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO, al MINISTERIO DEL INTERIOR, al MINISTERIO DE SEGURIDAD y al MINISTERIO DE TRANSPORTE para que, en el ámbito de sus respectivas competencias, arbitren los recaudos y las medidas necesarias para la instrumentación del procedimiento aprobado por el artículo 1° de la presente resolución.

ARTÍCULO 3°.- La presente medida entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 4°.- Comuníquese, publíquese, dese la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.  
Ginés Mario González García

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Resolución se publican en la edición web del BORA  
-www.boletinoficial.gob.ar-

e. 08/09/2020 N° 37507/20 v. 08/09/2020

**Fecha de publicación 08/09/2020**



Fecha: 06/08/20

## PROPUESTA DE CORRECCIÓN DE NORMAS

**NORMA:** DEC. CMC N° 15/19 “ACUERDO PARA LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EL MERCOSUR”

**FECHA DE APROBACIÓN:** LV CMC – Bento Gonçalves, 04/XII/19.

UBICACIÓN DEL TEXTO	TEXTO CON ERRORES O DIFERENCIAS:	PROPUESTA DE CORRECCIÓN:
<b>ESPAÑOL</b>		
<p><b>ANEXO I</b> <b>NORMAS GENERALES</b> <b>Sub Sección III</b> <b>De la Carga y su Acondicionamiento</b></p> <p>Artículo 55 (número de página I.11)</p>	<p><u>Esp.</u> Artículo 55º - No se deben transportar en el mismo vagón o contenedor mercancías peligrosas con otro tipo de mercaderías o con otros productos peligrosos, salvo si hubiera compatibilidad entre las diferentes mercancías transportadas.</p> <p>Son aplicables al transporte ferroviario las definiciones y prohibiciones establecidas <b>en los</b> Artículo 11º de este Anexo.</p>	<p><u>Esp.</u> Artículo 55º - No se deben transportar en el mismo vagón o contenedor mercancías peligrosas con otro tipo de mercaderías o con otros productos peligrosos, salvo si hubiera compatibilidad entre las diferentes mercancías transportadas.</p> <p>Son aplicables al transporte ferroviario las definiciones y prohibiciones establecidas <b>en el</b> Artículo 11º de este Anexo.</p>
<p><b>ANEXO I</b> <b>NORMAS GENERALES</b></p> <p><b>APENDICE II</b></p> <p>PROGRAMA DE CAPACITACION PARA TRIPULANTES DE VEHICULOS EMPLEADOS EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA DE MERCANCÍAS PELIGROSAS</p> <p>(número de página I.35-I.36)</p>	<p><u>Esp.</u></p> <p>1 Del Programa Básico del Curso</p> <p style="padding-left: 20px;"><b>3.1</b> Manejo defensivo <b>3.2</b> Prevención de incendios <b>3.3</b> Elementos básicos sobre la legislación <b>3.4</b> Transporte y Manipulación de Mercancías Peligrosas</p>	<p><u>Esp.</u></p> <p><b>3.3</b> Del Programa Básico del Curso</p> <p style="padding-left: 20px;"><b>3.3.1</b> Manejo defensivo <b>3.3.2</b> Prevención de incendios <b>3.3.3</b> Elementos básicos sobre la legislación <b>3.3.4</b> Transporte y Manipulación de Mercancías Peligrosas</p>

PORTUGUÉS		
<p align="center"><b>ANEXO I NORMAS GERAIS</b></p> <p align="center"><b>APÊNDICE II PROGRAMA DE CAPACITAÇÃO DE PROFISSIONAIS ENCARREGADOS PELO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PRODUTOS PERIGOSOS</b> (número de página I.32 -I.33)</p>	<p><b><u>PT.</u></b></p> <p>1 Do programa básico do curso</p> <p>    <b>3.1</b> Direção defensiva</p> <p>    <b>3.2</b> Prevenção de incêndio</p> <p>    <b>3.3</b> Elementos básicos sobre a legislação</p> <p>    <b>3.4</b> Transporte y Manipulação de Produtos Perigosos</p>	<p><b><u>PT.</u></b></p> <p><b>3.3</b> Do programa básico do curso</p> <p>    <b>3.3.1</b> Direção defensiva</p> <p>    <b>3.3.2</b> Prevenção de incêndio</p> <p>    <b>3.3.3</b> Elementos básicos sobre a legislação</p> <p>    <b>3.3.4</b> Transporte y Manipulação de Produtos Perigosos</p>
<p align="center"><b>ANEXO I NORMAS GERAIS</b> (número de página I.14)</p>	<p><b><u>PT.</u> 71°</b> - A operações de troca em condições de emergência serão executadas em conformidade com as indicações do expedidos, fabricante ou destinatário do produto, e, se possível, com a presença da autoridade pública.</p>	<p><b><u>PT. Artigo</u> 71°</b> - A operações de troca em condições de emergência serão executadas em conformidade com as indicações do expedidos, fabricante ou destinatário do produto, e, se possível, com a presença da autoridade pública.</p>



DICTAMEN D.A.J. N° 976 del 20 de agosto de 2020.-

REF.: Modificación de la Resolución N° 1762/1997 e ingreso experimental de buses a básculas. DAJ N° 2910/2020.-

Abg. PEDRO BRITOS, Viceministro  
VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

I- CUESTIÓN PLANTEADA

El Viceministerio de Transporte propone la emisión de la resolución ministerial que autoriza en forma experimental el ingreso de ómnibus al control de pesaje en básculas y se modifica parcialmente el artículo 2° de la Resolución N° 1762/1997 sobre el límite de pesos para ómnibus.

II- GENERALIDADES

CARÁCTER DEL DICTAMEN

La Dirección de Asuntos Jurídicos (DAJ) es la entidad encargada por la carta orgánica del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) a dictaminar sobre las cuestiones y consultas que surjan del cumplimiento de las funciones del Ministerio en cuanto a su aspecto jurídico, además de asesorar en cuanto a los contratos en los que sea parte.<sup>1</sup> De lo precedente, se desprende cuanto sigue:


Esta Dirección emite *dictámenes*, que son opiniones sobre cuestiones jurídicas analizadas. Los dictámenes no implican decisiones, sino que son elementos que forman parte del proceso de decisión del administrador.

La Dirección tiene participación en muchas actividades en carácter de órgano *consultivo*, por lo que sus dictámenes se basan en los parámetros de la consulta y los documentos remitidos.

Es por ello que el presente dictamen se limitará a desarrollar una opinión jurídica no vinculante y que puede estar sujeta a otros factores que no fueron puestos a conocimiento de esta Dirección, por lo que esta Dirección se reserva la facultad de emitir pareceres adicionales sobre los temas aquí analizados, de constatarse hechos, remitirse documentos adicionales o precisarse aclaraciones sobre cuestiones que no fueran originalmente previstas en la consulta redactada por la dependencia recurrente y los documentos adjuntados por la misma.

DOCUMENTACIÓN OBRANTE EN EL EXPEDIENTE

1. Memorándum DAI N° 37 del 10 de agosto de 2020 de la Dirección de Asuntos Internacionales del Viceministerio de Transporte.
2. Acta de Reunión del Comité de Estudio y Evaluación Técnica en cuanto al peso y dimensiones de los distintos vehículos que se encuentran habilitados en el país, del 10 de agosto de 2020.
3. Memorándum DAI N° 36 del 4 de agosto de 2020 de la Dirección de Asuntos Internacionales del Viceministerio de Transporte.
4. Memorándum DAJ N° 1074 del 30 de julio de 2020 de esta Dirección.

  
 J. Pedro Britos  
 M. C. S. J. N° 32.332  
 de Asesoramiento Normativo  
 - DAJ - MOPC

Carta orgánica aprobada por Ley N° 167/93, artículo 39.

  
  
 Abog. Ethel M. Díaz de Martínez  
 Encargada de Despacho  
 Dirección de Asuntos Jurídicos  
 MOPC

- Memorandum DAI N° 31 del 23 de julio de 2020 de la Dirección de Asuntos Internacionales del Viceministerio de Transporte, con providencia del Viceministro: "Proseguir trámites pertinentes".
6. Proyecto de resolución "Por la cual se autoriza en forma experimental la circulación con neumáticos súper anchos en ejes delanteros de ómnibus equipados con suspensión neumática y amortiguadores, con un peso máximo de 7 toneladas, y se dispone en forma experimental el ingreso de los ómnibus que transitan por la red vial nacional al control de pesaje en las básculas".
  7. Memorandum DAJ N° 727 del 4 de junio de 2020 de esta Dirección de Asuntos Jurídicos.
  8. Memorandum DAI N° 19 del 22 de mayo de 2020 de la Dirección de Asuntos Internacionales del Viceministerio de Transporte.
  9. Proyecto de resolución "Por la cual se modifica parcialmente el artículo N° 2° de la Resolución N° 1762/1997 y se resuelve disponer en forma experimental el ingreso de los ómnibus que transitan por la red vial nacional, al control de pesaje en las básculas", en su versión modificada.
  10. Memorandum DAJ N° 610 del 11 de mayo de 2020 de esta Dirección de Asuntos Jurídicos.
  11. Memorandum DAI N° 14 del 6 de mayo de 2020 de la Dirección de Asuntos Internacionales del Viceministerio de Transporte.
  12. Proyecto de resolución "Por la cual se modifica parcialmente el artículo N° 2° de la Resolución N° 1762/1997 y se resuelve disponer en forma experimental el ingreso de los ómnibus que transitan por la red vial nacional, al control de pesaje en las básculas", en su versión original.
  13. Nota ANTSV N° 229 del 28 de abril de 2020 de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, que incluye un Dictamen Técnico.
  14. Acta de Reunión Ordinaria del Comité de Estudio y Evaluación Técnica en cuanto al peso y dimensiones de los distintos vehículos que se encuentran habilitados en el país, del 10 de marzo de 2020.
  15. Memorandum DAI N° 5 del 5 de marzo de 2020 de la Dirección de Asuntos Internacionales del Viceministerio de Transporte.
  16. Proyecto de resolución "Por la cual se dispone en forma experimental el ingreso de los ómnibus que transitan por la red vial nacional, al control de pesaje en las básculas".
  17. Memorandum DCPV N° 213 del 16 de septiembre de 2019 del Departamento de Control de Peso de Vehículos de la Coordinación Operativa de la Dirección de Finanzas.
  18. Memorandum DPV N° 679 del 12 de noviembre de 2018 del Departamento de Proyectos Viales de la Dirección de Vialidad.
  19. Memorandum GVMT N° 481 del 4 de septiembre de 2019 del Viceministerio de Transporte.
  20. Memorandum DAJ N° 2534 del 31 de octubre de 2018 de la Dirección de Asuntos Jurídicos.
  21. Memorandum DAJ N° 2244 del 4 de octubre de 2018 de la Dirección de Asuntos Jurídicos.

#### NORMATIVA APLICABLE

Ley N° 167/93 "Que aprueba con modificaciones el Decreto-Ley N° 8. de fecha 27 de marzo de 1991

Abg. Pablo Ramírez  
M.  
Jefe de Negociación y Asesoramiento  
DAJ - MOPC

2 / 8

Abog. Eitel M. Díaz de Martínez  
Encargado de Despacho  
Dirección de Asuntos Jurídicos  
MOPC

- ‘Que establece la estructura orgánica y funciones del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones’.
2. Ley N° 1590/2000 “Que regula el Sistema Nacional de Transporte y crea la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) y la Secretaría Metropolitana de Transporte (SMT)” y sus modificatorias.
  3. Ley N° 5152/2014 “Que deroga el Capítulo IV de la Ley N° 1590 de fecha 16 de setiembre de 2000 ‘Que regula el Sistema Nacional de Transporte y crea la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) y la Secretaría Metropolitana de Transporte (SMT)’ y sus leyes modificatorias”.
  4. Ley N° 5016/2014 “Nacional de Tránsito y Seguridad Vial”.
  5. Resolución N° 1762/1997 “Por la cual se unifica en un solo instrumento, las disposiciones relativas a peso y dimensiones de los camiones y ómnibus, que transitan por las rutas nacionales” y sus modificaciones por Resoluciones N° 42/98, N° 1187/2008 y N° 2043/2010.
  6. Resolución N° 1416/2015 “Por la cual se establece el régimen de infracciones y sanciones por faltas cometidas a la Ley N° 5016/2014 ‘Nacional de Tránsito y Seguridad Vial’”.
  7. Resolución N° 1152/2017 “Por el cual se conforma un Comité de Estudio y Evaluación Técnica en cuanto al peso y dimensiones de los distintos vehículos que se encuentran habilitados en el país, y su incidencia en la estructura del pavimento de las rutas autorizadas para el tránsito de los mismos, y se abrogan las Resoluciones N° 328 del 24 de febrero de 2010 y 610 del 6 de junio de 2014 y las demás disposiciones que se opongan a la presente Resolución”.
  8. Decreto N° 3458/2020 “Por el cual se dispone el cierre parcial y temporal de puestos de control migratorio en frontera, como medida ante el riesgo de expansión del coronavirus (COVID-19)”, modificado por Decreto N° 3465/2020.

### III- CONSIDERACIONES

#### ANTECEDENTES

La normativa de tránsito y seguridad vial dispone que los vehículos deben cumplir, como exigencia mínima, con los límites de peso, dimensiones y relación potencia-peso adecuados a las normas de circulación que la Ley y su reglamentación establecen.<sup>2</sup> Los propietarios de vehículos de transporte de carga y de pasajeros deben ajustarse a las disposiciones que emanan de las autoridades competentes.<sup>3</sup>

Asimismo, en el caso del transporte de pasajeros, se prohíbe la circulación o el tránsito de unidades que no cumplan con los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente en materia de

<sup>2</sup> Ley N° 5016/2014, artículo 48: “Los vehículos deberán reunir las características técnicas de construcción, dimensiones y condiciones de seguridad activa y pasiva, comodidad y demás prestaciones que se establezcan en las normas reglamentarias. No podrán exceder de los pesos máximos permitidos que dispongan las autoridades competentes”.

Ley N° 5016/2014, artículo 50: “Los vehículos cumplirán las siguientes exigencias mínimas: a) En general: (...) 6. Tener el peso, dimensiones y relación potencia-peso adecuados a las normas de circulación que esta Ley y su reglamentación establecen”.

Ley N° 5016/2014, artículo 58: “Para poder circular con automotor, es indispensable: (...) h) Que el vehículo y lo que transporta tengan las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y a las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino”.

<sup>3</sup> Ley N° 5016/2014, artículo 80: “Los propietarios de vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga, sin perjuicio de lo previsto en esta Ley y en otras normas vigentes aplicables a la materia, deberán ajustarse a las disposiciones que emanan de las autoridades competentes”.

Abg. *[Firma]* **Olivero Ramírez**  
Encargado de la Dirección de Asuntos Jurídicos  
D.A.J. - M.O.P.C.

Oliva y Alberdi N° 411, C.P. N° 1221, Asunción  
www.mopc.gov.py

3 / 8

*[Firma]*  
Abog. **Patricio Díaz de Martínez**  
Encargado de la Dirección de Asuntos Jurídicos  
M.O.P.C.

DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS  
Tel: (+595 21) 4149 621

transporte y en los acuerdos internacionales bilaterales y multilaterales vigentes, sobre el transporte automotor por carretera.<sup>4</sup>

El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones se constituye como autoridad competente en la materia. Por un lado, conforme al artículo 18 de la Ley N° 167/93, el Viceministerio de Transporte tiene a su cargo "a) El estudio, formulación e implantación de políticas que permitan orientar la acción del Ministerio en relación a los distintos servicios de transporte para lograr el desarrollo y funcionamiento armónico del sistema; y, b) La planificación, programación, coordinación, reglamentación y fiscalización de todo lo referente al servicio de Transporte de cargas y pasajeros por vía fluvial, y terrestre".

Además, se observa que las normas actuales sobre pesaje se encuentran estipuladas en la Resolución N° 1762/1997 "Por la cual se unifica en un solo instrumento, las disposiciones relativas a peso y dimensiones de los camiones y ómnibus, que transitan por las rutas nacionales" y sus modificaciones por Resoluciones N° 42/98, N° 1187/2008 y N° 2043/2010, que establecen los límites de peso y clases de rodados que pueden transitar en la red vial pavimentada.

En ese régimen normativo, surge la propuesta, que deviene de las reuniones del Subgrupo de Trabajo N° 5 (Transporte) del Mercosur (SGT N° 5), en las que se analizan aspectos para la armonización de normas en materia de transporte en el bloque regional.

En la reunión de la Subcomisión de Asuntos Técnicos del SGT N° 5 del 9 de mayo de 2018, la Delegación de Paraguay informó que "...existen dos aspectos, uno técnico y otro reglamentario sobre el control de pesos en básculas, que deben ser definidos por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Agregó que si bien, en principio no habría impedimentos para autorizar el empleo de neumáticos superanchos en ómnibus, no así en ejes de vehículos de transporte de cargas, igualmente necesita disponer del informe final del referido Ministerio antes de adherir a un acuerdo".

Al proceder al análisis de lo discutido, el Departamento de Proyectos Viales de la Dirección de Vialidad, por Memorándum DPV N° 679 del 12 de noviembre de 2018 recordó algunos antecedentes, habiendo señalado que "...la utilización de Neumáticos súper anchos causa un mayor deterioro del pavimento, acortando la vida útil del mismo".

En el punto 3 del Memorándum DPV N° 679/2018, se señaló asimismo que: "Este Departamento como recomendación especial (...) considera que es prioridad modificar la reglamentación vigente en el MOPC en relación al sistema de pesaje y multa aplicada a los vehículos de carga y de pasajeros que circulan por la red vial nacional y departamental, en el sentido que se debe controlar y multar los pesos de excesos por cada eje del vehículo, control básico y necesario para garantizar la durabilidad del pavimento y preservar el patrimonio nacional".

Además, se manifestó en el Memorándum DPV N° 679/2018 que "El Departamento de Proyectos

<sup>4</sup> Ley N° 5016/2014, artículo 81: "Queda expresamente prohibida en todas las vías públicas, la circulación o el tránsito de vehículos de transporte público de pasajeros que no hayan cumplido con los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente en materia de transporte y en los acuerdos internacionales bilaterales y multilaterales vigentes, relativos al transporte automotor por carretera. Cuando se verificare la circulación de un vehículo en infracción a lo señalado en el párrafo anterior, se dispondrá la paralización del servicio y la retención del vehículo utilizado hasta subsanarse las irregularidades comprobadas, sin perjuicio de que la autoridad nacional de transporte, prosiga la sustanciación de las actuaciones pertinentes para la aplicación de las sanciones que correspondieren. El Poder Ejecutivo adoptará las medidas que resulten pertinentes, a fin de posibilitar el cumplimiento de lo precedentemente establecido".

Abog. Pablo Ramírez  
Mat. C.S.J. N° 32.332  
Jefe de Departamento Normativo  
Dpto. - MOPC

4 / 8

Abog. Ethel M. Díez de Martínez  
Encargada de Despacho  
Dirección de Asuntos Jurídicos  
MOPC



Tras dos consultas de esta Dirección y una reunión de trabajo, el Viceministerio de Transporte remite, desde su Dirección de Asuntos Internacionales, un nuevo proyecto de resolución.

Por Memorándum DAJ N° 1074 del 30 de julio de 2020, esta Dirección solicitó al Viceministerio de Transporte que el nuevo proyecto de resolución remitido por Memorándum DAI N° 31/2020 sea puesto a consideración del Comité de Estudio y Evaluación Técnica en cuanto al peso y dimensiones de los distintos vehículos que se encuentran habilitados en el país, ya que fue dicho Comité el que aprobó el borrador original.

Por Memorándum DAI N° 37 del 10 de agosto de 2020, se remite el Acta de la Reunión de dicho Comité del 10 de agosto de 2020, que en su parte relevante señala que: *“El Abg. Pedro David Britos, Presidente del referido Comité, pone a consideración de los miembros el único tema de la agenda, “Aprobar el nuevo borrador de Resolución que autoriza en forma experimental la circulación de ómnibus con neumáticos súper anchos y dispone en forma experimental el ingreso de ómnibus al control de pesaje en básculas”, del cual se hace entrega a los presentes, siendo este consensuado y aprobado por unanimidad, a fin de remitir el mismo a la Dirección de Asuntos Jurídicos para la posterior firma del Señor Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones”.*

Con la aprobación del nuevo borrador por el Comité, se da por concluido el procedimiento administrativo en la esfera del Viceministerio de Transporte y se procede a estudiar el proyecto de resolución.

## PROYECTO DE RESOLUCIÓN

### INGRESO DE BUSES CON NEUMÁTICOS SÚPER ANCHOS

El proyecto de resolución remitido por Memorándum DAI N° 31 del 23 de julio de 2020 inicia estableciendo en el artículo 1° de forma experimental el ingreso de ómnibus con neumáticos súper anchos a la red vial pavimentada, con el límite de siete (7) toneladas de peso máximo.

En el artículo 2° se establecen las características de los neumáticos, como sigue:

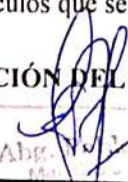
- Convencional: ancho de la huella del neumático inferior a 385 mm;
- Súper ancho: ancho de la huella del neumático igual o superior a 385 mm.

El artículo 3° dispone que el periodo experimental durará un (1) año y estará sujeto a estudios técnicos con una primera etapa de evaluación a los sesenta (60) días, tras los cuales se podrán realizar ajustes para salvaguardar la infraestructura vial, pudiendo a su vez decidirse incorporar permanentemente el régimen de admisión de estos buses a las normas de peso y dimensiones de camiones y ómnibus que transitan por la red vial nacional pavimentada.


El artículo 4° dispone que serán aplicables los límites de longitud, ancho y altura ya establecidos en la reglamentación vigente.

Estas consideraciones son técnicas y obedecen a los estudios que el Departamento de Proyectos Viales de la Dirección de Vialidad había informado por Memorándum DPV N° 679/2018 y las condiciones aprobadas por el Comité de Estudio y Evaluación Técnica en cuanto al peso y dimensiones de los distintos vehículos que se encuentran habilitados en el país.

### MODIFICACIÓN DEL CUADRO DEL ARTÍCULO 2° DE LA RESOLUCIÓN N° 1762/1997

Abg.  Ramírez  
Jefe de Asesoramiento Jurídico  
DAJ - MOPC

6 / 8

Abg.  Díaz de Marín  
Director de Asuntos Jurídicos  
MOPC

El proyecto de resolución incluye en su artículo 5° la modificación parcial, durante la vigencia del periodo experimental de un (1) año, del cuadro de límites de peso establecido en el artículo 2° de la Resolución N° 1762/1997. Este cuadro contiene tres columnas: "Eje", "Rodado" y "Límite" y se propone incluir la siguiente fila:

EJE	RODADO	LÍMITE (t)
Simple (Eje direccional para buses)	Simple Súper Ancho	7

### CONTROL DE PESAJE

Las normas precedentes están directamente ligadas al control de pesaje establecido en el artículo 6°, que dispone un periodo experimental de un (1) año en que los ómnibus de corta, mediana y larga distancia que transitan por la red vial nacional deberán ingresar a básculas.

Esta disposición se ampara en la necesidad de verificar el cumplimiento del artículo 50 de la Ley N° 5016/2014, que establece la obligación de que los vehículos en general deben "tener el peso, dimensiones y relación potencia-peso adecuados a las normas de circulación que esta Ley y su reglamentación establecen" y el artículo 58, por el cual el vehículo y lo que transporta deben tener "las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y a las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino". Asimismo, el artículo 80 de la misma ley establece que los propietarios de vehículos al servicio de transporte "deberán ajustarse a las disposiciones que emanen de las autoridades competentes".

La verificación está amparada en el artículo 81 de la Ley N° 5016/2014, que dispone que de confirmarse una infracción, "se dispondrá la paralización del servicio y la retención del vehículo utilizado hasta subsanarse las irregularidades comprobadas, sin perjuicio de que la autoridad nacional de transporte, prosiga la sustanciación de las actuaciones pertinentes para la aplicación de las sanciones que correspondieren". Esta tarea de verificación fue asimismo recomendada por la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, en su dictamen técnico emitido con la Nota ANTSV N° 229/2020.

Sobre este control de peso, el artículo 7° dispone que los excesos no serán pasibles de multas durante el periodo experimental, pero según el artículo 8°, si se sancionarán los casos de evasión de control de peso, aplicándoseles las sanciones de la Ley N° 5016/2014 "Nacional de Tránsito y Seguridad Vial" (reglamentadas actualmente por la Resolución N° 1614/2015).

Procediendo al análisis de la normativa de la Ley N° 5016/2014, se observa que la autoridad competente para la emisión de las multas en rutas nacionales, departamentales y caminos vecinales es la Dirección Nacional de la Patrulla Caminera, dependiente de esta cartera de Estado. Será dicha Dirección Nacional la encargada de estudiar y definir la sanción aplicable a estos casos de evasiones. Se destaca en ese sentido que el borrador de resolución fue aprobado por el Comité de Estudio y Evaluación Técnica, con participación del Director de la Dirección Nacional de la Patrulla Caminera.

El artículo 9° del proyecto de resolución es de forma.

### CIERRE DE FRONTERAS

Considerando el cierre parcial y temporal de los puestos de control migratorio en frontera promulgado por el Decreto N° 3458/2020, modificado por el Decreto N° 3465/2020, que restringirá considerablemente el acceso de buses de pasajeros de otros países al territorio nacional, se considera

Abog. Julio Ramírez

7 / 8

Abog. Est. M. Díaz de Martínez  
Encargada de Despacho  
Dirección de Asuntos Jurídicos

Ref.: Normas sobre pesaje. DAJ N° 2910/2020.-


prudente el estudio del momento apropiado para la implementación de lo planteado, que corresponde al Viceministerio de Transporte como dependencia con competencia sobre las políticas públicas en el sector de transporte, en coordinación con las demás dependencias integrantes del Comité de Estudio y Evaluación Técnica conformado por Resolución N° 1152/2017.

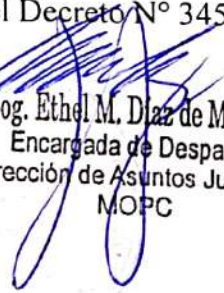
#### IV- CONCLUSIÓN

Por lo tanto, salvo mejor parecer de la superioridad, habiendo realizado el análisis de la cuestión planteada sobre la base de las normativas aplicables, esta Dirección de Asuntos Jurídicos no opone reparos, en lo jurídico, a la continuidad de los trámites pertinentes para la emisión de la resolución ministerial conforme al borrador propuesto por el Viceministerio de Transporte y aprobado por el Comité de Estudio y Evaluación Técnica en cuanto al peso y dimensiones de los distintos vehículos que se encuentran habilitados en el país.

Se considera prudente, sin embargo, contar con un estudio del momento apropiado para la implementación efectiva de lo planteado, atendiendo el cierre parcial y temporal de los puestos de control migratorio en frontera promulgado por el Decreto N° 3458/2020, modificado por el Decreto N° 3465/2020.

Atentamente.-

  
Abg. Pablo Ramírez  
Ma. C.S.J. N° 32.332  
Jefe de Asesoramiento Normativo  
D.A.J. - M.O.P.C.

  
Abog. Ethel M. Díaz de Martínez  
Encargada de Despacho  
Dirección de Asuntos Jurídicos  
MOPC



## **INSPECCION TECNICA A VEHICULOS DE TRANSPORTE DE CARGAS ESPECIALES Y VEHICULOS ESPECIALES QUE NO ESTAN DESTINADOS AL TRANSPORTE DE CARGAS-**

Las inspecciones técnicas de los vehículos especiales o de transporte de cargas especiales se efectúan en las plantas de inspección de los vehículos convencionales, si no se plantean impedimentos para que pasen por una línea de control por instrumentos.

Cuando por sus dimensiones o pesos por ejes los vehículos especiales o de transporte de cargas especiales no puedan acceder a las plantas de inspección técnica vehicular, personal técnico de las empresas autorizadas por el MTOP procederán a realizar la inspección en un sitio apropiado de la planta de inspección o en un local de la empresa propietaria de los vehículos.

En el caso de vehículos de transporte de cargas especiales como por ejemplo semirremolques de más de tres ejes que permitan ser inspeccionados en las líneas de instrumentos se emplean los mismos criterios de control que para los vehículos convencionales.

En el caso de las grúas que pueden pasar por las líneas de instrumentos se realiza una inspección similar aunque pueden establecerse criterios de aprobación diferentes.

A los vehículos antes mencionados, cuando aprueban la inspección técnica vehicular, se les emite el Certificado de Aptitud Técnica y oblea de conformidad con lo dispuesto en las Resoluciones GMC N° 32/09 y N° 43/12, respectivamente.

En el caso de inspecciones realizadas fuera de las líneas de inspección los puntos controlados son:

- Identificación.
- Relevamiento de dimensiones.
- Dirección.
- Sistema de frenado.
- Sistema de iluminación.
- Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión.
- Sistema de enganche.

El modelo del informe de inspección incluirá los puntos controlados y la evaluación de estado correspondiente. El modelo de informe no tiene un formato pre establecido.

La empresa responsable de realizar las inspecciones técnicas a los vehículos especiales y de transporte de cargas especiales es la misma que ejecuta las inspecciones en los vehículos convencionales que realizan servicios de competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP): **APPLUS URUGUAY SA-**



**Acta de la Reunión de la Comisión de Integración de la Información de  
Transporte de Pasajeros y de Cargas del SGT N° 5**

Con fecha 17 de setiembre de 2020 se realizó, por sistema de videoconferencia, según lo establecido en la Resolución GMC N° 19/12 "Reuniones por el sistema de videoconferencia", bajo la Presidencia Pro Tempore de Uruguay, la reunión de la Comisión de Integración de la Información de Transporte de Pasajeros y de Cargas del SGT N° 5 "Transporte", con la participación de las delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Las Delegaciones de Chile y Perú participaron por el sistema de videoconferencia de conformidad a la Decisión CMC N° 18/04 "Régimen de Participación de los Estados Asociados al MERCOSUR", y manifestaron su acuerdo con relación al Acta de la LVII Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte"

El Coordinador Nacional Alterno por la PPTU dio la bienvenida a las delegaciones, e iniciando la reunión puso a consideración la agenda a tratar, la que fue aprobada.

La Lista de Participantes consta como **Anexo I**.

La Agenda consta como **Anexo II**.

En la reunión fueron tratados los siguientes temas:

**1.- ESTADO DE SITUACIÓN ACTUAL DEL PROYECTO: AVANCE POR PAÍS, BILATERALMENTE Y EN GENERAL**

La Delegación Argentina manifiesta la importancia de continuar con los avances en la temática del Web Service MERCOSUR, como herramienta fundamental para el intercambio de información de los permisos de transporte de pasajeros y de cargas, contribuyendo a la aglización de los controles en la región. En virtud de la pandemia hubo que reasignar prioridades, no obstante ello se continuará trabajando a fin de concluir las pruebas la transmisión de parque con Paraguay, e incluir la lógica de la plataforma de Uruguay para comenzar las pruebas con dicho país, en principio con información de Permisos y luego incorporar pruebas de parque.

El delegado de Brasil comenta que hace poco que está al frente de Tecnologías de la Información de la ANTT, aclarando que ya había participado en ese grupo hace unos

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

3 o 4 años. También hizo mención a los nuevos interlocutores y datos de contacto, manifestando su voluntad de avanzar en este proyecto de intercambio de información. En cuanto a los avances, señaló que con excepción de Paraguay, no pudieron hacer pruebas con otros países.

La Delegación de Paraguay manifiesta que estuvo trabajando con Uruguay y que se reiniciaron contactos con Brasil. No se tuvo contacto con Argentina, pero se espera reanudar la comunicación lo antes posible.

Con Uruguay se están haciendo pruebas de acceso a la nueva plataforma (nuevos Links).

Se realizaron pruebas exitosas en la conexión y se realizaron pruebas exitosas de autenticación, token, con las credenciales de acceso otorgadas para acceder a los metodos del webService. Faltaría seguir las pruebas con los diferentes métodos del Servicio de Intercambio de Información. En las próximas semanas se estarían haciendo pruebas con envío de datos reales.

La delegación de Paraguay pasa a resumir los avances de los últimos días en las pruebas de la Web Service con Uruguay.

- Obtención de credenciales a través de la WebService de Autenticación de Token.
- Conexión a Web Service de tablas auxiliares para el envío de Códigos internos de Marcas y Tipos de Vehículos.
- Alta de nuevo Código de Marca con código de respuesta exitoso.
- Conexión a la WebService para el envío de Permisos.
- Envío de datos de Permisos Originarios al método correspondiente, recibiendo mensajes de validación correcto y mensaje de envío exitoso.

Con Argentina, se perdió el contacto hace un tiempo, para ser más preciso desde diciembre de 2019. Se llegó a avanzar bastante en las pruebas de los Servicios y en el envío de datos en el ambiente de Test. Se estaban comenzando las pruebas con los Links de producción, quedando standby debido a un problema de autenticación, servicio de Token.

Con Brasil se retomó la comunicación. Se tuvo una conexión exitosa con los Web Services Y se están realizando las pruebas con ajustes por problemas de validación de datos.

Se acordó limpiar la Base de Datos de Test para poder continuar con las pruebas.

La Delegación de Chile manifiesta que el objetivo del año 2020 es la digitalización de Permisos Ocasionales tanto de Cargas como de Pasajeros.

Es de esperar que a finales del 2020 o principios de 2021, se comience el proceso de informatización de Permisos Originarios y Complementarios, estableciéndose como meta tenerlo desarrollado a fines del 2021.

*Handwritten signature*  
A.B.

*Handwritten mark*

*Handwritten signature*

entre Uruguay y Paraguay, llegando hasta un punto en que pueda decirse Paraguay y Uruguay "se hablan", como paralelamente podría ser Argentina y Brasil y después comenzar a cruzar, lo cual daría alguna garantía de que se avanza progresiva y firmemente.

En ese sentido se les consultó a las delegaciones, si coincidían en este planteo, entendiendo que es un punto a resolver para viabilizar los avances y hacerlos más eficientes, en la medida en que se debe estimar un cronograma.

La delegación de Argentina señaló que justamente el tema de las pruebas bilaterales, era para ir ajustando las diferencias que había entre cada uno de los países, incluso en lo que respecta a los set de datos, porque tienen que estar preparados los mismos para cada uno de los países, por eso se mencionaba que las pruebas más simples son las de los permisos, pero cuando se refiere al tema del parque móvil, se utiliza el bagaje de datos de las marcas de chasis ,etc. etc., entonces, cada una de esas cosas tienen que estar preparadas para cada país. Por eso es que el avance bilateral es tan importante, porque es individual en ese sentido.

La delegación de Brasil concordó con ello, agregando que tuvo que realizar algunos ajustes bilaterales con Paraguay, por algunos problemas que surgieron, pero ya fueron solucionados.

También se señaló que la principal consideración que hay que atender es una estructuración básica común para todos los países. Agregó que con el tratamiento bilateral se consigue avanzar rápidamente, ya sea con el grupo de whatsapp o cualquier otro mecanismo, comunicar a todos una eventual operación, porque con ello se consigue acompañar hasta un eventual problema que pueda surgir en otro país, se puede anticipar y corregir de acuerdo a como vaya avanzando. Finalizó diciendo que están de acuerdo, y que sería provechoso de esa forma.

La delegación de Paraguay coincidió en la necesidad de establecer una vía para poder avanzar y llegar a definir un cronograma, destacando que del trabajo realizado se ha obtenido un producto muy bueno que es la documentación base de los métodos de los WebServices, sus estructuras y tipos de datos que vamos a utilizar para los envíos. Comenta que esta documentación consensuada surgió de reunión de junio de 2016 en Montevideo, complementada con la generada en la reunión de julio de 2018 en Foz de Iguazú. En ese sentido, señaló que, a su entender, a partir de esa base se puede continuar con las pruebas, por lo que las pequeñas desviaciones que por ahí tuvimos en las pruebas bilaterales, las podemos reorientar sobre esa documentación.

Agregó que, a su juicio, lo que se sugiere es establecer un cronograma, para iniciar las tareas de prueba, y posteriormente evaluar su implementación, enfatizando que es la única manera de alcanzar los objetivos poniendo en producción y testeando su eficacia.

Finalmente sugirió hacer un esquema o un recordatorio de las estructuras de datos fijada, y si hay diferencias en las pruebas, comunicarlas a los otros países. Luego, si

La Delegación de Perú declara su interés en el Proyecto de Digitalización e Intercambio de Información referente al Transporte Internacional y tomó conocimiento de los avances de los otros países.

Comunica que hay avances, en el marco del Transporte ANDINO, con el Proyecto de Integración de Bases de Datos encontrándose en la etapa de evaluación, aunque algunos países entraron en la etapa de producción.

En lo referente al MERCOSUR, en algún momento se les solicitarán a los coordinadores de los países, los contactos de los técnicos para poder sumarse al Proyecto de Integración de Información de Transporte de Cargas y Pasajeros.

La delegación de Uruguay manifiesta que se han realizado pruebas en la nueva plataforma con Paraguay, logrando enviar información de Permisos con su flota. En este sentido se continuarán haciendo pruebas con los demás métodos del Servicio de intercambio.

Se retomaron las comunicaciones con Brasil, en las cuales surgieron problemas con la validación de datos, las cuales fueron informadas, sin tener conocimiento de los cambios mencionados por Brasil. Se acordó enviar dichos problemas a los nuevos interlocutores presentados.

Con Argentina se perdió contacto hace un tiempo y se comentó que si bien la plataforma está disponible, se realizaron pruebas de comunicación y envío de datos donde registraron algunos problemas. Se espera retomar comunicación para seguir avanzando.

Las delegaciones acordaron Intercambiar la información de los referentes técnicos en la Comisión, a efectos de que puedan tener un contacto más fluido.

## 2.- ESTRATEGIAS DE AVANCE

La PPTU entendió importante recordar el objetivo del proyecto, que fuera definido en la XLIII Reunión Ordinaria del SGT N° 5 realizada en junio de 2012- a cuyo logro deberían orientarse las estrategias de avance que se pretenden definir. El mismo se incluye como Anexo III

Las delegaciones realizaron un amplio intercambio de ideas respecto a las posibles estrategias de avance, en función de la situación actual que surge de lo plasmado en el punto anterior.

La delegación de Uruguay planteó la posibilidad de comenzar con las pruebas entre dos países, avanzando en los diferentes métodos, solucionando los problemas que se van observando, comunicándolo a los demás, para luego ir integrando a los demás países y de esta manera evitar hacer ajustes que puedan afectar a otros si se comienza a probar "todos contra todos".

Se Insistió en que, si bien hay una definición de los Web Services y de los métodos como están armados, se tiene la duda de cómo se van a contemplar todas las realidades. Por ello, teniendo en cuenta la situación relevada, se propuso avanzar



hay algo que actualizar sobre la estructura, o sobre los datos, entonces se tiene que ver para la próxima reunión, focalizar los posibles desfases que hubiera.

**En conclusión:**

Las delegaciones están de acuerdo en plantear como estrategia de pruebas, el avance en forma bilateral. Destacaron la importancia de tomar como base de las pruebas la documentación referida por Paraguay y se entiende oportuno contar con un mecanismo para transmitir los problemas que surjan de dichas pruebas bilaterales a los demás países integrantes del Proyecto.

Las delegaciones entienden que es de suma importancia establecer un cronograma, para lo cual se necesitan fijar prioridades o determinar un orden, para luego ir definiendo las distintas etapas o metas, independientemente de los trabajos bilaterales.

De esta manera se podría tener un plan de trabajo para seguir avanzando.

Se coincidió en ir de lo más básico que tenemos, que serían los permisos, a lo más complejo que es todo lo referente a flotas, porque en la medida que se ataque lo más complejo de entrada, van a surgir obstáculos y se puede entorpecer el cronograma. Actualmente estamos estandarizados en la etapa de permisos; una vez que podamos lograr la comunicación fluida entre las partes, ahí tendremos un hito cumplido, queda constancia de que eso ya quedó funcionando y podremos avanzar en una siguiente etapa o métodos propuestos.

Las delegaciones acuerdan concentrar los esfuerzos en avanzar y terminar las pruebas del Intercambio de Permisos de Cargas, para recién luego pasar a los Permisos de Pasajeros.

**3.- ETAPA DE PUESTA EN PRODUCCIÓN Y POSIBLES FORMAS DE GESTIONAR LA TRANSICIÓN DESDE LA OPERATIVA ACTUAL HACIA LA PROYECTADA.**

La delegación de Uruguay realizó un planteo, en el que manifiesta que después de terminadas las etapas de pruebas, se deberá dar comienzo a una etapa de pre-producción o producción de manera escalonada, por ejemplo, primero los Permisos Nuevos con las modificaciones sobre los mismos y movimientos de flota. Luego ir incorporando el histórico de los permisos vigentes, en etapas.

Las delegaciones concuerdan con el planteo y entienden oportuno analizar las diferentes opciones, en el contexto que habrá una sobrecarga en el procedimiento de gestión de los Permisos por parte de las áreas operativas de cada país.

Las delegaciones realizaron un amplio intercambio de opiniones y entienden que para esta etapa es necesario contar con un cronograma, previo, y concluir con las etapas de pruebas y que también depende del grado de avance en el proyecto, por lo que, en ese sentido, se continuará trabajando en el tema en próximas reuniones.

*Atta*  
*AN*

*R*  
*☆*

**ANEXOS**

Los Anexos que forman parte de la presente Acta son los siguientes:

<b>Anexo I</b>	Lista de Participantes
<b>Anexo II</b>	Agenda
<b>Anexo III</b>	Objetivo del proyecto



Por la Delegación de Argentina  
Hernán Moral



Por la Delegación de Brasil  
Alexandre Oliveira



Por la Delegación de Paraguay  
Miguel Ayala



Por la Delegación de Uruguay  
Gerardo Ciganda

Anexo I

Lista de Participantes

Argentina	Hernán Oscar Moral	hmoral@cnrt.gob.ar	CNRT
Brasil	Henrique de Amorim Leite	henrique.leite@antt.gov.br	ASINT
	André Dulce Gonçalves Maia	andre.maia@antt.gov.br	ASINT
	Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira	alexandre.oliveira@antt.gov.br sutech@antt.gov.br	SUTEC (Superintendente)
	Cristiane Lustosa Guimarães França	cristiane.guimaraes@antt.gov.br	GESIC (Gerente)
	Gustavo Roevenstrunk Nacif	gustavo.nacif@antt.gov.br	SUTEC
Paraguay	Juan Velázquez	jvelazquez@dinatran.gov.py	Coord. Alt.SGT5
	Miguel Ayala	mayala@dinatran.gov.py	Depto Informática (Director)
	Juan Carrasco	jcarrasco@dinatran.gov.py	Depto Informática
	Marcos Gamarra	mgamarra@dinatran.gov.py	Depto Rel.Internacionales
Uruguay	Javier Garagorry	Javier.garagorry@mtop.gub.uy	Coord. Alt.SGT5
	Gerardo Ciganda	Gerardo.ciganda@mtop.gub.uy	Gobierno Electrónico (Director)
	Fernando Pérez	Fernando.perezotero@mtop.gub.uy	Gobierno Electrónico
	Jorge Rosas	Jorge.rosas@mtop.gub.uy	División Cargas MTOPI
Chile	Alejandro Dorna	adorna@mtt.gob.cl	Asesor Legal MTT
Perú	Jesús Tapia	jtapia@mtc.gob.pe	MTC
	Marcial Pino	mpino@mtc.gob.pe	MTC
	Olivia Díaz	odiaz@mtc.gob.pe	MTC

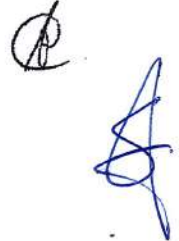
*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

Anexo II

Agenda

1. Estado de situación actual del proyecto: Avance por país, bilateralmente y en general
2. Estrategias de avance
3. Etapa de puesta en Producción y posibles formas de gestionar la transición desde la operativa actual hacia la proyectada.





### Anexo III

#### Objetivo del Proyecto

El objetivo del proyecto, definido en la XLIII Reunión del SGT5 en Junio de 2012 bajo la PPT de Argentina es el siguiente:

**“Implementar un procedimiento íntegramente electrónico para el intercambio de información sobre empresas y vehículos autorizados para realizar transporte internacional de cargas y de pasajeros por Carretera entre los Estados Partes, a partir de las tecnologías de información y comunicaciones disponibles, en particular los webservices básicos acordados en la XLI Reunión.**

Dicho procedimiento constituirá la forma de comunicación oficial entre los Organismos de Aplicación del ATIT de los Estados Partes en materia de Permisos Originarios y Complementarios otorgados, así como de la flota asociada a los mismos en cada momento, por lo que no se requerirán comunicaciones adicionales por otro medio (papel, fax, e-mail y otros).

**El procedimiento deberá brindar las garantías de confidencialidad, autenticidad, integridad y no repudio respecto a la información contenida en las bases de datos que se pongan a disposición, para lo que se acordarán los requerimientos de firma electrónica que correspondan.**

Los Estados Partes acordarán los mecanismos mediante los cuales se efectuará la transición desde la situación actual a la proyectada, así como la forma de gestionar, mediante webservices, las modificaciones en permisos y flotas desde su comunicación por parte del país de origen hasta su transformación en complementadas por el país de destino luego de realizarse las verificaciones correspondientes.”



Montevideo, 25 de setiembre de 2020.

<b>Destinatario:</b>	<b>Señora Mercedes Aremedia</b> <b>Coordinadora Nacional del Subgrupo de Trabajo N°1 “Comunicaciones”</b> <b>Presidente de URSEC</b> <b>en Ejercicio de la Presidencia Pro Tempore del MERCOSUR</b>
<b>C/C:</b>	<b>Embajadora Valeria Csukasi</b> Coordinadora Nacional de Uruguay en el Grupo Mercado Común Ministerio de Relaciones Exteriores En ejercicio de la Presidencia <i>Pro Tempore</i> del MERCOSUR  <b>Embajador Jorge Neme</b> Coordinación Nacional de Argentina en el Grupo Mercado Común Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto  <b>Embaixador Pedro Miguel da Costa e Silva</b> Coordinador Nacional do Brasil no Grupo Mercado Comum Ministério das Relações Exteriores  <b>Ministro Didier Olmedo</b> Coordinador Nacional de Paraguay en el Grupo Mercado Común Ministerio de Relaciones Exteriores  <b>Coordinadores Nacionales del Subgrupo de Trabajo N°1 “Comunicaciones”</b>
<b>Asunto:</b>	<b>Decisión CMC N° 19/19 Art.4</b>

Señora Coordinadora Nacional:

En oportunidad de la realización de la Reunión Técnica Preparatoria de la LVIII Reunión Ordinaria, celebrada mediante VC durante los días 24 y 25 de setiembre de 2020, bajo la Presidencia Pro –Tempore de Uruguay, dado la inclusión del Tema como Punto 6. del Temario - Identificación Electrónica de Vehículos – RFID, se acordó elevar a consideración del SGT N°1 “Comunicaciones” el planteamiento que se describe a continuación.

La tecnología conocida como RFID (*Radio Frequency Identification*), es un método de intercambio de información entre una etiqueta (tag) de radiofrecuencia que puede incorporarse a cualquier objeto, en particular un vehículo, y una antena lectora capaz de identificar esta información a través de radiofrecuencias.

El SGT N°5 realizó un reconocimiento de las aplicaciones de los sistemas RFID en uso actualmente en el sector del transporte por carretera. Se destacan, entre otros:

- Identificación de los vehículos.
- El control de acceso a diferentes tipos de instalaciones.

- Recaudación de peajes.
- Desvío automático a estaciones de pesaje.
- Monitoreo del cumplimiento de horarios en el transporte regular de pasajeros.

Se han intercambiado tags entre las Delegaciones y se realizaron un número acotado de pruebas tendientes a obtener un primer testeo sobre la compatibilidad e interoperabilidad de las tecnologías.

De una forma muy esquemática la información preliminar sobre las tecnologías RFID empleadas en los países del MERCOSUR aparece en el cuadro siguiente donde se incluyen tipos de tags empleados en los vehículos, rangos de frecuencias, y protocolos de lectura.

PAIS	TIPO DE TAG			TECNOLOGIA		FUENTE
	SEMI PASIVO	ACTIVO	PASIVO	PROTOCOLO DE LECTURA	FRECUENCIA DE LECTURA (Mhz)	
ARGENTINA			X	ISO 18000-6C	902-928	Comisión Nacional de Comunicaciones
BRASIL			X	ISO 18000-6C	915-928	Resolución ANTT 4281
PARAGUAY					865-868	Acta de la LVII Reunión del SGT N°5
URUGUAY			X	ISO 18000-6C	902-928	Corporación Vial del Uruguay

El SGT N°5 entiende que la interoperabilidad de los sistemas de RFID empleados en el transporte por carretera en el MERCOSUR requiere cierto grado de armonización de la tecnología utilizada y de las interfaces entre sus componentes.

Se pretende que los vehículos de transporte internacional en el MERCOSUR que lleven tag de tecnología RFID puedan ser identificados en los diferentes países con un adecuado nivel de eficacia en la lectura. Es de destacar que dichos vehículos coexistirán con otros de diferentes nacionalidades, por lo que es importante contar con un adecuado control de fallos por interferencias de otros lectores o por frecuencias no previstas por el país de origen.

El SGT N°5 entiende necesario profundizar en la identificación de las posibles barreras normativas, tecnológicas o institucionales para la interoperabilidad de aplicaciones RFID en el transporte regional por carretera.

En materia de estándares, la información aportada en principio muestra un nivel muy importante de armonización de base entre los países, sin embargo, no resulta claro si las

frecuencias de lecturas garantizan en todos los casos una identificación fiable de los vehículos.

En ese sentido se pretende obtener el punto de vista del SGT N°1 sobre el rol que puede jugar en la estandarización de la tecnología RFID en el sector transporte para que el SGT N°5 pueda promoverla.

Asimismo es importante conocer el nivel de suficiencia y de armonización de los estándares RFID adoptados en la región (frecuencias, protocolos, lenguajes, características de los tags) para lograr la interoperabilidad y una implementación global en el sector transporte.

Sin otro particular, saludan atentamente.

**Pablo Labandera**  
**Coord. Nacional del SGT N° 5 "Transporte"-PPTU**



*Presidencia de la República Oriental del Uruguay*

**MINISTERIO DEL INTERIOR**  
**MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES**  
**MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS**  
**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL**  
**MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA**  
**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS**  
**MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA**  
**MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL**  
**MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA**  
**MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA**  
**MINISTERIO DE TURISMO**  
**MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE**  
**MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL**

Montevideo, 15 JUL. 2020

**VISTO:** la emergencia nacional sanitaria declarada por el Decreto N° 93/020, de 13 de marzo de 2020;

**RESULTANDO:** que a los efectos de mantener la salud colectiva y evitar la propagación del COVID-19, se han adoptado una serie de medidas sanitarias que incluyeron -entre otras- la restricción para el ingreso al país de personas provenientes del extranjero, bajo el cumplimiento de determinadas medidas sanitarias;

**CONSIDERANDO:** I) que se estima conveniente adecuar la normativa vigente, a partir de la evaluación de las medidas adoptadas y la evolución de la pandemia que motivó la declaración de emergencia sanitaria nacional;

II) que en dicho marco se entiende necesario establecer el cumplimiento de determinados requisitos sanitarios para el ingreso y egreso al país, entre ellos, el uso de mascarilla, el aislamiento mínimo y acreditar un resultado negativo de test de detección de virus SARS CoV-2;

III) que asimismo se estima procedente la obligación de completar el formulario agregado al presente Decreto como "Anexo I", que tendrá carácter de declaración jurada;

IV) que el artículo 224 del Código Penal prevé: *"El que mediante violación a las disposiciones sanitarias dictadas y publicadas por la autoridad competente para impedir la introducción o propagación en el territorio nacional de enfermedades epidémicas o contagiosas de cualquier naturaleza, causare daño a la salud humana o animal, será castigado con tres a veinticuatro meses de prisión. Será circunstancia agravante especial de este delito si del hecho resultare un grave perjuicio a la economía nacional"*;

V) que por su parte, el artículo 239 del Código Penal establece: *"El que, con motivo del otorgamiento o formalización de un documento público, ante un funcionario público, prestare una declaración falsa sobre su identidad o estado, o cualquiera otra circunstancia de hecho, será castigado con tres a veinticuatro meses de prisión"*;

**ATENCIÓN:** a lo precedentemente expuesto y a lo establecido en el artículo 44 de la Constitución de la República, Ley N° 9.202, de 12 de enero de 1934, Ley N° 18.250, de 6 de enero de 2008, artículos 9 y 17 de la Ley N° 18.331, de 11 de agosto de 2008, artículos 224 y 239 del Código Penal, Decreto N° 93/020, de 13 de marzo de 2020, Decreto N° 94/020, de 16 de marzo de 2020, Decreto N° 102/020, de 19 de marzo de 2020, Decreto N° 104/020, de 24 de marzo de 2020, demás normas concordantes y complementarias;

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA**

**-actuando en Consejo de Ministros-**

**D E C R E T A:**

**Artículo 1º.-** Las personas, ya sean nacionales o extranjeras, que pretendan ingresar al país por cualquier medio aéreo, marítimo o terrestre, independientemente de su causa de ingreso, deberán completar el formulario "Anexo I", que se adjunta y forma parte del presente Decreto. Dicho formulario tendrá carácter de declaración jurada e incluirá datos relativos a la persona que

## *Presidencia de la República Oriental del Uruguay*

ingresa al país, tales como, manifestación de ausencia de síntomas y de contacto con casos confirmados o sospechosos de COVID-19 en los 14 (catorce) días previos a su ingreso al país, bajo las eventuales responsabilidades administrativas y penales que correspondan.

**Artículo 2º.-** Toda persona al ingresar al país, deberá:

- a) Someterse a control de temperatura en el punto de entrada;
- b) Utilizar mascarilla facial en las oportunidades de contacto a menos de dos metros de distancia con otras personas;
- c) Acreditar un resultado negativo de test de detección de virus SARS CoV-2 (por técnica de biología molecular PCR-RT o técnicas de diagnóstico que se aprueben por el Ministerio de Salud Pública), realizado no más de 72 (setenta y dos) horas antes del inicio del viaje (siempre que el pasajero esté en tránsito), en un laboratorio habilitado en el país de origen o tránsito.

En caso de que el ingreso al país sea a través de un medio de transporte comercial de pasajeros, la acreditación del test negativo deberá ser realizada previa al embarque ante la Compañía correspondiente.

Quedan exceptuados de la obligación establecida en el presente literal, los menores de 6 años de edad, quedando sujetos los mismos al resto de las medidas sanitarias establecidas en el presente Decreto;

- d) Disponer de cobertura de salud en Uruguay;
- e) Cumplir el aislamiento social preventivo obligatorio por el lapso de 7 (siete) días, debiéndose realizar al séptimo día de estadía en territorio nacional un nuevo test conforme al literal c) o extender el aislamiento social preventivo obligatorio por siete días más, alcanzando los catorce días desde el ingreso al país.
- f) Dar cumplimiento a las medidas de prevención de contagio que la autoridad sanitaria determine.

Sin perjuicio de las excepciones establecidas en los literales "c" "e" "f" e "i" del artículo 1º del Decreto N° 159/020, de 2 de junio de 2020 (relativo a

personas que deberán cumplir con las condiciones que se establecen en el "Anexo II" que se adjunta y forma parte del presente Decreto) el Poder Ejecutivo podrá autorizar otros egresos o ingresos al país en forma extraordinaria, siempre que las personas cumplan con las medidas sanitarias especiales que la autoridad competente determine.

**Artículo 3°.-** No obstante lo establecido en los artículos 1° y 2° del presente Decreto, el Ministerio de Salud Pública podrá instalar en los puntos de entrada al país, dispositivos móviles de testeo (PCR-RT) para analizar en forma aleatoria a las personas que ingresen.

**Artículo 4°.-** Exhórtase a no utilizar medios de transporte colectivo desde el punto de ingreso al país hasta el lugar de destino, donde se realizará el aislamiento social preventivo obligatorio.

Asimismo, se exhorta a las personas que ingresan al país a que descarguen la aplicación informativa sanitaria Coronavirus UY.

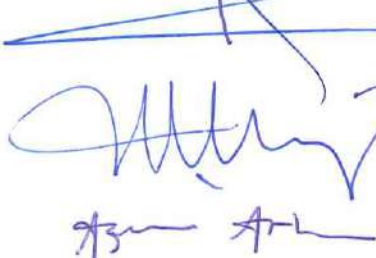
**Artículo 5°.-** Comuníquese, etc.



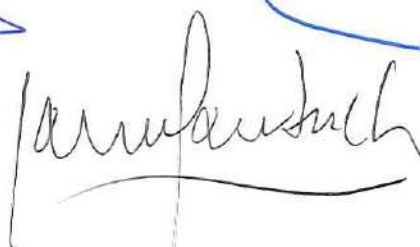
LACALLE POU LUIS



Ines R. Moreira Fernandez



German Cardozo



ANEXO I

DECLARACIÓN JURADA

DECLARAÇÃO DE SAÚDE DO VIAJANTE/ TRAVELER'S HEALTH DECLARATION

Local de entrada / Port of Arrival / Lugar de entrada _____		Data/Date/Fecha ingreso ____/____/____
2. Empresa: N° de voo/ Company: Fly N°/ Empresa: N° vuelo: _____		Assento/ Seat / Asiento/ -----
3. Nome Completo / Full Name / Nombre Completo: _____		Data Nascimento/Birth Date Fecha Nac.: ____/____/____
N° do Passaporte ou C. de Identidade e País Emissor/ Passport Number or Identity Card and Issuing Country/ N° de Pasaporte o Cédula de Identidad y País emisor: _____ (Indicar documento uruguayo preferentemente C.I.)		Sexo / Sex / Sexo: M <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/>
4. Países e locais por onde circulou nos últimos 14 dias/ Country and places where you have been in the last 14 days/ Países y ciudades por donde circuló en los últimos 14 días: _____		
5. Destino - Previsão de Conexão-Escala/ Destination – Scheduled Connection/Place of Call/ Destino - conexiones-escalas previstas (verifique o que se aplique/ marcar lo que corresponda/check what applies) <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO		
6. Sinais e sintomas observados nos últimos 14 dias/ Signs and symptoms observed in the last 14 days/ Signos y sintomas observados en los últimos 14 días (verifique o que se aplique/ marcar lo que corresponda/check what applies)		
Febre / Fever/Fiebre <input type="checkbox"/>	Tosse/ cough/ tos <input type="checkbox"/>	dificuldade de respirar/ breath difficulty/ dificultad para respirar <input type="checkbox"/>
Dor de garganta/ Sore throat/Dolor de Garganta <input type="checkbox"/>	He estado en contacto con persona CoViD +/- have been in contact with a person CoViD + <input type="checkbox"/>	Nenhum/ None/Ninguno <input type="checkbox"/>
7 a. Endereço(s) para contato durante sua quarentena /Address(es) where you can be found during your quarantine /Dirección(es) para contacto durante su cuarentena _____		
7 b. Motivo da viagem/Reason of this trip/Motivo de viaje _____		
Cidade(s)/City(ies)/Ciudad(es): _____	Estado(s)/State(s)/Provincia/Depto/Region: _____	País(es)/Country(ies)/País(es): _____
e-mail/correo electrónico		Telefone/ Phone/Teléfono
8. Data/Date/Fecha ____/____/____	Assinatura do viajante/Traveller's signature/Firma del viajero _____ Luego de ingresar deberá permanecer aislado por un plazo de 14 días. (Decreto 93/020)	

Artículo 224 del Código Penal: "(Daño por violación de las disposiciones sanitarias). El que mediante violación a las disposiciones sanitarias dictadas y publicadas por la autoridad competente para impedir la introducción o propagación en el territorio nacional de enfermedades epidémicas o contagiosas de cualquier naturaleza, causare daño a la salud humana o animal, será castigado con tres a veinticuatro meses de prisión.

Será circunstancia agravante especial de este delito si del hecho resultare un grave perjuicio a la economía nacional".

Artículo 239 del Código Penal: "(Falsificación ideológica por un particular) El que, con motivo del otorgamiento o formalización de un documento público, ante un funcionario público, prestare una declaración falsa sobre su identidad o estado, o cualquiera otra circunstancia de hecho, será castigado con tres a veinticuatro meses de prisión".



## ANEXO II

### **Medidas especiales de ingreso al país que cumplen con los criterios de excepción establecidos en los literales "c", "e", "f" e "i" del artículo 1° del Decreto N° 159/020 de 2 de junio de 2020**

1. "c": Choferes afectados al transporte internacional de bienes, mercaderías, correspondencia, insumos y ayuda humanitaria y sanitaria.

1.1 Previo a la partida y antes de ingresar al país

- a. Si presenta síntomas asociados a COVID-19 o ha estado en contacto estrecho con un caso de COVID-19, no deberá iniciar el itinerario de viaje.
- b. Si desarrolla síntomas durante el trayecto previo al ingreso al país, deberá comunicarlo en el primer puesto fronterizo o de control carretero, no pudiendo ingresar al país.
- c. El vehículo debe contar con equipo Sistema de Posicionamiento Global (GPS por su sigla en inglés) para su ubicación por las autoridades nacionales.
- d. Acreditar un resultado negativo de test de detección de virus SARS CoV-2 (por técnica PCR-RT o técnicas de diagnóstico aprobadas por el Ministerio de Salud Pública), realizado no más de 72 horas antes del ingreso a nuestro país, en un laboratorio habilitado en el país de origen o tránsito.

1.2 Ingreso al país

Se permitirá el ingreso exclusivamente a través de los pasos de frontera debidamente habilitados en los que exista control migratorio. A los efectos del ingreso, se exigirá:

- a. Completar el formulario del Anexo I que tiene carácter de declaración jurada.
- b. Disponer de cobertura de salud en Uruguay.
- c. Permitir el control de temperatura corporal en el punto de entrada, la que debe ser menor a 37.3°C.
- d. Cumplir con las medidas de higiene exigidas por el Ministerio de Salud Pública, exhortándose a no utilizar medios de transporte colectivo.
- e. Contar con un procedimiento de higiene de la cabina del vehículo, que incluya: su descripción, los insumos necesarios, frecuencia de la misma, responsable de su realización y planilla de registro horario de su cumplimiento.
- f. Contar con insumos para higiene personal, incluyendo alcohol en gel.
- g. Utilizar obligatoriamente mascarilla facial común, en las oportunidades de contacto a menos de dos metros de distancia con otras personas en el territorio nacional.

- h. Prestar declaración de hoja de ruta -trazabilidad- en el territorio nacional.
- i. Acreditar un resultado negativo de test de detección de virus SARS CoV-2 (por técnica de biología molecular PCR-RT o técnicas de diagnóstico que se aprueben por el Ministerio de Salud Pública) realizado no más de 72 horas antes del ingreso a nuestro país, en un laboratorio habilitado en el país de origen o tránsito. En caso de permanecer más de 7 días en el territorio nacional, deberá realizarse nuevo estudio PCR-RT el séptimo día. La prosecución del viaje quedará supeditada a los resultados.

### 1.3 Circulación en el país

- a. En caso de presentar síntomas asociados a COVID-19 durante el desarrollo de la actividad en el país, deberá permanecer aislado evitando contacto con otras personas, conforme a lo dispuesto por el Poder Ejecutivo y consultar inmediatamente con su prestador de salud, cumpliendo con las medidas de higiene exigidas por el Ministerio de Salud Pública, exhortándose a no utilizar medios de transporte colectivo.
- b. Se podrán realizar paradas en los puntos de servicio habilitados, a una distancia de entre 250 y 300 Km, que funcionarán como sitios de abastecimiento de combustible, servicios higiénicos y servicios de alimentación. En los mismos se deberá utilizar mascarilla facial todo el tiempo, mantener distancia de dos metros al realizar cualquier actividad.

### 1.4 Actividad en el punto de destino

- a. Fijar el día y la hora de entrega y retiro de la carga y/o descarga, para adoptar las medidas de organización tendientes a evitar o disminuir la concurrencia de distintos transportistas al mismo tiempo.
- b. Utilizar mascarilla facial común durante todo el procedimiento de carga y/o descarga.

2. "e": Extranjeros que se beneficien del corredor humanitario o sanitario establecido para el embarque o desembarque de cruceros, buques y aviones con base donde la autoridad sanitaria determine.

- a. Los extranjeros beneficiados de corredor humanitario o sanitario, serán trasladados en medios de transporte seguros que sean higienizados antes y después de la operativa.
- b. Durante su traslado, deberán contar con mascarilla facial común, pudiendo ser requeridos otros componentes del Equipo de Protección Personal.



c. En caso de ser necesario alojamiento intermedio, será en establecimientos que cumplan con los criterios sanitarios acordados para el sector, manteniéndose en condiciones de aislamiento social.

d. En caso de necesitar asistencia médica, se aplicarán los Algoritmos y Protocolos Sanitarios establecidos por el Ministerio de Salud Pública, a cargo de su cobertura de salud.

3. "F": Brasileños que, demostrando su condición de fronterizos, ingresen a la República por la frontera Uruguay-Brasil y permanezcan en la ciudad fronteriza.

a. Deben circular con mascarilla facial común, mantener distanciamiento social, evitando aglomeraciones.

b. En caso de necesitar asistencia médica se aplicarán los Algoritmos y Protocolos Sanitarios establecidos por el Ministerio de Salud Pública, a cargo de su cobertura de salud, cumpliendo con las medidas de higiene exigidas por el Ministerio de Salud Pública, exhortándose a no utilizar medios de transporte colectivo.

4. "I": Ingresos transitorios con fines laborales, económicos, empresariales o judiciales gestiones ante la Dirección Nacional de Migración por el Ministerio competente correspondiente al área de actividad involucrada y fundado en razones de necesidad impostergable.

Personas que permanezcan menos de 7 días en territorio nacional:

4.1 Previo a la partida y antes de ingresar al país

a. Si presenta síntomas asociados a COVID-19 o ha estado en contacto estrecho con un caso de COVID-19, no deberá iniciar el itinerario de viaje.

b. Si desarrolla síntomas durante el viaje deberá comunicarlo, en caso de un medio de transporte comercial de pasajeros, al personal responsable de la correspondiente Compañía, y a las autoridades uruguayas en el primer puesto fronterizo o de control carretero.

c. Acreditar un resultado negativo de test de detección de virus SARS CoV-2 (por técnica de biología molecular PCR-RT o técnicas de diagnóstico que se aprueben por el Ministerio de Salud Pública) realizado no más de 72 horas antes del inicio del viaje siempre que el pasajero esté en tránsito, en un laboratorio habilitado en el país de origen o tránsito. En caso de permanecer más de 7 días en el territorio nacional, deberá realizarse nuevo estudio PCR-RT el séptimo día. La prosecución del viaje quedará supeditada a los resultados.

d. Completar el formulario del Anexo I el que tiene carácter de declaración jurada.


e. Disponer de cobertura de salud en Uruguay.

- f. Cumplir con las medidas de higiene exigidas por el Ministerio de Salud Pública, exhortándose a no utilizar transporte público colectivo.
- g. Completar el formulario indicando motivo por el cual es impostergable su ingreso al país, fundando las razones de necesidad impostergable o agregando la documentación judicial correspondiente.
- h. Declarar el itinerario durante su estadía en el país y procedimiento de su trabajo, indicando si implica contacto con otras personas o trabajadores, registrando lugar y teléfono de contacto.

#### 4.2 Ingreso al país

- a. Permitir el control de temperatura corporal en el punto de entrada, el que debe ser menor a 37.3°C.
- b. Utilizar obligatoriamente mascarilla facial común en las oportunidades de contacto a menos de dos metros de distancia con otras personas en el territorio nacional.

#### 4.3 Actividad en el punto de destino

- a. Fijar el día y la hora en la cual se realizará la actividad impostergable motivo del ingreso al país.
  - b. Utilizar obligatoriamente mascarilla facial común durante todo el proceso que requiera la actividad que motivó el viaje y mantener un distanciamiento social de menos de dos metros de distancia con otras personas en el territorio nacional.
  - c. Restringir la circulación en el territorio nacional, a la estrictamente necesaria para cumplir con el fin declarado como causa del ingreso transitorio.
- 



# OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO

Blanca Barandiarán Asparrín



# ¿QUÉ ES EL OEA?

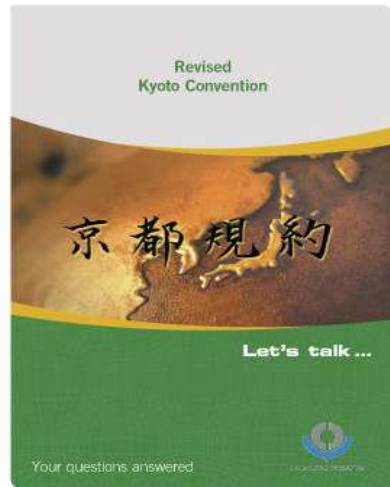


- **Certificación de estándares internacionales**
  - Organización Mundial de Aduanas
  - Organización Mundial de Comercio
- **Certificación voluntaria y gratuita**
- **Operadores de comercio exterior:**
  - Importadores, Exportadores, Agentes de Aduana, Almacén, etc.

# Operador Económico Autorizado (OEA)

---

Diversos convenios e instrumentos internacionales establecen recomendaciones o disposiciones sobre el tratamiento a los OEA.



ORGANIZACION MUNDIAL DE ADUANAS



# Legislación Nacional

---

- Ley General de Aduanas – D. Leg. 1053 y modificatorias
- Reglamento de la LGA – DS 10-2009-EF y modificatorias
- Reglamento del OEA – DS 016-2016
- Procedimiento de Certificación OEA – Res. Super. 35-2016-SUNAT

# Características

- Certificación voluntaria
- Trámite gratuito
- Certificado emitido por SUNAT
- Vigencia indefinida
- Verificaciones anuales de mantenimiento
- Pueden certificarse:
  - Exportadores
  - Importadores
  - Agentes Aduana
  - Almacenes
  - Empresas de Servicio de Entrega Rápida

# Beneficios para los Gobiernos

---

## A nivel internacional





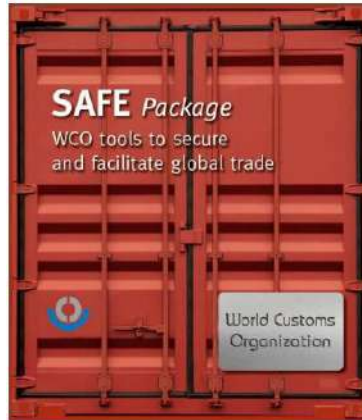
# Beneficios del OEA

- Presentación de garantía nominal para importación, y admisión temporal
- No verificación y control de valor en despacho de importación y admisión.
- Embarque directo desde el local del exportador
- Disminución de garantía para renovar
- Beneficios en otros países a través de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo

# Beneficios del OEA

- Asignación de un punto de contacto OEA
- Reducción inspecciones físicas
- Reducción plazos de Reclamos y Devoluciones
- Atención prioritaria a nivel nacional
- Reducción plazos rectificaciones DAM y modificación de valor
- Capacitación
- 31 beneficios
- 6 de ellos incluidos en el AFC OMC

# ¿Cómo funciona el OEA?



Cumplimiento Normativo



Registros Contables y logísticos



Solvencia Financiera

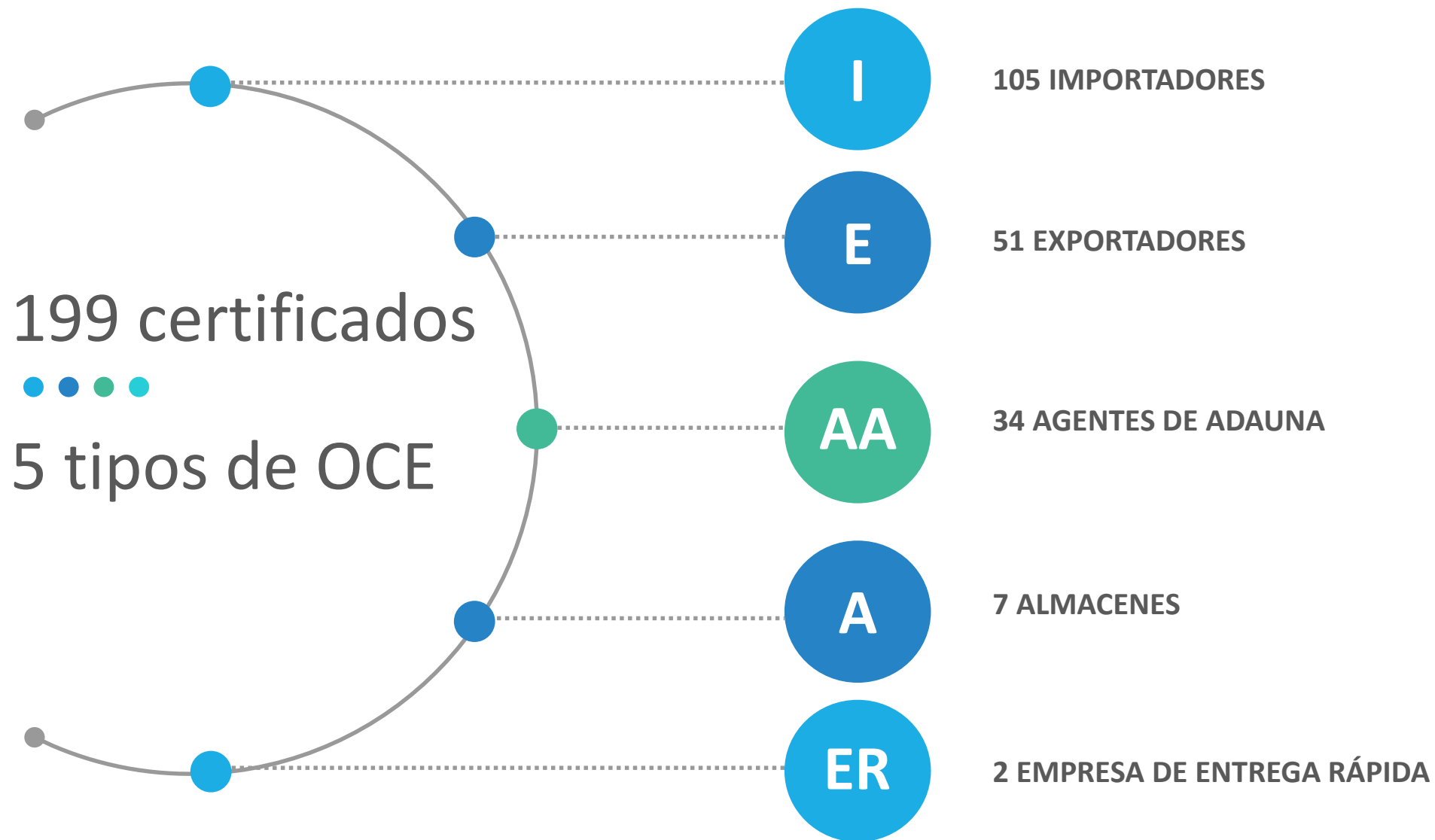


Seguridad

## D. Nivel de Seguridad adecuado

- ✓ Seguridad general y planeamiento de seguridad en la cadena logística.
- ✓ Seguridad del asociado de negocio.
- ✓ Seguridad física en las instalaciones.
- ✓ Seguridad de accesos a las instalaciones.
- ✓ Seguridad de procesos.
- ✓ Seguridad del contenedor y unidades de carga.
- ✓ Seguridad en el proceso de transporte.
- ✓ Seguridad del personal.
- ✓ Seguridad de la información y del sistema informático.
- ✓ Entrenamiento en seguridad y conciencia de amenazas.

# COMPOSICIÓN DE CERTIFICADOS (2020)



# IMPACTO DEL PROGRAMA



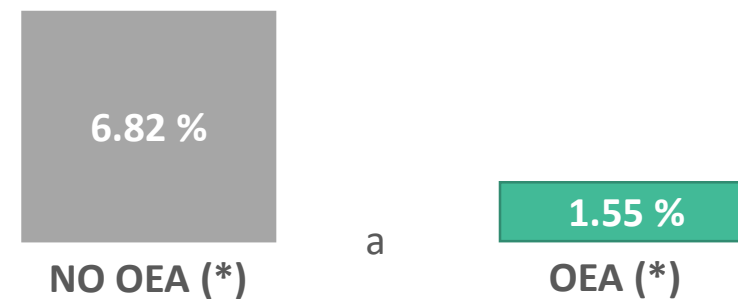
REDUCCIÓN DEL TIEMPO DE EXPORTACIÓN



REDUCCIÓN DEL TIEMPO DE IMPORTACIÓN



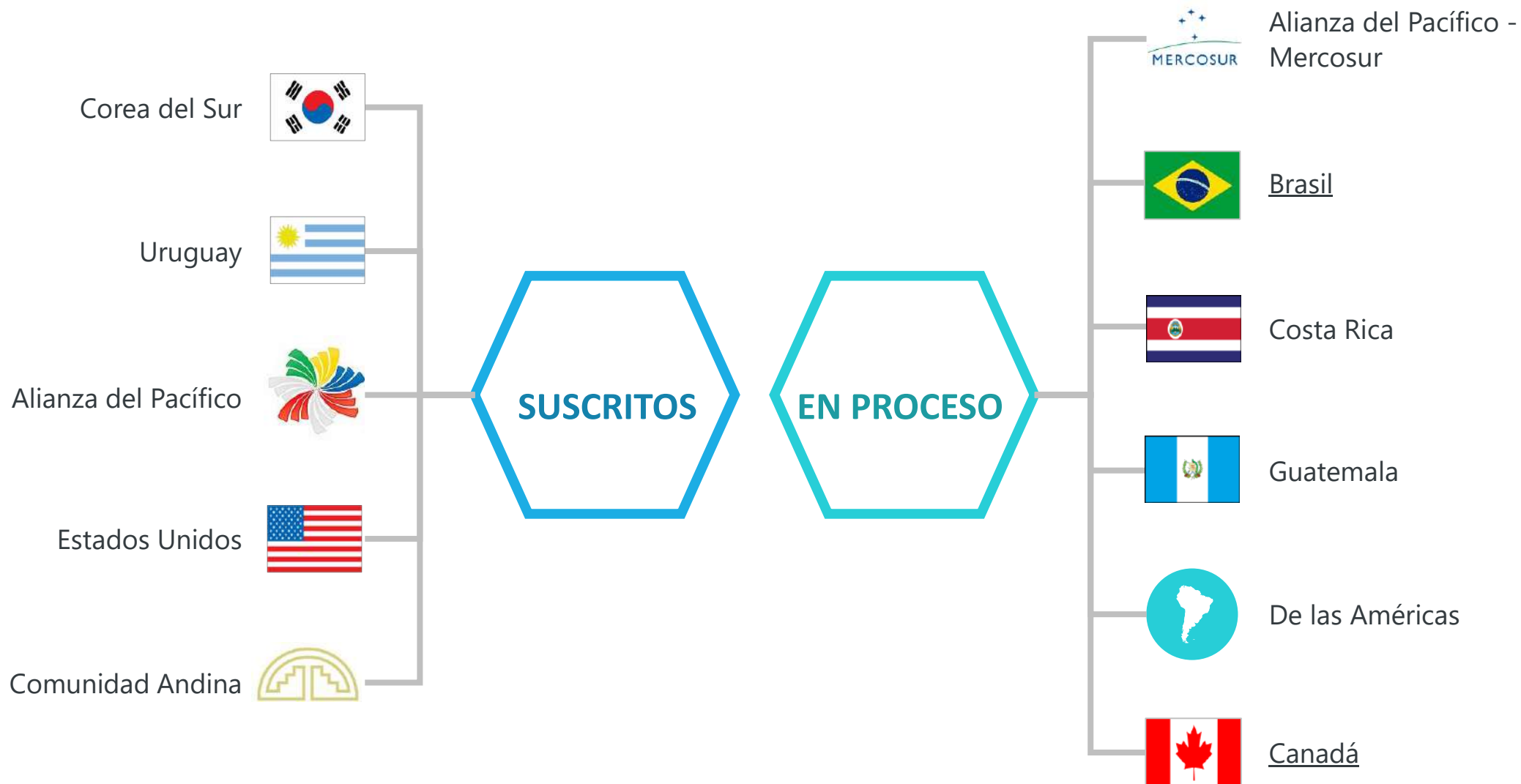
PARTICIPACIÓN EN EL COMERCIO INTERNACIONAL PERUANO



RECONOCIMIENTO FÍSICO

(\*) Cifras a marzo del 2020

# ACUERDOS DE RECONOCIMIENTO MUTUO





**BRASIL**



# *Time Release Study*

Junho 2020



CENTRAL DE OPERAÇÕES E VIGILÂNCIA  
ALFÂNDEGA DO PORTO DE SANTO



**Receita Federal**





# TIME RELEASE STUDY BRASIL

**Ministério da Economia**  
Paulo Roberto Nunes Guedes

**Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil**  
José Barroso Tostes Neto

**Subsecretaria de Administração Aduaneira**  
Fausto Vieira Coutinho

**Coordenação-Geral de Administração Aduaneira - Coana**  
Jackson Aluir Corbari

## Realização do Estudo

*Receita Federal:*  
Alexandre da Rocha Zambrano  
Diego de Borba Barbosa  
Fabiano Coelho  
José Carlos de Araújo

*Secex:*  
Igor Vieira Maia  
Tiago Martins Barbosa

*Mapa:*  
Francisco Sadi dos Santos Pontes  
Rafael Ribas Otoni

*Anvisa:*  
Anderson da Mota Ribeiro  
João Gregório de Oliveira Júnior

## Revisão

*Banco Mundial:*  
Ernani Argolo Checcucci Filho  
Lúcia dos Santos Pinto  
Robert Andrew Struthers

*Organização Mundial de Aduanas:*  
Stephen Muller

*Receita Federal:*  
Bibiana das Chagas Meroni Costa  
Luciana Werner Cesar Silva  
Ronaldo Salles Feltrin Correa

## Diagramação

*Receita Federal:*  
Elaine Cristina da Costa  
Rodrigo Despontin

## Órgãos Participantes



## Apoio



Iniciativa financiada pelo Programa de Facilitação do Comércio aos Países com Economia em Desenvolvimento e implementada em conjunto pelo Grupo do Banco Mundial (WBG) e pela Organização Mundial das Aduanas (WCO), com o apoio do Fundo do Reino Unido para a Prosperidade, e tem como objetivo a redução do tempo e do custo do comércio nestes países, ajudando-os a atender aos requisitos do Acordo de Facilitação do Comércio da Organização Mundial do Comércio (WTC).

Aviso Legal - Embora tenham sido empregados todos os esforços para garantir as informações desta publicação, a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil não aceita qualquer responsabilidade ou obrigação por erro de fato, omissão, ou interpretação que possa estar presente, nem pelas consequências de quaisquer decisões com base nessas informações. É autorizada a reprodução total ou parcial do conteúdo desta publicação, desde que citada a fonte.

# AGRADECIMENTOS

O Estudo sobre Tempos de Liberação de Mercadorias representa um marco significativo na Administração Aduaneira Brasileira na medida em que são oferecidas informações relevantes para todo o público de comércio exterior, tanto brasileiro quanto internacional, e, como resultado de estudos desta magnitude, não se completaria sem o esforço, compromisso e dedicação de um seleto grupo de pessoas e instituições. É graças à união e ao empenho pessoal desse conjunto de pessoas, servidores e profissionais de variadas áreas, especialmente órgãos parceiros do Programa Portal Único de Comércio Exterior e instituições públicas e privadas, inclusive de espectro transnacional, que se torna possível a publicação deste estudo.

Nomeadamente, registra-se um agradecimento aos servidores da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, da Secretaria de Comércio Exterior, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária, do Ministério da Agricultura e da Secretaria de Fazenda do Estado de São Paulo, estendido aos profissionais do setor privado que compareceram em peso e colaboraram no workshop de lançamento deste estudo, e aos numerosos eventos e discussões de apuração, depuração e avaliação de resultados. Faz-se, igualmente, especial menção para a Aliança Procomex e suas empresas associadas, o Sindicado dos Despachantes Aduaneiros de São Paulo, a Federação Nacional dos Despachantes Aduaneiros, a Associação Brasileira de Terminais Alfandegados, e a Associação Brasileira de Terminais de Containers.

E, tendo em conta o estudo não se limitar às fronteiras nacionais, o reconhecimento se expande ao relevante apoio prestado pelo Grupo Banco Mundial, a Organização Mundial das Aduanas e pelo Fundo do Reino Unido para a Prosperidade.

O trabalho em grupo implica, certamente, maior abrangência, relevância e significado dos dados e conclusões alcançados neste Estudo, revestindo-se em autêntica ferramenta de trabalho para o futuro.

Os nomes de grande parte desses colaboradores são listados no anexo I deste estudo.



*Workshop em São Paulo*

# PREFÁCIO

A realização no Brasil do primeiro estudo sobre tempos de liberação de mercadorias baseado na metodologia da Organização Mundial das Aduanas (OMA) concretiza um antigo anseio da comunidade brasileira de comércio exterior, ao mesmo tempo em que representa um importante passo no cumprimento do Acordo de Facilitação de Comércio<sup>1</sup>. O estudo se apresenta como autêntica linha de base para aferição das melhorias trazidas pelo processo de modernização aduaneira e de desenvolvimento do Portal Único de Comércio Exterior.



O *Time Release Study* (TRS) é uma ferramenta desenvolvida pela OMA para medição da eficiência operacional dos mais relevantes procedimentos conduzidos pela aduana, pelos órgãos anuentes e pelos intervenientes do setor privado nos processos de importação, exportação e trânsito aduaneiro de mercadorias. O TRS objetiva apurar os tempos para a liberação de mercadorias desde sua chegada até sua efetiva saída da área sob controle aduaneiro, apontando possíveis medidas corretivas e de aprimoramento de performance dos participantes do processo.

Ao se compararem os resultados obtidos neste estudo com aqueles realizados anteriormente pela RFB, verificou-se uma redução de mais de 40% no tempo bruto total para liberação de uma mercadoria importada pelo modal marítimo, em relação ao tempo praticado há menos de cinco anos<sup>2</sup>, quando o Portal Único dava seus primeiros passos. A operacionalização da Declaração Única de Importação do Portal Único, prevista para acontecer em larga escala até 2021, certamente impactará esses tempos de forma ainda mais radical, assegurando ao Brasil a vanguarda do comércio internacional, como um país que efetivamente oferece aos participantes da cadeia logística previsibilidade e transparência.

O lançamento do TRS da importação evidencia os expressivos avanços conquistados pela aduana e pela logística de comércio exterior brasileiros nos últimos anos, como um resultado direto do trabalho e dedicação das instituições participantes do Programa Portal Único de Comércio Exterior, iniciativa estratégica que a Receita Federal conduz em parceria com a Secretaria de Comércio Exterior.

Completando o quadro de boas notícias, identificou-se que os principais gargalos apontados no estudo de tempos já haviam sido mapeados pela equipe do Portal Único e, para parte significativa deles, soluções de médio prazo já se encontram encaminhadas, aumentando significativamente a expectativa de as próximas edições do TRS do Brasil refletirem novos avanços, aprimoramentos e reduções nos tempos para o importador operar no Brasil.

O que se mostra ao longo deste estudo é o compromisso da aduana brasileira de cada vez mais facilitar e agilizar os processos lícitos de comércio exterior, representando, ao fim, mais confiança no País como importante centro global de logística de comércio exterior.

**JOSÉ BARROSO TOSTES NETO**  
SECRETÁRIO ESPECIAL DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL

<sup>1</sup> A metodologia de TRS da OMA é explicitamente citada no artigo 7.6.1, do Acordo de Facilitação de Comércio da OMC.

<sup>2</sup> Os estudos realizados anteriormente não seguiam a metodologia no TRS da Organização Mundial de Aduanas.

# SUMÁRIO EXECUTIVO

- A.** Trata-se do primeiro estudo sobre tempo de liberação de mercadorias, **integralmente baseado na metodologia da Organização Mundial das Aduanas (OMA)**, realizado no País. Este estudo foi conduzido pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB) ao longo do ano de 2019 e contou com participação ativa dos órgãos públicos mais representativos no controle das operações de comércio exterior, como a Secretaria de Comércio Exterior (Secex), a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa). Importantes representantes dos intervenientes privados do comércio exterior do Brasil também participaram do estudo, como o Instituto Procomex, o Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado de São Paulo, a Associação dos Terminais Portuários (ABTP) e a Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra).
- B.** A realização de um estudo sobre o tempo de liberação de mercadorias ganhou ainda mais relevância a partir da entrada em vigor do **Acordo de Facilitação de Comércio da Organização Mundial do Comércio (OMC)**, que prevê a realização desse tipo de levantamento e, ainda, menciona expressamente a metodologia de *Time Release Study* (TRS) da OMA.
- C.** Os dados coletados e analisados neste estudo referem-se aos procedimentos de **importação** que tiveram início no Brasil durante os meses de **junho e julho** do ano de **2019**, representados pela totalidade dos despachos do tipo “Consu-

mo”, sem realização de trânsito aduaneiro entre unidades locais da RFB ou aplicação de regime de entreposto, dos modais marítimo e aéreo. Os dados relativos ao modal rodoviário foram coletados nos dois principais pontos de entrada de mercadorias no País e representam aproximadamente metade (46%) do volume total importado nesse modal.

- D.** O levantamento seguiu, desde sua gênese, a citada metodologia, o que assegura a confiabilidade dos dados nos âmbitos nacional e internacional. O *Time Release Study* do Brasil foi submetido à **revisão de consultores independentes** e contou com **apoio do Grupo Banco Mundial**.
- E.** Os dados apurados representam mais do que uma medição do desempenho dos intervenientes da cadeia logística de importação do Brasil a partir da visão de um órgão público. Trata-se de um **retrato abrangente** das etapas do processo de importação e dos tempos apurados para realização dos procedimentos de licenciamento de importação, desembaraço aduaneiro e liberação física de uma mercadoria desde sua chegada no território nacional. **Em cada uma das etapas do processo, ações de responsabilidade de diferentes intervenientes foram medidas e analisadas.**
- F.** As principais constatações, características e recomendações do estudo podem ser assim sintetizadas:
1. O processo de importação foi mapeado e decomposto em diferentes etapas, de forma a proporcionar uma perfeita identificação dos responsáveis pelos procedimentos e, por consequência, facilitar a identificação de oportunidades para melhorias do processo e de desempenho;
  2. Os dados referem-se ao tempo medido **desde a chegada da mercadoria** no País **até** sua efetiva **saída física** do local alfandegado;
  3. As principais informações colhidas do processamento desses dados foram:
    - a. O tempo médio apurado, considerados **todos os modais**, foi de **7,4 dias**;
    - b. Para o modal **marítimo** o tempo médio apurado foi de **9,7 dias**;



- c. Para o modal **aéreo** o tempo médio apurado foi de **5,8 dias**;
  - d. Para o modal **rodoviário** o tempo médio apurado foi de **2,3 dias**;
  - e. Para todos os fluxos e modais estudados, os tempos médios possuem valores superiores às medianas, demonstrando que **a maior parte das operações se desenvolve em tempos menores do que as médias**;
  - f. **Mais de 87%** das mercadorias importadas são fisicamente liberadas **em menos de 7 dias**, contados de sua chegada ao País;
  - g. **65% do tempo** médio total despendido nos processos **de anuência da Anvisa não decorre de ações sob responsabilidade do órgão**, mas principalmente para o pagamento e a compensação bancária das taxas;
  - h. A etapa de **desembarço** aduaneiro, de **responsabilidade da RFB**, responde por **menos de 10% do tempo total** apurado;
  - i. O **tempo médio** para as importações realizadas sob a modalidade de **Despacho sobre Águas** é **73% menor** que o realizado em outras modalidades; e
  - j. As ações sob **responsabilidade dos agentes privados**, notadamente o importador (ou seu preposto – despachante aduaneiro), o transportador internacional e o depositário representam **mais da metade do tempo total** despendido em todos os fluxos analisados.
4. Para a realização do estudo, foram identificados 4 fluxos principais, de complexidade crescente, além de gargalos em todos os fluxos, especialmente nos que envolvem um número maior de atores e etapas. Para fins de medição dos tempos, foram identificadas as etapas significativas de cada fluxo, assim como seu responsável primário. Enquanto o **fluxo mais simples** teve apenas **4 etapas** medidas (responde por **87,25% do total das operações**), o fluxo mais complexo teve 9 etapas medidas (responde por menos de 0,2% do total das importações). Para uma visão completa do fluxo de importação e sua complexidade, propõe-se ver os manuais de procedimentos aduaneiros e os mapas dos processos de importação no endereço eletrônico <http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/subportais-aduana-e-comercio-exterior/importacao/importacao>;
  5. O estudo apresenta recortes vinculados ao modal de transporte e às unidades aduaneiras responsáveis pelo processamento das importações, permitindo que se estabeleçam comparações. Esse método facilita o processo de **ataque aos gargalos** identificados em nível local e, no mesmo sentido, permite o **mapeamento e a difusão de boas práticas**;
  6. A atuação diligente do **importador** e/ou seu representante nos procedimentos de registro da declaração, entrega da mercadoria após o desembarço e entrega de documentos instrutivos à RFB tem **potencial para reduzir em média mais de 40% dos tempos totais**;
  7. Os percentuais de seleção de declarações para canais de inspeção física e/ou análise documental, inferiores a 5%, demonstram **forte alinhamento da aduana brasileira com as diretrizes internacionais** sobre utilização da metodologia de **gerenciamento de riscos**;
  8. Significativas diferenças de tempos, de até 70%, na atuação de **órgãos anuentes** situados em diferentes localidades indicam a **necessidade de harmonização de práticas** e uniformização de prazos de análise dos processos;
  9. Processos de importação que apresentam **maior risco** aduaneiro, sanitário e/ou fitossanitário possuem **fluxos de importação mais complexos** e, como decorrência, apresentam tempos médios de desembarço mais elevados, representando, contudo, **menos de 3% da amostra**;
  10. Foram identificadas oportunidades de melhoria e formuladas propostas de ações que se aplicam, de forma geral, a praticamente todos os fluxos, modais e unidades analisadas. As **recomendações**, muitas das quais **elaboradas com o auxílio de representantes da iniciativa privada**, são as seguintes:
    - a. Execução das atividades de **análise e liberação** de declarações de importação por parte das equipes de gerenciamento de riscos com **ampliação de horário** diário, assim como em finais de semana e feriados, eliminando-se o represamento de declarações que ocorre em dias não úteis;
    - b. Criação de **módulo unificado de recolhimento de tributos**, englobando tanto a questão do tratamento tributário do Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS)<sup>3</sup> para entrega das mercadorias quanto a necessidade de se esperar o prazo de compensação da Guia

3 Boa parte dos estados da federação não possui sistemas nem processos automatizados, exigindo dos importadores a apresentação de documentos físicos e o pagamento de guias bancárias para que ocorra a liberação da importação.

- de Recolhimento da União (GRU), no caso dos processos com licenciamento;
- c. Realizar **compartilhamento de boas práticas** entre as unidades da RFB, sob a coordenação da Coana. Também é importante que os núcleos de análise de Licenças de Importação dos órgãos anuentes interajam entre si com o mesmo objetivo;
  - d. Comparação dos tempos médios dos diferentes intervalos entre unidades aduaneiras, para identificação de discrepâncias e rotinas operacionais para benchmarking;
  - e. Avaliação, por parte dos órgãos de controle administrativo, das diferenças de tempo apresentadas entre diferentes núcleos de análise;
  - f. Atuação das unidades locais da RFB junto aos depositários com o objetivo de reduzir os tempos para efetivação da Presença de Carga, especialmente quanto à busca pela **simplificação de procedimentos** para que a etapa seja realizada;
  - g. Busca de **maior uniformidade das rotinas operacionais** adotadas em unidades similares, privilegiando a adoção das práticas mais alinhadas com as diretrizes do Acordo de Facilitação de Comércio;
  - h. Avaliação, pelas unidades da RFB, dos dados obtidos, buscando **identificar gargalos e pontos para melhoria** de procedimentos. Nas unidades com maior volume de processos, esse procedimento deve ser acompanhado pela equipe do órgão central;
  - i. Que o tempo transcorrido entre o desembaraço e a entrega seja pautado rotineiramente pelo **diálogo da unidade com os intervenientes**, endereçando possíveis soluções, como **aperfeiçoamento do modelo de cobrança de armazenagem**;
  - j. Que sejam utilizados fóruns, a exemplo do **Comitê Nacional de Facilitação de Comércio** e suas projeções locais ou outros a serem criados, para **acompanhamento** das iniciativas nacionais constantes do **plano de ação** e das providências esperadas em nível local, como as ações de benchmarking e o combate às ineficiências de intervalos críticos apontados no estudo;
  - k. Realizar a **separação do fluxo físico da carga de seu fluxo documental e financeiro**;
  - l. **Realizar os controles** administrativo e aduaneiro **de forma paralela**, com as análises dos pedidos de licenciamento e da declaração de importação realizadas concomitantemente;
  - m. Elaborar **ranking para despachantes e recintos aduaneiros**, com o objetivo de **ampliar a transparência** com relação aos seus desempenhos, possibilitando ao importador decidir por profissionais com **maior grau de conformidade**; e
  - n. **Integrar, em estudos futuros, os organismos estrangeiros** que atuam em Áreas de Controle Integrado - ACI<sup>4</sup>, possibilitando compreender a melhor maneira de atuação em coordenação e cooperação entre as administrações.
- G. Destaca-se que, para a maior parte dos gargalos identificados, já há **soluções em desenvolvimento** capazes de reduzir ainda mais os tempos aferidos e de melhorar a eficiência do processo logístico como um todo. Este fato demonstra o acerto dos mapeamentos de processos realizados nos últimos anos, com **ampla participação dos setores público e privado**, que buscaram identificar as principais deficiências para obter **soluções aderentes às necessidades dos usuários**. A maior parte dessas iniciativas está sendo desenvolvida no âmbito do **Programa Portal Único de Comércio Exterior**, principal iniciativa de **modernização e desburocratização** do comércio exterior brasileiro.
- H. A publicação deste estudo, além de servir como linha de base para a aferição dos ganhos obtidos com a implantação da Declaração Única de Importação (Duimp) do Portal Único de Comércio Exterior, que deve estar em escala operacional no próximo ano, torna explícitos os ganhos já obtidos nos processos de melhoria implantados pela Receita Federal e demais órgãos envolvidos no processo de importação.
- I. Ao mesmo tempo em que boa parte dos resultados **demonstra os avanços no Brasil e melhora a percepção dos intervenientes** em relação ao processo logístico de importação de mercadorias, diversas **oportunidades de melhoria** foram encontradas. Se por um lado foi identificado espaço para avanço nas rotinas procedimentais de todos os órgãos públicos envolvidos no processo, resta igualmente patente que uma **atuação ainda mais eficiente de intervenientes privados**, tais como transportadores internacionais, depositários, importadores e despachantes aduaneiros tem potencial para alçar o processo a patamares ainda mais elevados de qualidade e

4 ACI- Área de Controle Integrado conforme Acordo de Recife, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 66, de 16 de novembro de 1981, e promulgado pelo Decreto nº 1.280, de 14 de outubro de 1994

**reduzir significativamente os tempos totais.**

- J. O TRS é um processo contínuo, que não termina com a divulgação deste relatório. Uma etapa igualmente significativa (Fase 4 da metodologia) se inicia com a adoção de um plano de ação para eliminação dos principais gargalos identificados. As iniciativas contidas no Programa Portal Único de Comércio Exterior, os avanços do Programa Brasileiro de Operador Econômico

Autorizado, além de outras medidas de modernização aduaneira já em curso ou a serem implementadas são bons exemplos. A partir deste momento, as iniciativas em curso e aquelas a serem iniciadas passarão a dispor de uma ferramenta confiável para aferição e divulgação dos ganhos obtidos. Portanto, o **TRS servirá como impulsionador e como baseline para a avaliação dos avanços futuros.**



# ABSTRACT

This is the first *Time Release Study* fully based on the methodology of the World Customs Organization (WCO) carried out in the country. This study was conducted by the Special Secretariat of the Federal Revenue of Brazil (RFB) over the last months and had the active participation of the most representative public agencies in the control of foreign trade operations, such as the Secretariat of Foreign Trade (Secex), the National Health Surveillance Agency (Anvisa) and the Ministry of Livestock and Agriculture (Mapa). The most important private sector representatives in Brazil also participated in the study, such as the Procomex Institute, the Customs Brokers' Union, the Brazilian Association of Port Terminals (ABTP) and the Brazilian Association of Customs Terminals and Enclosures (Abtra).

The data collected and analyzed in this study refer to import procedures in Brazil during the months of June and July of 2019. They represent all customs and good declarations cleared for home use of the two main means of transport for commercial use: maritime and aerial. Data on road modal were collected at the main points of entry of goods in the country and represent almost half of the total volume imported. Transit and Customs Warehousing Procedures were not the subject of the study.

The entry into force of the Agreement on Trade Facilitation of the World Trade Organization made the TRS more relevant. The agreement provides for the realization of this type of survey and expressly mentions the methodology of *Time Release Study* (TRS) of the World Customs Organization (WCO).

The TRS is more than a report measuring performance of the actors on the logistics chain of import in Brazil. It is an in-depth and comprehensive picture of the stages of the import process and the procedures for import licensing, customs clearance and physical release of a merchandise since its

arrival in the country territory. In each stage of the process, actions of different actors were measured and analyzed.

This study will serve as a baseline for the measurement of the gains obtained with the implementation of the Single Import Declaration of the Brazilian Single Window, which should be on an operational scale next year. In addition, it will help highlight the gains already obtained in the improvement processes implemented by the Brazilian Customs and other agencies involved in the import process.

Identifying bottlenecks in the international supply chain, measuring overall performance of Customs and other stakeholder's business process, identifying opportunities for trade facilitation improvements are among the main goals of the TRS.

From the outset the survey has followed the OMA methodology, which ensures the certainty of the data and wide national and international acceptance of its results. The *Time Release Study* of Brazil also has the seal of the World Bank.

TRS is a continuous improvement cycle, which does not end from the release of TRS Report. An even more important step (Phase 4 of the WCO methodology) begins now, with the adoption of an action plan to eliminate the main bottlenecks encountered.

When Brazilian Single Window Program was launched a few years ago, its objective was to provide a reduction in total import times for goods from 17 days to 10 days in the maritime modal. The first important news brought by the TRS is that the actual time measured for release of goods, from the time of arrival until the physical release of cargo in the maritime modal is 9.7 days. This means that the goal was reached ahead of schedule.

The average times for import are even shorter in the air modal (5.8 days) and in the road modal (2.3 days). This means that the general average time



for importing foreign goods into Brazil, considered from the arrival of the goods in the country to its clearance and effective release, is 7.5 days.

In the main flow, the total average time is 6.9 days, which means that more than 87% of Brazilian imports are processed in less than a week. In addition, most of this time is linked to private sector responsibilities. On the other hand, a small percentage of import operations are subjected to slightly more complex flows, due to the higher customs, sanitary and/or phytosanitary risk they represent. These flows will probably represent the most important improvements in the next cycle of measurement, since they must be prioritized in the action plan that is

part of the continuous cycle of TRS methodology.

It was identified that the main bottlenecks pointed out in the study had already been mapped by the Single Window team. For a significant part of them, medium-term solutions are already underway. This increases the expectation that, in the next edition of the TRS of Brazil, the results pointed out reflect new advances.

The TRS tool seeks to accurately measure border process performance relating to trade flows. It also helps to identify and eliminate bottlenecks, suggesting the adoption of appropriate policy decisions to improve the effectiveness and efficiency of border procedures.



# SUMÁRIO

1. Introdução .....	12
1.1 Contexto internacional.....	12
1.2 Histórico de iniciativas anteriores .....	12
1.3 Processo em contínuo aperfeiçoamento .....	12
1.4 A estrutura do relatório .....	13
2. Metodologia da Organização Mundial das Aduanas .....	14
2.1 Objetivos.....	14
2.2 Ciclo de aperfeiçoamento contínuo .....	14
2.3 Visão geral da metodologia.....	15
3. Fase 1 - Preparação do estudo .....	16
3.1 Grupo de trabalho.....	16
3.2 Nível de participação .....	17
3.3 Objetivo do estudo .....	17
3.4 Determinação do Escopo .....	17
3.5 Definição da amostra .....	18
3.6 Planejamento.....	20
4. Fase 2 - Coleta de dados.....	21
4.1 Coleta de dados manual .....	21
4.2 Coleta de dados eletrônica .....	21
5. Fase 3 - Análise dos dados coletados e elaboração das conclusões.....	24
5.1 Tipos de análises efetuadas .....	24
5.2 Fluxos estudados.....	25
5.3 Etapas dos fluxos estudados .....	28
5.4 Tempos apurados, diagnóstico e recomendações .....	30
5.4.1 Nível 0: Dados gerais.....	30
5.4.2 Nível 1: Análise por canal .....	31
5.4.3 Nível 2: Análise por fluxo de processo .....	32
5.4.4 Nível 3: Análise por modal com detalhe por unidade local e por fluxo .....	39
Modal marítimo .....	39
Modal aéreo.....	55
Modal rodoviário.....	71
5.4.5 Análises adicionais .....	78
OEA comparativo .....	78
Operações de importação realizadas por importadores OEA.....	78
Despacho sobre Águas OEA .....	79
Dos processos com licenciamento ou anuência .....	82
Licenciamento com deferimento/anuência da Anvisa .....	87
Licenciamento com deferimento/anuência do Mapa .....	90
Anuência Mapa em importações com embalagem de madeira .....	90

5.5 Considerações finais .....	92
5.5.1 <i>Constatações do estudo</i> .....	92
5.5.2 <i>Conclusões</i> .....	94
5.5.3 <i>Soluções em desenvolvimento</i> .....	95
5.5.4 <i>Recomendações</i> .....	97
5.5.5 <i>Consolidação de gargalos, de soluções em desenvolvimento e de recomendações</i> .....	98
5.5.6 <i>Meio de publicação e divulgação</i> .....	102
6. Fase 4 - Avaliação e monitoramento de recomendações .....	103
7. Novo Ciclo do TRS.....	104
7.1 Trânsito aduaneiro .....	104
7.2 Exportação .....	104
7.3 Operações de importação e exportação (operação simultânea) .....	104
7.4 Licenciamento.....	105
8. Abreviações e siglas.....	106
9. Equipe de servidores e colaboradores .....	107
10. Lista de participantes do workshop em São Paulo .....	108
11. Lista de eventos.....	109
12. Lista de unidades estudadas.....	111
13. Lista de figuras.....	112
14. Lista de gráficos .....	112
15. Lista de tabelas .....	112

## 1. Introdução

O comércio internacional desempenha importante papel no desenvolvimento econômico de todos os países. O crescente fluxo comercial entre as nações gera uma crescente necessidade de aperfeiçoamento dos processos de liberação de mercadorias nas fronteiras internacionais, por meio da simplificação e harmonização das práticas aduaneiras e das demais agências de controles fronteiriços, com garantia de fluxos comerciais mais seguros, mais previsíveis e mais rápidos.

Como consequência da entrada em vigor do Acordo de Facilitação de Comércio da Organização Mundial do Comércio (OMC), a aferição da eficiência das estruturas logística e aduaneira de cada um dos países signatários ganha atenção e relevância. Os estudos para medição de tempos são considerados importantes ferramentas a serem utilizadas pelos Comitês Nacionais de Facilitação de Comércio<sup>5</sup> e por outras entidades com vistas a ao acompanhamento e avaliação das medidas colocadas em prática para a facilitação do comércio, em especial os resultados obtidos pelas janelas únicas de comércio exterior, como o Portal Único.

### 1.1 Contexto internacional

Um número crescente de administrações aduaneiras tem decidido realizar estudos sobre o tempo de liberação de mercadorias, sobretudo na importação. As constantes transformações do ambiente de comércio internacional, o surgimento de novos procedimentos e novas tecnologias, além da forte pressão pela redução dos custos e eliminação dos atrasos no fluxo de mercadorias através das fronteiras torna a aferição de tempos uma tarefa indispensável.

### 1.2 Histórico de iniciativas anteriores

A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB) já empreendeu, em duas oportunidades recentes, outros levantamentos sobre tempo de liberação de mercadorias<sup>6</sup>, cujos resultados podem ser comparados com os apurados no presente estudo. As iniciativas anteriores estavam focadas na apuração dos tempos e definição de responsáveis, mas não seguiam as recomendações metodológicas da Organização Mundial das Aduanas e tampouco foram efetuadas com participação de todas as agências e atores envolvidos no processo de liberação de mercadorias.

Os estudos de tempo mencionados foram realizados apenas em relação ao modal marítimo e, ainda assim, não contemplaram todos os portos alfandegados do País.

Importante destacar que, seguindo recomendação do Acordo de Facilitação de Comércio, a RFB também publica periodicamente em sua página da internet os tempos médios brutos do despacho de importação apurados em todos os modais, por canal de conferência, em cada uma das unidades aduaneiras do País<sup>6</sup>.

### 1.3 Processo em contínuo aperfeiçoamento

Muito embora diversas ações de racionalização de procedimentos e melhoria dos controles já tenham sido implementadas, estima-se que a introdução, em larga escala, da Declaração Única de Importação (Duimp) do Portal Único de Comércio Exterior representará um grande salto qualitativo em termos de redução de tempo e de custo. Nesse sentido, e considerando que a Duimp ainda não pode ser considerada uma realidade para a maior parte das operações de importação processadas no

<sup>5</sup> [www.camex.gov.br/confac](http://www.camex.gov.br/confac)

<sup>6</sup> Os estudos citados foram realizados e divulgados respectivamente em 2015 e 2017, sendo que seus resultados encontram-se disponíveis em <http://receita.economia.gov.br/dados/resultados/aduana>

País, a aferição dos tempos médios de importação reveste-se de importância redobrada no momento atual, pois será possível registrar os ganhos já obtidos no processo até agora e, além disso, fixar uma nova linha de base para as reduções que se pretende alcançar a partir do funcionamento da Duimp em escala operacional.

Não obstante, o Estado brasileiro tem trabalhado em outros projetos que visam melhorar a performance dos órgãos de controle aduaneiro e administrativo na execução das atividades de suas competências. É o caso do projeto de gerenciamento de riscos, já implantado na RFB, e que conseguiu melhorar a seleção de cargas para inspeção, com redução nos últimos 7 anos de 13% (2013) para cerca de 4,5% (2019), com aumento na eficácia para as cargas selecionadas. A boa prática está sendo adotada pelos demais órgãos de controle e possibilitará o aumento da efetividade no exercício de suas atividades. Neste sentido, destaca-se que a Anvisa e o Mapa estão com processos mais avançados de implementação.

Outro importante projeto, no âmbito do Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado, é o OEA Integrado, que ampliará os benefícios aos operadores certificados, haja vista que o programa OEA, hoje majoritariamente restrito à aduana, passará a contemplar outros órgãos. Como consequência, o programa atingirá um maior número de interessados, permitindo maior fluidez nos processos de importação. Os avanços nessa linha decorrem de planos de trabalho conjunto com o Mapa (que já possui operadores certificados), Anvisa e Exército Brasileiro.

Por fim, está previsto para implantação, ainda em 2020, o novo controle de cargas para o modal aéreo<sup>7</sup>, que reduzirá a intervenção humana da RFB em até 90% dos casos. Inicialmente integrado à declaração de importação atual, ampliará seus benefícios com a futura integração com a nova declaração de importação (Duimp).

## 1.4 A estrutura do relatório

O presente relatório cobre, em sua estrutura, todas as áreas que o Apêndice 5 do Guia TRS da OMA recomenda para elaboração de documento relativo ao estudo de tempos. O Sumário Executivo constitui o tópico inicial e apresenta os principais achados, recomendações e informações do relatório. Os objetivos do estudo estão descritos no tópico 3.3 e a definição do escopo poderá ser encontrada no tópico 3.4. A metodologia aplicada foi descrita nos tópicos 3.5 – Definição da Amostra e 4 - Coleta de Dados. As análises e achados do estudo são descritos ao longo do tópico 5, onde podem ser identificadas recomendações para cada fluxo. E, finalmente, as recomendações e conclusões encontram-se dispostas após cada análise do tópico 5, além de ocupar um bloco próprio indicado pelo numeral 5.5.

É importante destacar que o presente relatório contém informações apresentadas segundo a sequência das quatro fases da metodologia TRS e contempla todos os tópicos do Guia TRS da OMA.

Por fim, para facilitar a leitura, a análise dos tempos médios foi subdividida em 4 blocos. O primeiro deles é o Geral, que contempla a consolidação dos tempos em âmbito nacional para todos os modais, além dos tempos para cada modal. Os três blocos seguintes apresentam informações detalhadas para cada modal estudado - aéreo, marítimo e rodoviário, com informações por unidade local. Para cada bloco serão apresentadas tabelas por fluxo e com o respectivo diagnóstico. As análises e recomendações serão apresentadas ao final de cada bloco e poderão se repetir pois, caso o leitor queira ter acesso ao relato de apenas um modal específico, será possível obter todas as informações desejadas, sem a necessidade de retornar a conteúdo anterior. Além das informações citadas, constam deste estudo análises específicas para as importações realizadas por operadores certificados OEA e, também, para importações que necessitam de licenciamento após a chegada da carga no País.

<sup>7</sup> O novo sistema de Controle de Cargas – CCT Aéreo, estará disponível para validação por parte dos interessados.

# METODOLOGIA DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DAS ADUANAS

## 2. Metodologia da Organização Mundial das Aduanas

A Organização Mundial de Aduanas (OMA), baseada em mais de 20 anos de experiência organizando, normatizando e compartilhando conhecimentos em relação ao tema entre seus países membros, dispõe atualmente da metodologia de estudo sobre o tempo de liberação de mercadorias de melhor aceitação e que apresenta resultados mais concretos em todo o mundo.

A metodologia da OMA é ferramenta reconhecida internacionalmente para medição da eficácia dos fluxos comerciais internacionais e, ainda, para a identificação de gargalos e oportunidades de melhoria. A apuração dos tempos médios de cada um dos intervalos do processo, que é mapeado previamente ou no decorrer do estudo, é efetuada com base na coleta de dados reais de operações, representando uma vantagem em relação a levantamentos baseados na percepção dos interessados, como é o caso do indicador *Trading Across Borders* do Relatório *Doing Business* do Banco Mundial<sup>8</sup>.

Muito embora a OMA não estimule a elaboração de rankings ou a realização de comparações entre aduanas de diferentes países, a aferição de tempos baseados em uma metodologia internacionalmente reconhecida e através de um processo de grande transparência e ampla participação, apresenta resultados fidedignos e representativos. Desse modo, os resultados do estudo podem servir de base para avaliação dos avanços já obtidos com a implantação de medidas previstas no Acordo de Facilitação de Comércio (AFC), assim como para identificação e tratamento das maiores ineficiências apontadas. As conclusões aqui obtidas podem servir também como referência neutra e confiável a respeito do desempenho dos diversos atores participantes do processo logístico-aduaneiro de liberação de mercadorias importadas no Brasil, inclusive subsidiando respondentes de pesquisas de percepção como o citado *Doing Business*.

### 2.1 Objetivos

Dentre as diversas razões que podem conduzir à realização de um TRS, a mais importante é a identificação de possíveis gargalos nos procedimentos relativos à movimentação internacional de mercadorias. Alguns dos objetivos que podem ser perseguidos com a realização do estudo são: a medição da performance global dos processos aduaneiros e processos operacionais dos demais intervenientes nas operações de importação; a avaliação de políticas, procedimentos, técnicas, tecnologias e estruturas novas ou recém modificadas (como os avanços decorrentes da implantação do Portal Único); o estabelecimento de uma medida de referência de performance na área de facilitação de comércio; a identificação de possibilidades de melhoria de procedimentos em matéria de facilitação comercial; a apuração do tempo médio despendido entre a chegada de mercadorias importadas no País e sua efetiva saída da área sob controle da alfândega; a obtenção de estimativas sobre o tempo consumido em cada evento intermediário entre a chegada das mercadorias e sua efetiva liberação (descarregamento, armazenagem, apresentação da declaração, verificação, intervenção de outros órgãos e liberação); a comparação de resultados obtidos com os estudos anteriores<sup>9</sup>, de modo a se avaliar os efeitos de ações de modernização aduaneira e facilitação comercial; a promoção da imagem da administração aduaneira e dos demais órgãos intervenientes em relação a seu engajamento nas ações de facilitação comercial; a supervisão e avaliação da efetiva aplicação do Acordo de Facilitação de Comércio da OMC; a promoção da gestão coordenada de fronteiras; e a avaliação do processo de implantação de uma janela única de comércio exterior.

### 2.2 Ciclo de aperfeiçoamento contínuo

Muito mais do que um levantamento de dados, o TRS é uma metodologia de aperfeiçoamento

8 <http://portugues.doingbusiness.org>

9 É importante destacar que os estudos anteriores foram realizados levando-se em conta as principais unidades do modal marítimo e com metodologia estatística distinta da aplicada neste estudo. Apesar da ressalva, servem de base para se visualizar as melhorias decorrentes de alterações levadas a efeito no processo de importação.

contínuo. A realização do estudo, preferencialmente em intervalos regulares, permite a identificação de oportunidades de melhoria e serve de referência para o estabelecimento de medidas de performance dos procedimentos de fronteira. Gargalos são identificados e, na sequência, possibilidades de soluções são aventadas e medidas corretivas colocadas em prática.

As administrações aduaneiras com maior experiência na realização de estudos sobre tempo de liberação utilizam o TRS como instrumento para identificação de oportunidades de aperfeiçoamento dos processos analisados, aferição da efetividade das soluções propostas e acompanhamento dos progressos efetuados nos fluxos internacionais de comércio.

### 2.3 Visão geral da metodologia

A metodologia da Organização Mundial das Aduanas para realização do *Time Release Study* vem sendo aperfeiçoada e atualizada ao longo dos anos, levando em conta as experiências dos países membros e os avanços nos mecanismos de coleta e avaliação de dados. Desde o lançamento da versão 3 do Guia da OMA sobre o TRS, em outubro de 2018, uma quarta fase foi adicionada ao estudo, que passou, portanto, a ser decomposto da seguinte maneira:

#### Fase 1 - Preparação do estudo

A fase 1 é uma fase de preparação, na qual se define o escopo do estudo e se monta um desenho de seu desenvolvimento. O sucesso do estudo e a credibilidade de seus resultados dependem largamente de providências adotadas nessa fase.

#### Fase 2 – Coleta de dados

Pelo alto grau de informatização dos processos da Aduana, dos órgãos anuentes e, também, dos demais intervenientes do processo de importação, optou-se por uma coleta de dados 100% eletrônica.

#### Fase 3 – Análise dos dados coletados e Elaboração das conclusões

A terceira fase corresponde à análise dos dados coletados e elaboração das conclusões do estudo. Passa pela verificação da confiabilidade e representatividade dos dados coletados, pela análise dessas informações, elaboração de um relatório final do estudo e finaliza com a divulgação de um comunicado à imprensa e a menção do relatório e seus resultados em diferentes fóruns nacionais e internacionais. Na elaboração do relatório final deve ser incluído um plano de ação em relação às medidas que precisam ser adotadas, tomando como base os principais pontos identificados durante o estudo e as medidas de facilitação classificadas e categorizadas na forma do Acordo de Facilitação de Comércio da Organização Mundial do Comércio.

#### Fase 4 – Avaliação e Monitoramento de recomendações

Esta representa uma novidade metodológica incorporada pela OMA em 2018 e trata da avaliação e monitoramento da implementação das recomendações listadas no relatório final do TRS. O primeiro nível dessa quarta fase refere-se ao monitoramento e avaliação em âmbito nacional e regional, enquanto o segundo nível refere-se a uma avaliação, efetuada pela Organização Mundial das Aduanas, do relatório e de suas recomendações. Finalmente, cabe destacar que o TRS é um ciclo de melhoramento contínuo que deve ser conduzido periodicamente. As experiências vividas e o aprendizado obtido na condução do estudo devem ser aplicados na elaboração do estudo subsequente.

Figura 1 - Ciclo do TRS



# FASE 1

## PREPARAÇÃO DO ESTUDO

### 3. Fase 1 - Preparação do estudo

No início do ano de 2019, a administração aduaneira do Brasil, considerando o reconhecimento internacional da metodologia e visando intensificar as ações necessárias para atingir todos os objetivos previstos no AFC, decidiu realizar um estudo sobre tempo de desembarço nos moldes preconizados pela OMA.

O estudo foi planejado nos termos do Guia para Medição dos Tempos Necessários para Liberação de Mercadorias (versão 3 – outubro 2018) daquela organização, e sua realização prevista para ter início ainda no primeiro semestre do ano de 2019, na sequência de uma missão de assistência da Organização Mundial das Aduanas ao Brasil para dar suporte ao estudo.

#### 3.1 Grupo de trabalho

Para a formação deste grupo de trabalho, formatou-se comissão, integrada por representantes (titulares e suplentes) da Receita Federal (4 membros), Secretaria de Comércio Exterior (2 membros), Ministério da Agricultura (2 membros) e Anvisa (2 membros), sem prejuízo da participação de outros servidores públicos e de contatos periódicos com representantes do setor privado.

No mês de março de 2019, o Brasil recebeu, na cidade de São Paulo, uma missão de dois especialistas em TRS da OMA, que conduziram um workshop da Organização Mundial das Aduanas para preparação do estudo com a presença de mais de trinta participantes brasileiros, entre representantes da RFB com atuação nos modais marítimo, aéreo e rodoviário, representantes da Secretaria de Comércio Exterior, Anvisa, Secretaria de Estado da Fazenda e entidades representativas do setor privado.

As características mais importantes da metodologia OMA de TRS foram discutidas no seminário, com ênfase nas diferenças em relação aos outros dois estudos de tempo que já haviam sido conduzidos no Brasil. Além disso, o mapeamento dos

processos de importação através dos três diferentes modais foi adaptado para os propósitos do estudo, ou seja, passou a focar no fluxo físico da mercadoria desde sua chegada no território nacional até sua efetiva liberação por parte da alfândega.

A visita de campo dos participantes a um local de desembarço do modal aéreo (Aeroporto Internacional de Guarulhos) criou oportunidade para aprofundamento das discussões e análise das estratégias para enfrentamento dos problemas/dificuldades que surgem em todos os levantamentos dessa natureza.

A participação da iniciativa privada ficou garantida com a realização periódica de discussões e consultas aos diversos representantes que compareceram ao seminário preparatório promovido pela Organização Mundial das Aduanas.

Foram cerca de 10 participantes da iniciativa privada que, além de representarem parcela significativa dos operadores do País, passaram a conhecer a metodologia da OMA e os objetivos do TRS. Dessa forma, passaram a ser frequentemente consultados em relação a aspectos do estudo vinculados às suas áreas de especialização (transporte, armazenagem, despacho aduaneiro, mapeamento do processo de importação etc.).

A equipe de especialistas teve oportunidade de conhecer um pouco mais da sistemática de funcionamento e de apuração de tempos da aduana do Brasil, fornecendo aval para que o primeiro estudo brasileiro baseado na metodologia da OMA fosse iniciado, de forma simultânea e em escala nacional, a partir da conclusão do seminário.



Visita de campo - Aeroporto de Guarulhos



### 3.2 Nível de participação

Buscando maior aderência à metodologia e visando obter reconhecimento e aceitação para os resultados do estudo, optou-se por conferir aos representantes da iniciativa privada o maior grau de participação possível, inclusive nas definições elaboradas ao longo do Workshop da OMA no mês de março de 2019.

Repetindo uma estratégia adotada de forma bem sucedida por ocasião da construção dos mapas de processo do Portal Único de Comércio Exterior e prevista no *SAFE Framework of Standards*<sup>10</sup>, antes privados tiveram sua participação no estudo estimulada e, além de representarem grande parte dos participantes do Workshop de março de 2019, foram constantemente informados a respeito do andamento do estudo através das reuniões mensais realizadas pela Coordenação-Geral de Administração Aduaneira (Coana) para tratar da evolução dos sistemas aduaneiros e, também, através das reuniões das comissões locais de facilitação comercial.

Reuniões para compartilhamento e discussão dos achados preliminares do estudo também foram realizadas com os representantes do setor privado, realçando a sua ampla participação desde o início.

Trata-se de um diferencial importante da metodologia da OMA em relação aos estudos previamente feitos no Brasil, sendo que a abertura de espaços para discussão mostrou-se uma iniciativa proveitosa, com a incorporação de diversas sugestões e a ampliação do escopo da análise dos resultados, passando a contemplar perspectivas que outrora não haviam sido consideradas.

### 3.3 Objetivo do estudo

Na definição deste estudo, foram estabelecidos como objetivos a aferição do tempo médio despendido no processo de importação, contado desde a chegada do veículo transportador no País, até a Entrega da carga ao importador; a identificação dos principais fluxos relativos ao processo e o tempo para cada um deles; a medição do tempo médio para os modais aéreo, marítimo e rodoviário, além da segregação por canal; e a identificação dos tempos praticados para cada etapa dos fluxos de importação.

Além desses objetivos, busca-se verificar os

tempos praticados pelos órgãos de controle administrativo e uma análise especial das importações realizadas por operadores certificados OEA.

Por fim, e tomando por fundamento as informações colhidas das análises realizadas sobre os achados, buscar-se-á a identificação das principais causas que afetam o processo de importação e a apresentação de medidas corretivas para melhoria dos tempos médios nas importações realizadas no País.

### 3.4 Determinação do Escopo

A metodologia da OMA de estudo sobre tempos de liberação de mercadorias confere aos países liberdade para fixar algumas premissas do estudo, tais como sua abrangência, período de realização, modos de transporte e locais de desembarço envolvidos, dentre outras. Recomenda-se um escopo tanto menor quanto menor a experiência anterior da equipe em relação a estudos de tempo.

Também é permitida ao País discricionariedade para a definição de um estudo com coleta de dados sequencial ou simultânea, assim como restrito a um ponto de fronteira ou abrangente. A administração aduaneira brasileira decidiu por um estudo abrangente com coleta de dados simultânea em todos os portos e aeroportos, assim como nas principais unidades de fronteira terrestre.

Isso decorre das experiências anteriores que colaboraram para que as premissas estabelecidas pudessem **abranger os modais marítimo, aéreo e rodoviário**, assim como praticamente todas as unidades aduaneiras com representatividade no comércio exterior do País.

Optou-se, como **escopo** deste estudo, pelo **processo de importação de mercadorias**, em virtude de apresentar os maiores desafios quando se trata de complexidade e tempo despendido. Trata-se de estudo para o processo completo que compreende o tempo médio desde a Chegada do veículo transportador até a Entrega da Carga ao importador, envolvendo **todas as unidades que realizaram o despacho de importações nos modais aéreo (foram 21 unidades) e marítimo (22 unidades no total) e as duas principais do modal rodoviário, que juntas responderam por cerca de 46% da movimentação do modal**. A relação completa das unidades estudadas é apresentada no tópico “12. Lista de unidades estudadas”.

<sup>10</sup> *Safe Framework of Standards* da Organização Mundial das Aduanas, ou simplesmente Marco SAFE, serve de referência para atuação das aduanas de todo o mundo e preconiza iniciativas como a parceria aduana-empresa, refletida em programas vitais para o comércio internacional, como os programas de Operador Econômico Autorizado.

Além da aduana brasileira, foram avaliados os tempos relativos aos órgãos de controle administrativo, com destaque especial para Anvisa e Mapa, que atuam em maior quantidade de processos de importação no País.

Por fim, deve-se ressaltar que as informações utilizadas neste estudo foram coletadas em sistemas informatizados, tanto da RFB quanto dos demais órgãos de controle, além daquelas oriundas dos sistemas de depositários do modal rodoviário.

Nos tópicos relativos à Definição da Amostra e de Coleta de Dados serão encontradas mais informações sobre o escopo definido.

### 3.5 Definição da amostra

O presente estudo foi conduzido com base nas seguintes premissas:

a. A coleta de dados foi efetuada com base nos sistemas da RFB e demais órgãos participantes, e houve a necessidade de utilizar informações constantes em sistemas de depositários, em especial para as importações no modal rodoviário;

b. O período delimitado para o estudo foi composto pelos meses de junho e julho de 2019. Para os modais marítimo e rodoviário, foram coletadas informações das importações cuja data de entrega física das mercadorias ao interessado ocorreu nesse período. Em relação ao modal aéreo, coletaram-se informações relativas às importações desembarçadas nos meses citados, independentemente do mês em que ocorreu a Entrega da Carga (esta medida foi necessária em razão das limitações dos sistemas para obtenção de informações, que inexistiu para os demais modais). Destaque-se que, para os modais aéreo e marítimo, foram utilizados 100% dos dados das importações realizadas, enquanto para o modal rodoviário foram selecionadas somente as importações realizadas através das unidades locais de Uruguaiana e Foz do Iguaçu, que representam cerca de 46% de toda a movimentação de importações desse modal;

c. Definiu-se uma linha de corte para abarcar as declarações do tipo “Consumo” e modalidade de despacho “Normal” no estudo. As declarações do tipo “Consumo” representaram 87,04% das declarações de importação registradas durante todo o ano de 2019. Esta medida foi adotada em razão da existência de outros 16 tipos de declaração, que são utilizadas para regimes diferenciados e que apresentam rito próprio, a exemplo das declarações para fins de admissão em regimes como Entrepósito Industrial, Entrepósito Aduaneiro, Admissão Temporária, Depósito Especial e outros, e suas respectivas

declarações de nacionalização. Além do primeiro corte, também foi aplicado um novo corte para considerar somente as declarações da modalidade de despacho “Normal”, que equivalem a 97,7% das declarações do tipo “Consumo”. Há que se destacar que as demais modalidades de despacho tratam situações diferenciadas, como:

- i. “Entrega Fracionada”, que permite ao importador trazer diversas importações, ao longo de um determinado período, com a utilização de uma mesma declaração;
- ii. As declarações com “Despacho Antecipado” e “Despacho sobre Águas”, que permitem ao importador o registro da declaração previamente à chegada da carga no Brasil;
- iii. Além da modalidade de “Despacho Antecipado com Entrega Fracionada”, que permite o registro da declaração anteriormente à chegada da carga e a entrega ao importador antes de concluído o despacho.

Com esse segundo corte, considerados os pontos elencados acima, o presente estudo contempla cerca de 87% das importações brasileiras;

d. Foram excluídas as importações objeto de trânsito entre unidades locais da RFB. O quantitativo desconsiderado foi de 46.522 declarações de importação, cerca de 12% da população estudada. A exclusão das declarações de importação que sofreram trânsito foi necessária em razão da existência de diversos atores que atuam no processo e da falta de informações relativas a cada etapa que o compõe. A complexidade que envolve o tema demandará a realização de estudo específico voltado à identificação de cada etapa e dos tempos que lhes são aplicáveis;

e. Foram considerados os canais de seleção verde, amarelo e vermelho para o estudo, comuns a outras administrações aduaneiras. Excluiu-se o canal cinza, adotado no Brasil para os casos suspeitos de fraudes passíveis da aplicação da pena de perdimento. As declarações neste canal somaram 645 durante todo o ano de 2019, o que representa menos de 0,027% do total de importações, demonstrando que sua exclusão não impacta os resultados do estudo. Em virtude da baixa representatividade, não é objetivo do TRS abarcar operações fraudulentas de importação;

f. A curva de distribuição dos dados estudados apresentou assimetria positiva e variabilidade acentuada, em razão do direcionamento de mais de 97% de declarações para canal verde, cujos tempos de despacho são muito inferiores aos dos canais amarelos e vermelhos. Além disso, constataram-se valores atípicos (*outliers*) em todos os canais. Para

exclusão desses *outliers*, inicialmente, os tempos do processo de importação de cada declaração foram transformados em logaritmo de base 10, com isso reduzindo-se a assimetria da curva de distribuição, evidenciando as observações notavelmente atípicas. Após, com a utilização do Software R<sup>11</sup>, houve a exclusão dos valores considerados atípicos, cuja fórmula interna é baseada no Teste de Amplitude de Tukey (também conhecido como Teoria de Tukey). Tal teste prevê a aplicação da diferença interquartilica para identificação dos limites inferior e superior da banda a ser utilizada, conforme a fórmula abaixo:

**Fórmula para exclusão de outliers:**

$$\text{Limite Inferior} = Q1 - 1,5 * (Q3 - Q1)$$

$$\text{Limite Superior} = Q3 + 1,5 * (Q3 - Q1)$$

Q1 = 1º Quartil

Q3 = 3º Quartil

g. É importante destacar a necessidade de se realizar a exclusão dos *outliers* por canal de seleção da declaração e por unidade local onde foi realizada a importação. Esta medida visou evitar que os dados dos canais vermelho e amarelo fossem prejudicados com a exclusão de um número significativo de observações quando da aplicação da fórmula indicada, assim como garantir que não houvesse a exclusão total dos dados de determinada unidade;

h. A partir da exclusão dos *outliers*, segundo o Teste de Amplitude de Tukey, houve refinamento dos dados, o que resultou na exclusão de mais alguns valores considerados díspares e com potencial de contaminação dos resultados.

Ao lado estão apresentados gráficos que evidenciam a necessidade de exclusão de *outliers*.

Os gráficos relativos aos modais marítimo e aéreo evidenciam que a curva de distribuição é assimétrica, indicando a necessidade de transformação dos tempos entre a Chegada da Carga e sua Entrega ao importador

Gráfico 1 - Curva de distribuição - por canal - marítimo

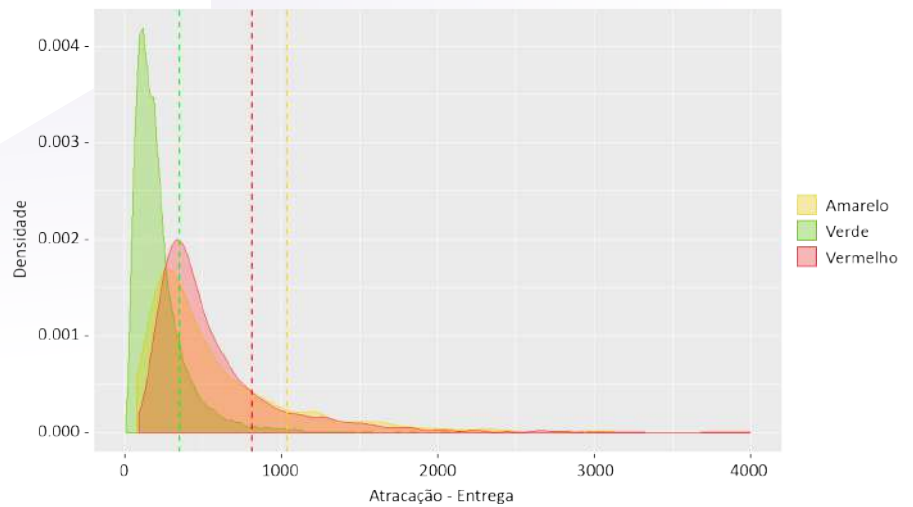


Gráfico 2 - Curva de distribuição - por canal - aéreo

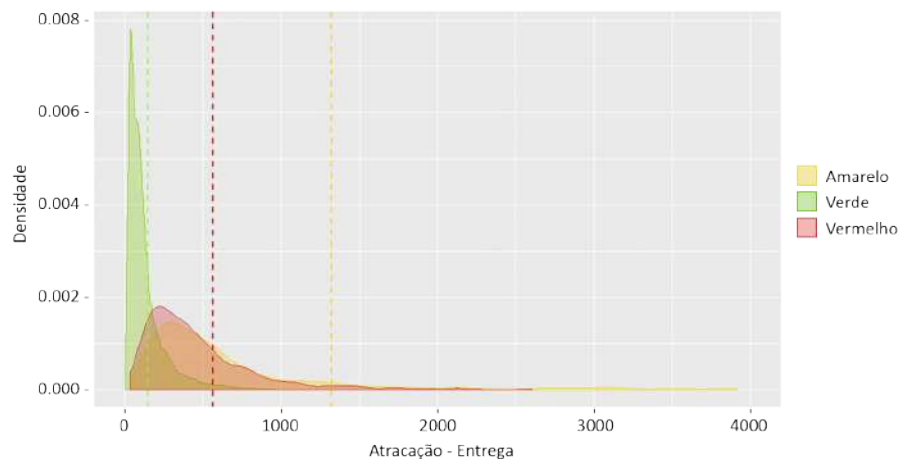
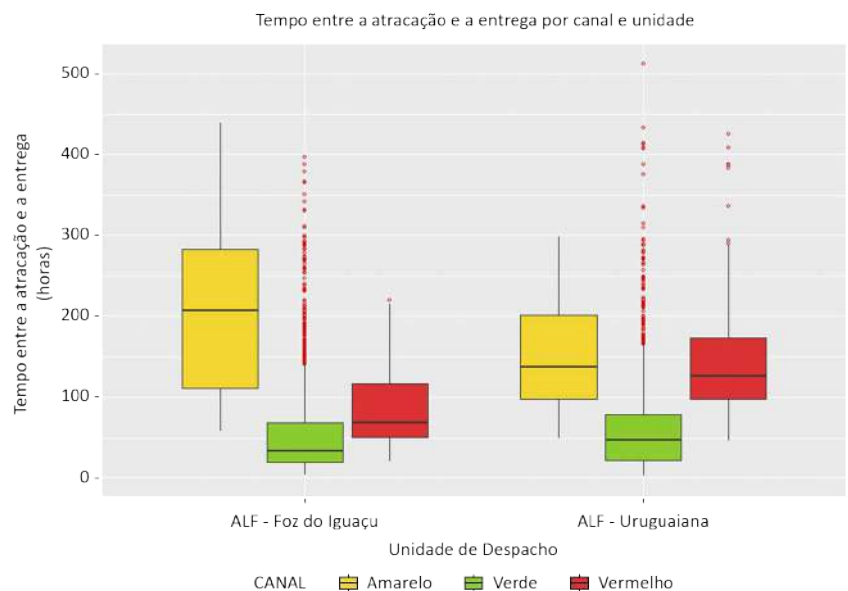


Gráfico 3 - Box plot - por canal e por unidade local - rodoviário



11 Software livre para aplicação estatística, usado para tratamento dos dados obtidos nos sistemas da RFB

em base logarítmica, com o objetivo de aproximar a distribuição dos dados ao padrão de uma curva normal.

Já o terceiro gráfico demonstra a existência de *outliers* em cada unidade local e em cada canal, o que justifica a adoção do procedimento de exclusão de valores atípicos levando-se em conta essas duas características.

### 3.6 Planejamento

No dia 30 de maio de 2019, na sede da Coordenação-Geral de Administração Aduaneira (Coana) da RFB, o Estudo sobre Tempo de Liberação de Mercadorias da Importação do Brasil foi oficialmente lançado.

Naquela oportunidade, na presença das autoridades dos órgãos públicos participantes, foi apresentado e aprovado o cronograma de trabalho do estudo, assim como as definições metodológicas decorrentes da aplicação do Guia TRS da OMA e das discussões empreendidas no workshop de março de 2019 e posteriores interações com a equipe de especialistas. O Brasil contava, àquela época, com um especialista pré-credenciado no tema pela OMA,

que foi responsável pela organização do workshop, contatos posteriores com os especialistas da OMA e definição da proposta de escopo do estudo, aprovada por unanimidade na reunião de lançamento do estudo.

Os estudos baseados na metodologia da OMA têm duração recomendada de até um ano e, portanto, o final do mês de maio de 2020 seria o prazo limite para divulgação dos resultados. Embora ciente dessa flexibilidade em relação ao prazo de encerramento dos trabalhos, a equipe elaborou um cronograma inicial prevendo a conclusão das atividades ainda no mês de dezembro de 2019, mas contratemplos relacionados à apuração especial dos dados do modal marítimo inviabilizaram essa expectativa.

Desse modo, visando compensar os atrasos ocorridos em função de fatores alheios à ação da equipe responsável, decidiu-se pela definição do mês de junho de 2020 como prazo final para entrega do relatório e divulgação do estudo. A pandemia do Coronavírus, COVID-19, afetou todas as atividades no Brasil e no globo e também acabou por demandar adaptações nos cronogramas inicialmente propostos.



### 4. Fase 2 - Coleta de dados

#### 4.1 Coleta de dados manual

**Não houve coleta de nenhum dado estatístico mediante preenchimento de questionários.** As contribuições no workshop e demais coletas ocorreram de forma documentada e inseridas após avaliação da comissão da RFB neste estudo.

#### 4.2 Coleta de dados eletrônica

Em um número considerável de países, como, por exemplo, no Japão, o estudo sobre o tempo de liberação de mercadorias é efetuado mediante coleta manual de dados (questionários). Dessa forma, mesmo com observância das melhores técnicas estatísticas, o volume da amostra de dados é limitado pelos inconvenientes desse tipo de pesquisa, o que dificulta a realização de cortes no estudo.

Assim sendo, considerando o alto grau de informatização dos procedimentos aduaneiros no Brasil e a existência de condições para uma coleta massiva e confiável de dados disponíveis nos sistemas eletrônicos dos órgãos públicos e dos demais intervenientes (especialmente operadores portuários, aeroportuários e de portos secos), optou-se por uma **coleta 100% eletrônica dos dados**.

Foi selecionado um período de coleta de dados que oferece pouca sazonalidade (meses de ju-

nho e julho de 2019), mas proporciona um conjunto equivalente a centenas de milhares de operações de importação. Assim, a partir de um conjunto de dados desse porte, torna-se possível efetuar recortes para apurar tempos médios gerais confiáveis (já considerando o recorte por modal), bem como segmentar a análise por tipo de importador (Operador Econômico Autorizado ou operador comum), por local de desembarço, pela existência de procedimento de licenciamento, dentre outras diferentes possibilidades.

Nos meses selecionados para o estudo, 404.845 declarações de importação foram submetidas à aduana. Esse número representou 16,93% do total de DI do ano de 2019 (no total foram registradas 2.390.686 declarações), o que demonstra que a amostra é significativa quando comparada com a população. Destaque-se que o quantitativo citado é relativo ao total de declarações de importação que foram registradas. Como o objeto do estudo enfoca as declarações que tiveram o ciclo completado, ou seja, que tiveram a entrega realizada ao importador, além de não contemplar todas as declarações do modal rodoviário, o volume avaliado se mostrou menor, totalizando 385.399 DIs.

Nas tabelas 1 a 4, a seguir, são apresentados os quantitativos total e por modal dos dados extraídos dos sistemas, assim como a amostra resultante da exclusão de valores decorrente das premissas estabelecidas e, ainda, da supressão de valores atípicos.

Tabela 1 - Quantitativo de declarações - objeto do estudo

<b>Total de DIs</b>	<b>385.399</b>
Declarações diferentes de consumo	38.012
Declarações diferentes de Normal	7.096
Declarações com trânsito	46.522
Declarações Canal Cinza	91
Declarações com inconsistência de informações	21.482
<b>DIs consideradas para fins de aplicação da fórmula para definição dos limites superior e inferior, objetivando a exclusão dos outliers:</b>	<b>272.196</b>
<b>Outliers</b>	<b>9.409</b>
<b>População objeto do estudo</b>	<b>262.787</b>

## Modal marítimo

O estudo relativo ao modal marítimo seguiu o procedimento padrão aplicado aos demais modais, destacando-se que foram excluídos os registros relativos a declarações diferentes da modalidade de despacho “Normal” - que totalizaram 20.405; as diferentes do tipo “Consumo” – que atingiram a marca de 6.378; aquelas que sofreram trânsito para outra unidade local da RFB, cujo total foi de 10.961; e declarações em canal cinza, que somaram 61 declarações.

Quanto aos *outliers*, após a aplicação dos critérios estabelecidos, referentes ao corte por unidade local e por canal, o total de declarações de importação desconsiderado foi de 7.576.

Feitas as exclusões, foi objeto do estudo um total de 139.361 DIs, que tiveram os tempos mensurados.

Tabela 2 - Resumo quantitativo de dados analisados - marítimo

<b>Total de DIs</b>	<b>184.742</b>
Declarações diferentes de Normal	20.405
Declarações diferentes de Consumo	6.378
Declarações com trânsito	10.961
Declarações Canal Cinza	61
<b>DIs consideradas para fins de aplicação da fórmula para definição dos limites superior e inferior, objetivando a exclusão dos outliers:</b>	<b>146.937</b>
<b>Outliers</b>	<b>7.576</b>
<b>População objeto do estudo</b>	<b>139.361</b>

## Modal aéreo

Para as importações realizadas no modal aéreo, foram excluídos os registros relativos a declarações diferentes da modalidade de despacho “Normal” - que totalizaram 358; as diferentes do tipo “Consumo” – que atingiram a marca de 17.594; aquelas que sofreram trânsito para outra unidade local da RFB, cujo total foi de 35.561; e declarações em canal cinza, que somaram 30 declarações. Além desses casos de exclusão, foram desconsiderados os dados relativos às importações em que a informação não era consistente entre os sistemas Siscomex<sup>12</sup> e Mantra<sup>13</sup>, que totalizaram 20.437 registros.

Quanto aos *outliers*, após a aplicação dos critérios estabelecidos, referentes ao corte por unidade local e por canal, o total de declarações de importação desconsiderado foi de 1.785.

Feitas as exclusões, foi objeto do estudo um total de 114.140 DIs, que tiveram os tempos mensurados.

No quadro abaixo, é possível verificar o quantitativo de declarações que foram objeto deste estudo:

Tabela 3 - Resumo quantitativo de dados analisados - aéreo

<b>Total de DIs</b>	<b>189.905</b>
Trânsitos	35.561
Declarações diferentes de consumo	17.594
Declarações diferentes de Normal	358
Declarações com divergências nas datas informadas e Mantra	20.437
Declarações canal cinza	30
<b>DIs consideradas para fins de aplicação da fórmula para definição dos limites superior e inferior, objetivando a exclusão dos outliers:</b>	<b>115.925</b>
<b>Outliers</b>	<b>1.785</b>
<b>População objeto do estudo</b>	<b>114.140</b>

12 Sistema utilizado para o registro de declarações de importação, assim como a atuação da RFB no controle aduaneiro.

13 Sistema MANTRA – Sistema que controla diversas informações, tais como presença de carga para todos modais, controle de cargas do modal aéreo, etc.

## Modal rodoviário

Como já citado, no presente estudo, para o modal rodoviário, foram consideradas as Alfândegas de Foz do Iguaçu e Uruguaiana, que representam 46% das declarações de importação para o modal.

Para este modal, foram excluídos os registros relativos a declarações diferentes da modalidade de despacho “Normal” - que totalizaram 360; e aquelas diferentes do tipo “Consumo” – que atingiram a marca de 13. Além desses casos de exclusão, foram desconsiderados os dados relativos às importações que apresentaram divergências nas datas informadas, que totalizaram 1.045 registros.

Quanto aos *outliers*, após a aplicação dos critérios estabelecidos, referentes ao corte por unidade local e por canal, o total de declarações de importação desconsiderado foi de 48.

Feitas as exclusões, foi objeto do estudo um total de 9.286 DIs, que tiveram os tempos mensurados.

Na tabela 4 – Resumo quantitativo de dados analisados – rodoviário, é possível verificar o quantitativo de declarações que foram objeto deste estudo:

Tabela 4 - Resumo quantitativo de dados analisados - rodoviário

<b>Total de DIs</b>	<b>10.752</b>
Declarações diferentes de Normal	360
Declarações diferentes de Consumo	13
Declarações com divergências nas datas de chegada, registro, saída e presença de carga.	296
Declarações com tempo menor que zero entre as etapas CHEGADA – PRESENÇA DE CARGA*	537
Declarações com tempo menor que zero entre as etapas PRESENÇA DE CARGA – REGISTRO DA DI	9
Declarações com tempo menor que zero entre as etapas DESEMBARAR DA DI - SAÍDA	203
<b>DIs consideradas para fins de aplicação da fórmula para definição dos limites superior e inferior, objetivando a exclusão dos outliers:</b>	<b>9.344</b>
<b>Outliers</b>	<b>48</b>
<b>População objeto do estudo</b>	<b>9.286</b>

\* Em contato com as unidades locais, houve o relato de que o sistema Mantra registra a presença de carga na data/hora do início da sessão do sistema, ocasionando numerosas situações em que a data/hora da presença de carga é menor que a data/hora da chegada da carga. Por este motivo, adotou-se o procedimento de, para os casos cujo tempo na etapa fosse menor ou igual a 10 minutos, considerar a data e hora da chegada da carga. Por este motivo, houve a exclusão de 537 registros da base em estudo.

Não obstante o significativo volume da amostra em estudo (262.767 operações de importação), observou-se que alguns recortes efetuados

(por fluxo, por modal e por unidade) apresentaram quantidades reduzidas de declarações analisadas. Para reforçar a validade das conclusões apresentadas no estudo, tanto no caso geral quanto no caso dessas amostras diminutas, foram realizadas entrevistas semi-estruturadas com intervenientes que atuam nas diferentes etapas do processo aduaneiro. Esses interlocutores, representantes de associações ou organizações de grande relevância na logística de comércio exterior, foram confrontados com os mais importantes achados do levantamento em suas respectivas áreas de atuação e instados a formular propostas de aperfeiçoamento do fluxo.

# FASE 3

## ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS E ELABORAÇÃO DAS CONCLUSÕES

### 5. Fase 3 - Análise dos dados coletados e elaboração das conclusões

#### 5.1 Tipos de análises efetuadas

O processo de importação foi mapeado e decomposto em diferentes etapas, de forma a proporcionar uma perfeita identificação dos responsáveis pelos procedimentos e, por consequência, facilitar a adoção de medidas corretivas. Nesta etapa de análise de dados, será possível observar as diversas medições de forma agrupada e fracionada, proporcionando a análise em uma estrutura ramificada, alcançando o nível 03 de detalhamento, além de incluir análises específicas para importações realizadas por operadores certificados OEA e aquelas com licenciamento, conforme estrutura abaixo:

- **Nível 0: Dados gerais**
  - **Nível 1: Análise por canal**
    - Canal Verde
    - Canal Amarelo
    - Canal Vermelho
  - **Nível 2: Análise por modal/fluxo**
    - Canal Verde e sem Licenciamento
    - Canal Verde e com Licenciamento
    - Canais Amarelo e Vermelho sem Licenciamento
      - *Amarelo sem Licenciamento*
      - *Vermelho sem Licenciamento*
    - Canais Amarelo e Vermelho com Licenciamento
      - *Amarelo com Licenciamento*
      - *Vermelho com Licenciamento*
  - **Nível 3 - Análise por modal com detalhe por unidade local e por fluxo**
    - Marítimo
    - Aéreo
    - Rodoviário
- **Análises adicionais**
  - **OEA – comparativo**
  - **Dos processos com licenciamento ou anuência**
    - **Anvisa**
    - **Mapa**
      - *Fiscalização de embalagem de madeira*





Mapeamento do processo

## 5.2 Fluxos estudados

A importação brasileira é realizada através da apresentação de declarações e, em caso de seleção para inspeção física e/ou análise documental, de documentos aos órgãos de controle aduaneiro e administrativo. O fluxo de cada operação depende da obrigatoriedade de licenciamento por parte de outros órgãos ou da seleção da declaração para conferência aduaneira, caso em que há o controle físico e/ou documental da carga.

Partindo dessas informações, obteve-se o quadro abaixo, em que foram mapeados 4 fluxos a serem detalhados e estudados para a importação brasileira. O fluxo 1 é o mais ágil e que, devido ao menor risco identificado na operação, apresenta menor necessidade de intervenção dos órgãos públicos no processo. Já o fluxo 4, em que há necessidade de licenciamento e controle físico e/ou documental da importação, resulta em maior tempo para que a operação seja concluída.

Tabela 5 - Níveis de intervenção dos órgãos de controle (licenciamentos) e da Receita Federal

Órgãos de Controle	Licenciamento após a chegada da carga	Controle Aduaneiro	
		Desembaraço (Canal verde)	Controles Documentais ou Físicos (Canais Amarelo e Vermelho)
Fluxo 1		X	
Fluxo 2	X	X	
Fluxo 3			X
Fluxo 4	X		X

Dessa forma, o estudo se divide nos 4 fluxos indicados acima, demonstrados nos infográficos a seguir:

Figura 2 - Fluxo 1 - Canal verde e sem licenciamento

**Fluxo 1 – Canal verde e sem licenciamento**

No fluxo 1 estão as declarações em canal verde e que não necessitam de licenciamento após a chegada da carga no País. Este fluxo é composto por 4 etapas com interferência direta residual dos órgãos de controle.



Figura 3 - Fluxo 2 - Canal verde e com licenciamento

**Fluxo 2 – Canal verde e com licenciamento**

Foram incluídas no fluxo 2 as importações que incidiram em canal verde e que carecem de licenciamento após a chegada da carga no Brasil. Neste fluxo são encontradas 6 etapas para que o processo se conclua.

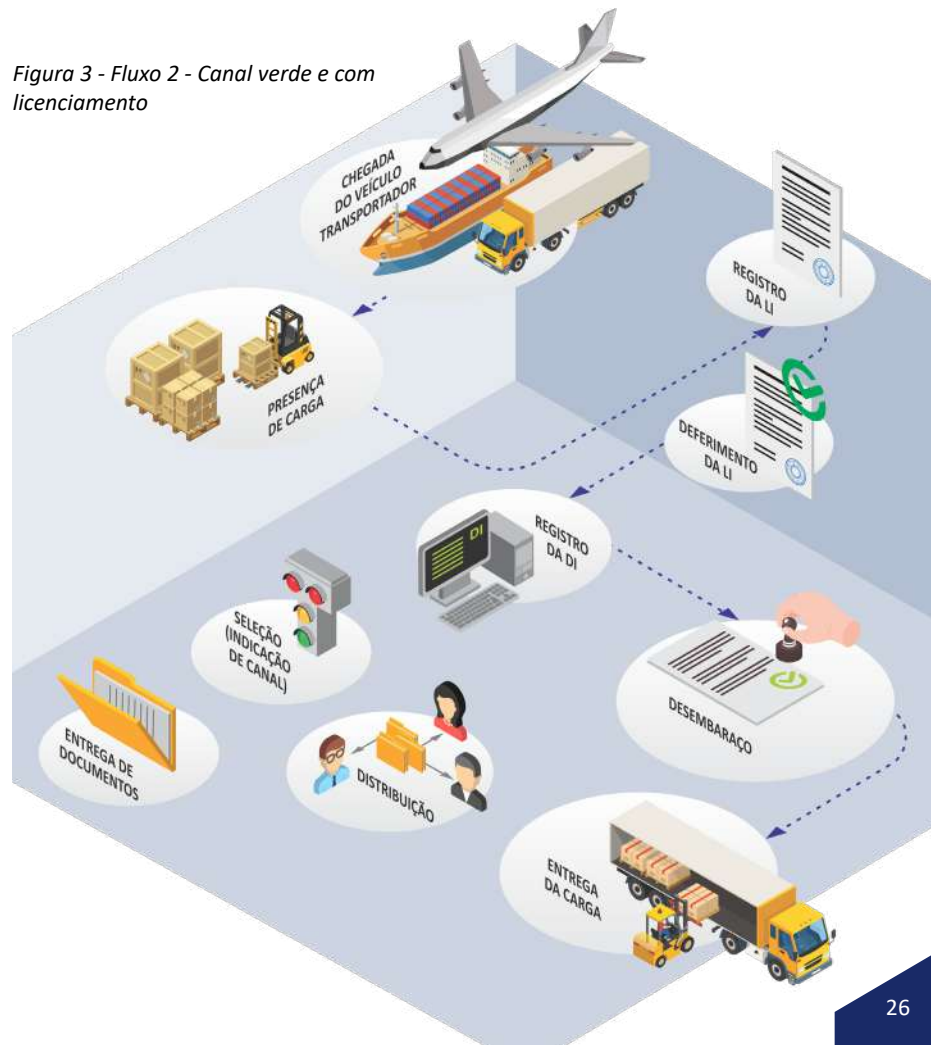


Figura 4 - Fluxo 3 - Canais amarelo e vermelho sem licenciamento

### Fluxo 3 – Canais amarelo e vermelho sem licenciamento

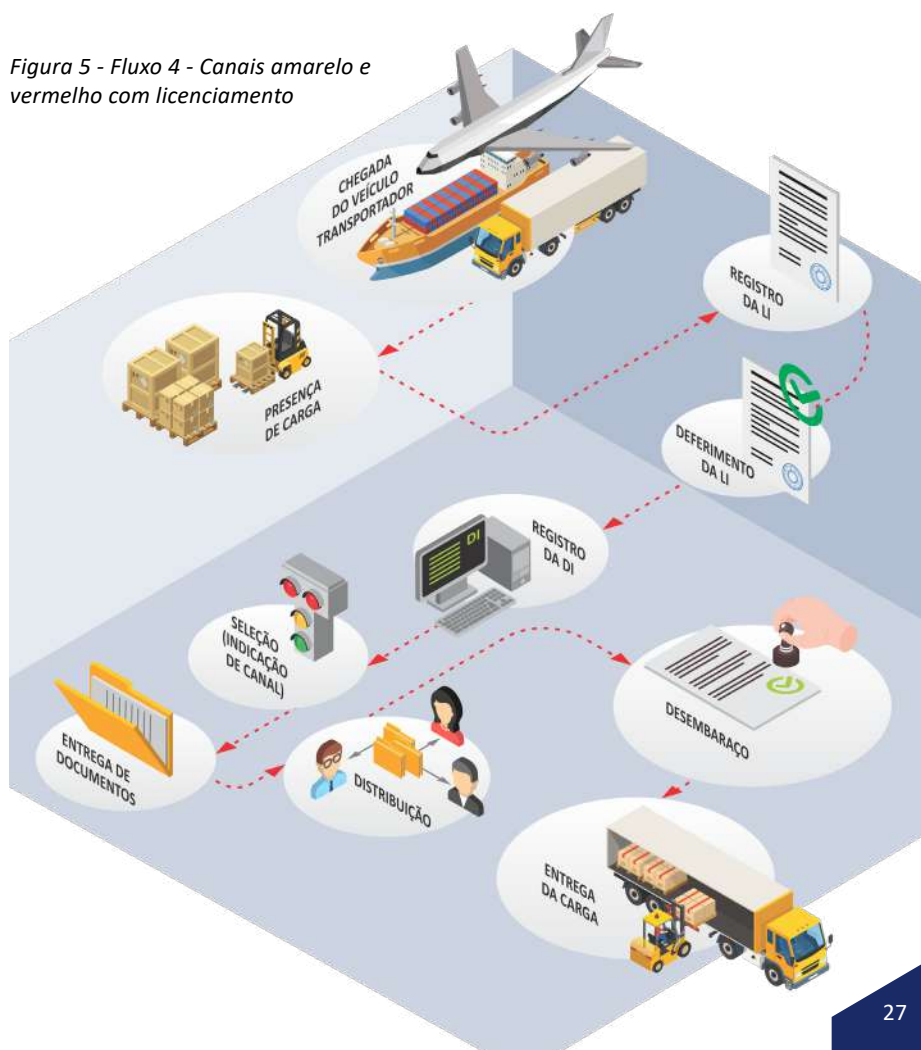
Neste fluxo estão as declarações de importação que incidiram nos canais amarelo e vermelho e que não exigiram licenciamento após a chegada da carga no País. Para que o processo de importação se complete, são necessárias 7 etapas.



Figura 5 - Fluxo 4 - Canais amarelo e vermelho com licenciamento

### Fluxo 4 – Canais amarelo e vermelho com licenciamento

Por fim, no fluxo 4 foram incluídas as declarações que incidiram nos canais amarelo e vermelho e que necessitaram de licenciamento após a chegada da carga no País. Este é o fluxo mais complexo pois inclui 9 etapas e a atuação dos órgãos de controle administrativo e aduaneiro.



### 5.3 Etapas dos fluxos estudados

Para a realização deste estudo, foram considerados apenas os eventos principais que impactam os tempos do fluxo de controle administrativo e aduaneiro, sem considerar todos aqueles que ocorrem no processo. Por exemplo, no Brasil, o recolhimento dos tributos incidentes na importação, de competência da União, ocorre de forma automática no momento do registro da declaração de importação, mediante transferência eletrônica de conta corrente previamente cadastrada (o recolhimento ainda não é automático para o ICMS, de competência dos Estados da Federação). Por isso, tal evento não está detalhado nem medido no estudo, pois ocorre em frações de segundos.

Da mesma forma, as informações dos conhecimentos de carga são capturadas eletronicamente antes do registro de presença de carga pelo depositário (a apresentação de cópia digital é exigida apenas nos casos de seleção para canais amarelo ou vermelho, para os casos em que não existe o conhecimento eletrônico, e de cópia em papel somente quando a fiscalização precisar confirmar a veracidade das informações). Os demais documentos de instrução do despacho (fatura, certificado de origem e outros) devem permanecer sob guarda do importador ou do despachante aduaneiro, se autorizado por aquele, e somente são exigidas as cópias digitais quando a DI é selecionada para conferência aduaneira. Por esse motivo, o evento “Entrega de Documentos” somente teve o tempo médio aferido para os fluxos com declarações nos canais amarelo e vermelho.

As declarações submetidas a controle adu-

aneiro (canais amarelo e vermelho) podem sofrer exigências relacionadas à apresentação de documentos ou retificações de informações registradas nas declarações (eventualmente com novos pedidos de licenças de importação). O importador ou o seu preposto (despachante aduaneiro) deve atender às exigências ou recorrer administrativamente, apresentando garantias fiscais, para o desembaraço das mercadorias. Essa comunicação ocorre de forma eletrônica, por meio do Siscomex, e afeta essencialmente a etapa entre a Distribuição da declaração e o Desembaraço (onde a aduana foi identificada como responsável primário). Neste estudo, optou-se por não entrar nos detalhes desses procedimentos e analisar todo esse tempo como uma única etapa de responsabilidade da Receita Federal.

O leitor que tiver interesse em conhecer o processo aduaneiro em detalhes, pode consultar os manuais aduaneiros e os mapas dos processos de importação no endereço eletrônico <http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/subportais-aduana-e-comercio-exterior/importacao/importacao>.

Neste estudo foram avaliadas as etapas abaixo, sendo que somente duas são comuns a todos os fluxos: Chegada/Atracação – Presença de Carga/Visada<sup>14</sup> e Desembaraço – Entrega da Carga. As demais etapas decorrem da necessidade de licenciamento após a chegada da carga no Brasil ou do canal de seleção para o qual for direcionada.

As etapas acontecem de forma sequencial e com nomenclaturas similares nos diversos modais.

O quadro ilustrativo abaixo resume a aplicação por fluxo e responsabilidade dos intervenientes desta etapa.

Tabela 6 - Matriz resumo de etapas por fluxo e responsável

Etapas	Responsabilidade primária	Sequencial das etapas			
		Fluxo 1 Verde sem Licenciamento	Fluxo 2 Verde com Licenciamento	Fluxo 3 Amarelo/ Vermelho sem Licenciamento	Fluxo 4 Amarelo/ Vermelho com Licenciamento
Presença de Carga/Visada	Depositário	X	X	X	X
Registro da LI	Importador	N/A	X	N/A	X
Deferimento da LI	Orgão Anuente	N/A	X	N/A	X
Registro da DI	Importador	X	X	X	X
Seleção	RFB	N/A	N/A	X	X
Entrega de Documentos	Importador	N/A	N/A	X	X
Distribuição da DI	RFB	N/A	N/A	X	X
Desembaraço	RFB	X	X	X	X
Entrega de mercadorias	Depositário	X	X	X	X

\*N/A = não aplicável \*\* Possível: não ocorre em 100% dos casos neste fluxo. \*\*\* Importador ou preposto (despachante aduaneiro). Apesar da possibilidade da execução da etapa por preposto, a responsabilidade permanece com o importador, que responde por qualquer ato praticado em seu nome. \*\*\*\* Apesar da responsabilidade primária, em cada etapa pode haver a participação direta ou indireta de outros atores.

14 Visada é o procedimento de homologação por parte da RFB das informações consensualmente prestadas pelo depositário e pelo transportador internacional

#### Descritivo das etapas:

- **Presença de Carga/Visada:** consiste na inserção da informação de que a carga importada está no recinto alfandegado e pronta para que o importador dê seguimento ao processo de nacionalização das mercadorias.

- **Registro do pedido de Licenciamento de Importação (LI):** Ocorre nos fluxos em que há o licenciamento por parte de algum órgão de controle administrativo e que têm como condição a chegada da carga no País para o seu processamento. Esse registro pode ser apresentado antes mesmo da chegada da carga; porém, o processo para análise e deferimento do órgão anuente somente se inicia quando é registrada a presença da carga no recinto alfandegado. O presente estudo adotou a regra de que, se a data/hora do Registro da LI for anterior à Presença de Carga, usa-se a data/hora da Presença de Carga. Caso contrário, utiliza-se a data do Registro da LI como marco inicial.

- **Deferimento LI:** Aprovação e deferimento sistêmico da licença de importação, permitindo que o importador siga para a etapa de registro de DI caso as etapas anteriores ao registro estejam concluídas. Esta etapa existe quando há licenciamento após a chegada da carga no Brasil; e o deferimento é condição para prosseguimento do processo de nacionalização da importação. Assim como a etapa anterior, aplica-se quando houve registro de pedido de LI.

- **Registro da Declaração de Importação (DI):** Consiste na apresentação da DI em sistema da RFB e no recolhimento automático, mediante transferência bancária, dos tributos e direitos aduaneiros incidentes. Oportuniza a parametrização da declaração e indicação do canal correspondente.

- **Seleção:** Consiste na identificação e indicação do canal de seleção que será aplicado a cada declaração de importação. A RFB aplica o critério de formação de lotes de declarações. A quantidade de lotes ao longo do dia depende dos critérios estabelecidos em cada unidade local e é influenciada pelo número de declarações e pela disponibilidade de força fiscal. Essa regra não se aplica às declarações registradas por importadores certificados OEA, cuja Seleção e Desembaraço, quando parametrizados em

canal verde, acontecem imediatamente após a apresentação da declaração para a aduana.

- **Entrega de documentos:** Nos casos em que a declaração de importação é selecionada para os canais amarelo ou vermelho, cabe ao importador a apresentação dos documentos instrutivos do despacho aduaneiro. Desde 2015, no âmbito do Portal Único de Comércio Exterior, foi implantado o módulo de anexação eletrônica, que aboliu a entrega de documentos físicos à aduana. Sem esta ação do importador, não é possível o prosseguimento da análise pela RFB das declarações selecionadas.

- **Distribuição da DI:** Consiste na designação de Auditor-Fiscal que será responsável pela análise documental (canal amarelo) e análise documental e inspeção física (canal vermelho) da importação selecionada.

- **Desembaraço:** Etapa de análise da declaração e dos documentos apresentados e, para os casos de seleção para o canal vermelho, a inspeção física da carga importada. O importador é responsável por atender às exigências feitas no decorrer da conferência aduaneira.

- **Entrega das mercadorias ao importador:** Esta etapa contempla a participação de diversos atores, sendo composta por várias ações que impactam o tempo consumido por ela. Se o importador não realiza o pagamento do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) prontamente ou não tem sua exoneração reconhecida, não é possível a liberação por parte do recinto alfandegado. Também interfere nesta etapa a existência de cobrança por período de estadia de mercadorias nos recintos, fator que pode influenciar a decisão do importador para retirada célere ou até o último dia do período de estadia acobertado pelo custo pago de forma compulsória.

- **Deferimento de LI após registro de DI:** há casos em que o importador deve providenciar nova LI ou, na hipótese de nova designação de classificação fiscal, uma licença para aquele produto. Esta etapa está contida no tempo em que o importador está atendendo a alguma exigência feita pela fiscalização da RFB e é de responsabilidade dos órgãos de controle administrativo.

## 5.4 Tempos apurados, diagnóstico e recomendações

### 5.4.1 Nível 0: Dados gerais

Este estudo avalia o processo de importação no Brasil com foco nos tempos praticados para sua realização e, como há uma significativa disparidade entre os tempos apurados para cada um dos modais, em razão de suas especificidades, detalhou-se cada um em tópico próprio. Os tempos gerais do processo de importação no Brasil foram assim medidos:

Tabela 7 - Tempo médio por modal e geral

Modal	Participação no total de declarações	Tempo (em horas)	
		Média	Mediana
Aéreo	47%	139,27	93,27
Marítimo	47%	232,59	179,48
Rodoviário	6%	54,89	41,81
Geral	100%	178,13	131,98

**Diagnóstico:** De maneira geral, o tempo médio necessário para se realizar uma importação no Brasil, entendido como o intervalo de tempo entre a chegada do veículo transportador no recinto alfandegado até a entrega da carga ao importador, devidamente liberada, é de 178,07 horas (7,4 dias). Destaque-se que o modal rodoviário apresenta o menor tempo médio, que é de 54,89 horas (2,3 dias); e o modal marítimo, o maior tempo médio, que é de 232,59 horas (9,7 dias). A agilidade do modal rodoviário é justificada em razão

do tipo de carga transportada e do fato dessa carga permanecer “sobre rodas”, facilitando sua movimentação interna, sem depender de grandes e escassos guindastes, nem da movimentação de pilhas de contêineres. Além disso, também há influência positiva do fator humano, haja vista que o condutor do veículo transportador, cuja renda depende da quantidade de cargas transportadas por período, está acompanhando a carga, o que não acontece nos demais modais.



#### 5.4.2 Nível 1: Análise por canal

Nesta seção serão analisados fatores que podem interferir no tempo médio da importação no Brasil e que são comuns a todos os modais e fluxos.

Tabela 8 - Tempo médio por canal - geral

CANAL	Quantidade	Percentual	Tempo Médio (em horas)
Amarelo	1.335	0,51%	654,35
Verde	256.672	97,68%	169,62
Vermelho	4.780	1,82%	501,91
<b>Total</b>	<b>262.787</b>	<b>100%</b>	<b>178,13</b>

**Diagnóstico:** O primeiro aspecto a ser destacado na tabela acima é o percentual de declarações selecionadas para inspeção física e/ou análise documental. Somente 2,33% de todas as importações realizadas no período do estudo foram direcionadas para os canais vermelho e amarelo. Este fato se alinha às diretrizes da Organização Mundial de Aduanas e ao disposto no Acordo de Facilitação de Comércio, que recomendam a aplicação de critérios de gerenciamento de riscos para fins de seleção. Desta forma, há uma quantidade menor de declarações selecionadas, obtendo-se melhores resultados.

**Análise:** Em relação ao tempo médio por canal, tem-se o maior tempo para o canal amarelo, apesar desse canal abranger menos procedimentos que o canal vermelho, que exige a inspeção física

da carga. A justificativa é a existência de situações que impõem um ciclo de vida maior para essas declarações como, por exemplo: a apresentação da declaração para evitar o abandono da mercadoria (há um prazo maior para que o importador apresente essa declaração); o retorno de exportações do exterior (há procedimentos extras para esses casos); o uso indevido de tipo de declaração e/ou modalidade de despacho; entre outros.

De qualquer modo, percebe-se que há espaço para melhoria dos tempos médios para os canais vermelho e amarelo. Para o canal vermelho, são necessários mais de 20 dias e, para o canal amarelo, mais de 27 dias para que o ciclo seja finalizado.

A seguir, será apresentado o detalhamento por fluxo, possibilitando melhor compreensão das etapas que impactam os tempos médios.

#### 5.4.3 Nível 2: Análise por fluxo de processo

Como demonstrado no tópico 5.2 – Fluxos estudados, o processo de importação no Brasil foi dividido em 4 fluxos, em razão da necessidade de licenciamento após a chegada da carga e da incidência ou não de seleção para canais de verificação documental e/ou física.

Nas tabelas 9 a 14, a seguir, serão apresentados os tempos médios aferidos por fluxo e por modal, considerando suas respectivas etapas, além de diagnóstico para cada fluxo. Na sequência, encontram-se a análise e recomendações relativas a este bloco do estudo, e que são comuns aos modais indicados.

##### Fluxo 1 – Canal verde e sem licenciamento

O primeiro fluxo a ser analisado compreende as importações que não foram selecionadas para análise documental e/ou inspeção física, ou seja, incidiram em canal verde; e não necessitaram de licenciamento por parte dos órgãos de controle administrativo, após a chegada da carga no País.

Tabela 9 - Tempo médio por modal e por etapas - Fluxo 1 - Verde sem licenciamento

Modal	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)				
		Chegada - Presença	Presença - Registro DI	Registro DI - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
<b>Aéreo</b>	103.804	16,41	52,94	7,79	43,97	121,11
<b>Marítimo</b>	119.843	30,60	81,90	13,23	84,09	209,82
<b>Terrestre</b>	5.640	2,83	24,62	2,82	14,93	45,21
<b>Geral</b>	<b>229.287</b>	<b>22,26</b>	<b>64,85</b>	<b>10,05</b>	<b>61,08</b>	<b>158,25</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>14,07%</b>	<b>40,98%</b>	<b>6,35%</b>	<b>38,60%</b>	<b>100,00%</b>

**Diagnóstico:** Este fluxo consiste em 4 etapas em que a interferência de órgãos públicos é mínima e responde por apenas 10,05 horas (ou seja, apenas 6,35% do tempo total), ocorrendo somente na etapa entre o Registro da DI e o Desembarço. Neste caso, o Desembarço acontece de forma automatizada e decorre de ações prévias de gerenciamento de riscos.

É relevante destacar que 87,25% das importações estudadas seguem este fluxo, que é o mais ágil dentre os que são objeto deste estudo.

O que chama a atenção neste fluxo são os tempos médios para as etapas entre a Presença de Carga e o Registro da Declaração de Importação e entre o Desembarço e a Entrega da Carga ao importador. Essas etapas são executadas basicamente pelo importador e pelo depositário da carga e

consomem 125,93 horas, ou seja 79,58% de todo o tempo. Para a primeira etapa citada, em que cabe ao importador efetuar o Registro da Declaração, consomem-se 64,85 horas, em média, para que a medida seja efetivada. Destaque para o modal marítimo, que gasta 81,9 horas na etapa. Já a Entrega da Carga ao importador, após o Desembarço, demanda 61,08 horas. Nesse ponto, também se destaca negativamente o modal marítimo, no qual são necessárias 84,09 horas para efetivar a Entrega da Carga.

Com menor relevância, sublinha-se o tempo gasto na etapa entre o registro da chegada do veículo transportador e a Presença da Carga. São necessárias, em média, 22,26 horas para que isso ocorra. Já no modal rodoviário, essa etapa é concluída em apenas 2,83 horas.



### Fluxo 2 – Canal verde e com licenciamento

O fluxo 2 compreende as importações que foram selecionadas para o canal verde e que necessitam de licenciamento por parte de órgãos de controle administrativo para prosseguimento do processo de nacionalização.

Tabela 10 - Tempo médio por modal e por etapas - Fluxo 2 - Verde com licenciamento

Modal	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)						
		Chegada - Presença	Presença - Registro LI	Registro LI - Deferimento LI	Deferimento LI - Registro DI	Registro DI - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
<b>Aéreo</b>	8.043	17,73	45,30	97,46	30,71	8,56	61,24	261,01
<b>Marítimo</b>	15.896	32,06	41,10	107,86	45,19	14,92	80,73	321,86
<b>Terrestre</b>	3.446	3,70	3,54	33,99	7,42	4,85	12,67	66,17
<b>Geral</b>	<b>27.385</b>	<b>23,62</b>	<b>40,82</b>	<b>98,54</b>	<b>36,12</b>	<b>11,32</b>	<b>67,49</b>	<b>277,92</b>
<b>Percentual</b>		<b>8,50%</b>	<b>14,69%</b>	<b>35,46%</b>	<b>13,00%</b>	<b>4,07%</b>	<b>24,28%</b>	<b>100,00%</b>

**Diagnóstico:** O primeiro aspecto a ser verificado, tal qual no fluxo 1, é o tempo necessário para a etapa entre a Chegada e a Presença de Carga que consome em torno de 24 horas para ser concluída, com o modal marítimo apresentando maior tempo médio.

Quanto às etapas Presença de Carga – Registro LI e Deferimento LI - Registro de DI, em que cabe exclusivamente ao importador impulsionar o processo, são consumidas 76,94 horas ou 27,69% do

tempo total.

Também se verifica que a etapa entre o Desembarço e a Entrega da carga ao importador consome 67,49 horas, ou 24,28% do total.

Por fim, chama a atenção o tempo médio necessário para atuação dos órgãos de controle administrativo. Na etapa entre o Registro da LI e o seu Deferimento, são necessárias 98,54 horas, ou 35,46% do total, para a sua conclusão.

### Fluxo 3 – Canais amarelo e vermelho sem licenciamento

Antes de passar ao Fluxo 3, esclarece-se que este fluxo foi subdividido em dois, em razão de ser aplicado aos canais amarelo e vermelho.

#### Fluxo 3.1 - Canal amarelo sem licenciamento

Esta primeira parte do fluxo 3 é relativa ao canal amarelo. Neste fluxo estão as declarações selecionadas para conferência aduaneira, relativa a análise documental, e que não necessitam de licenciamento após a chegada da carga no País.

Tabela 11 - Tempo médio por modal e por etapas - Fluxo 3 - Amarelo sem licenciamento

Modal	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)							
		Chegada - Presença	Presença - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
<b>Aéreo</b>	538	56,78	120,55	3,81	58,14	22,07	226,07	82,15	569,58
<b>Marítimo</b>	566	45,28	134,05	6,76	38,06	18,93	199,98	148,82	591,88
<b>Terrestre</b>	28	2,47	52,92	3,47	18,28	6,51	90,59	25,83	200,08
<b>Geral</b>	<b>1.132</b>	<b>48,12</b>	<b>122,84</b>	<b>5,17</b>	<b>46,31</b>	<b>19,66</b>	<b>205,68</b>	<b>110,11</b>	<b>557,89</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>8,63%</b>	<b>22,02%</b>	<b>0,93%</b>	<b>8,30%</b>	<b>3,52%</b>	<b>36,87%</b>	<b>19,74%</b>	<b>100,00%</b>

**Diagnóstico:** No fluxo 3 – canal amarelo, a etapa que consome maior tempo de execução é entre a Distribuição e o Desembarço. Empregam-se 205,68 horas para sua conclusão, representando 36,87% do tempo total.

A etapa mais ágil é a da Seleção para inspeção física e/ou análise documental, que representa menos de 1% do total do fluxo.

Outra informação importante extraída da tabela acima é o tempo que o importador gasta para anexar os documentos que devem instruir o seu processo de nacionalização da importação. São necessárias 46,31 horas para que os documentos sejam apresentados eletronicamente, ou seja, quase dois

dias para o importador impulsionar o processo.

Também carece de apuração mais detalhada o fato (ou fatos) que leva ao emprego de 48,12 horas para que a presença de carga seja efetivada após a chegada ao País.

Uma atividade que é de responsabilidade primária do importador está consumindo tempo considerável. Trata-se da etapa de Registro da DI, que leva 122,84 horas para ser cumprida.

Por fim, a etapa para a Entrega da Carga ao importador apresenta o tempo médio de 110,11 horas, o que significa cerca de 20% empregado neste fluxo. Cabe ao modal marítimo o tempo mais elevado, com 148,82 horas.

### Fluxo 3.2 – Canal vermelho sem licenciamento

Tabela 12 - Tempo médio por modal e por etapas - Fluxo 3 - Vermelho sem licenciamento

Modal	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)							
		Chegada - Presença	Presença - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
<b>Aéreo</b>	1.553	21,15	71,46	4,91	61,96	41,70	196,85	58,62	456,66
<b>Marítimo</b>	2.651	34,72	112,91	4,18	40,55	19,51	279,05	70,51	561,43
<b>Terrestre</b>	90	1,58	33,40	3,07	13,08	9,66	53,06	13,49	127,35
<b>Geral</b>	<b>4.294</b>	<b>26,36</b>	<b>88,66</b>	<b>4,46</b>	<b>48,96</b>	<b>29,35</b>	<b>226,86</b>	<b>61,50</b>	<b>486,14</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>5,42%</b>	<b>18,24%</b>	<b>0,92%</b>	<b>10,07%</b>	<b>6,04%</b>	<b>46,66%</b>	<b>12,65%</b>	<b>100,00%</b>

**Diagnóstico:** Assim como para o canal amarelo, há o Fluxo 3 – Canal Vermelho, que se conclui num tempo total de 486,14 horas. A etapa que consome mais tempo é aquela entre a Distribuição da declaração e o seu Desembarço. Foram 226,86 horas, que representam 46,66% do total de tempo do fluxo, para encerramento da etapa.

Outros pontos a serem destacados são o tempo necessário para a etapa de Presença de Carga que, no modal marítimo, consome 34,72

horas; o considerável tempo para que se efetive o registro da declaração por parte do importador, equivalente a 88,66 horas, em média (18,24% do total); e a entrega de documentos por parte do importador, que consome outras 48,96 horas (10,07% do total).

Por fim, destaca-se a etapa entre o Desembarço e a Entrega da Carga, em que são consumidas 61,50 horas, correspondentes a cerca de 13% do total.

#### Fluxo 4 – Canais amarelo e vermelho com licenciamento

O fluxo 4 é o mais completo e complexo e envolve todas as etapas possíveis no processo de importação. Foram avaliadas nove etapas, em que ocorre a participação dos órgãos de controle administrativo e a fiscalização por parte da RFB, haja vista que são declarações selecionadas para inspeção física e/ou análise documental. A exemplo do fluxo 3, há duas tabelas para este fluxo, sendo uma para o canal amarelo e outra para o canal vermelho.

#### Fluxo 4.1 – Canal amarelo com licenciamento

Tabela 13 - Tempo médio por modal e por etapas - Fluxo 4 - Amarelo com licenciamento

Modal	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)									
		Chegada - Presença	Presença - Registro LI	Registro LI - Deferimento LI	Deferimento LI - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
Aéreo	94	45,93	565,65	190,88	171,94	4,43	34,90	33,30	185,45	111,78	1.344,25
Marítimo	99	57,01	498,14	152,78	132,89	5,51	36,34	37,90	137,22	140,64	1.198,43
Terrestre	10	3,91	12,77	74,76	8,61	7,47	10,17	6,81	10,08	24,84	159,43
<b>Geral</b>	<b>203</b>	<b>48,62</b>	<b>500,75</b>	<b>166,01</b>	<b>143,78</b>	<b>5,12</b>	<b>34,09</b>	<b>33,87</b>	<b>152,26</b>	<b>120,13</b>	<b>1.204,62</b>
<b>Percentual - Etapa/ Geral</b>		<b>4,04%</b>	<b>41,57%</b>	<b>13,78%</b>	<b>11,94%</b>	<b>0,42%</b>	<b>2,83%</b>	<b>2,81%</b>	<b>12,64%</b>	<b>9,97%</b>	<b>100,00%</b>

**Diagnóstico:** A etapa que merece maior atenção é a da Presença de Carga – Registro LI. São necessárias 500,75 horas (41,57% do total) para que o importador solicite o licenciamento para a importação. Observa-se que, além dessa etapa, há oportunidades para melhoria dos tempos em todas as demais.

Consomem-se 48,62 horas no registro da

Presença de Carga e outras 143,78 horas no Registro da DI após o Deferimento da LI, tempo que pode ser considerado elevado; além de 120,13 horas para a Entrega da Carga ao importador.

Não menos importante é ressaltar o tempo necessário para Entrega de Documentos para prosseguimento do despacho: 33,87 horas para cumprimento.

#### Fluxo 4.2 – Canal vermelho com licenciamento

Tabela 14 - Tempo médio por modal e por etapas - Fluxo 4 - Vermelho com licenciamento

Modal	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)									
		Chegada - Presença	Presença - Registro LI	Registro LI - Deferimento LI	Deferimento LI - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
Aéreo	108	30,52	136,10	187,69	62,44	5,48	41,18	36,10	148,80	120,43	768,74
Marítimo	306	43,93	106,82	124,17	57,32	3,97	35,87	21,76	200,55	101,01	695,40
Terrestre	72	4,74	5,33	38,22	8,29	3,49	5,82	7,90	26,79	11,36	111,94
<b>Geral</b>	<b>486</b>	<b>35,28</b>	<b>114,49</b>	<b>148,87</b>	<b>56,79</b>	<b>4,65</b>	<b>36,56</b>	<b>27,67</b>	<b>165,80</b>	<b>104,76</b>	<b>694,86</b>
<b>Percentual - Etapa/ Geral</b>		<b>5,08%</b>	<b>16,48%</b>	<b>21,42%</b>	<b>8,17%</b>	<b>0,67%</b>	<b>5,26%</b>	<b>3,98%</b>	<b>23,86%</b>	<b>15,08%</b>	<b>100,00%</b>

**Diagnóstico:** Assim como no Fluxo 4 – canal amarelo, no fluxo canal vermelho existem oportunidades de melhoria. São necessárias 114,49 horas para que o importador faça o registro da LI, além de outras 56,79 horas para o Registro da DI e mais 36,56 horas para a entrega dos documentos para a fiscalização.

Por outro lado, os órgãos de controle admi-

nistrativo consomem 148,87 horas para o deferimento do licenciamento.

Já a RFB tem sob sua responsabilidade realizar o desembarço e, após a distribuição da declaração para análise fiscal, empregam-se 165,8 horas para que isso ocorra.

Por fim, são necessárias 104,76 horas para que o depositário entregue a carga ao importador.

Tabela 15 - Consolidação dos tempos médios por fluxo e por etapas

Fluxo	Quantidade	Chegada - Presença	Presença - Registro LI	Registro LI - Deferimento LI	Presença - Registro DI	Deferimento LI - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembaraço	Registro da DI - Desembaraço	Desembaraço - Entrega	Chegada - Entrega
Fluxo 1	229.287	22,26	NA	NA	64,85	NA	NA	NA	NA	NA	10,05	61,08	158,25
Fluxo 2	27.385	23,62	40,82	98,54	NA	36,12	NA	NA	NA	NA	11,32	67,49	277,92
Fluxo 3 Am	1.132	48,12	NA	NA	122,84	NA	5,17	46,31	19,66	205,68	NA	110,11	557,89
Fluxo 3 Vm	4.294	26,36	NA	NA	88,66	NA	4,46	48,96	29,35	226,86	NA	61,50	486,14
Fluxo 4 Am	203	48,62	500,75	166,01	NA	143,78	5,12	34,09	33,87	152,26	NA	120,13	1.204,62
Fluxo 4 Vm	486	35,28	114,49	148,87	NA	56,79	4,65	36,56	27,67	165,80	NA	104,76	694,86

**Análise:** A análise apresentada abaixo é **aplicável, de maneira geral, a todos os modais e fluxos**, exceto quando indicarem expressamente a qual fluxo se aplica.

Como visto na tabela 15, a etapa de Presença de Carga apresenta tempos que merecem avaliação. Apesar de dispositivo normativo da Receita Federal determinando que esta seja efetivada imediatamente após a chegada da carga ao recinto alfandegado, os dados apresentados sinalizam a possibilidade disso não estar ocorrendo, o que contraria a norma vigente. Também chama a atenção nesta etapa a variação dos tempos médios em relação aos fluxos. Independentemente do fluxo, o tempo médio deveria variar pouco, o que não ocorre.

Ainda com relação à Presença de Carga, outro fator que pode afetar o tempo médio para a sua efetivação é a questão geográfica. A existência de diversos recintos alfandegados na jurisdição da unidade local, a distância entre esses recintos e, ainda, a distância entre estes e a sede da unidade local podem interferir no tempo médio da etapa. O mesmo pode ser dito sobre a etapa de Desembaraço para os fluxos 3 e 4 – vermelho, em razão da necessidade de deslocamentos de cargas e de servidores para a realização de inspeções físicas pelos órgãos de controle administrativo e pela RFB.

A avaliação dos tempos médios das etapas de todos os fluxos comprova a necessidade do importador atuar de forma diligente quando do Registro da LI ou da DI, pois as horas consumidas nessas etapas impactam substancialmente o tempo total do fluxo, sem possibilidade de atuação dos órgãos de controle administrativo e aduaneiro na busca de solução.

Para a etapa de Registro da Declaração, identificou-se gargalo a ser resolvido pelos importadores pois são gastos mais de 40% do tempo total para cumprir a obrigação legal. De acordo com representante do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado de São Paulo, há forte influência do planejamento financeiro dos importadores na decisão do melhor momento para o registro da declaração, haja vista que os tributos da importação devem ser reco-

lhidos nessa ocasião. Outro fator que impacta essa decisão é a variação cambial, que pode postergar o Registro da DI para momento mais favorável financeiramente.

Sobre o Deferimento da LI, ressalta-se que as horas gastas na prática de atos pelo importador entram na conta do tempo total aferido para a atuação dos órgãos de controle administrativo. Como será demonstrado mais adiante, a análise do processo da Anvisa mostra que cerca de 65% do tempo atribuído a esses órgãos decorre de ações de responsabilidade do importador, seja o pagamento da Guia de Recolhimento da União (GRU) e sua compensação bancária, seja atender a alguma exigência. A provável morosidade do importador em cumprir com sua obrigação deriva, principalmente, do marco normativo estabelecido para tal, que ainda trabalha com pagamentos de taxas por diversos meios e sem o aproveitamento de compensação bancária em tempo real.

A atuação sequencial dos órgãos de controle aduaneiro e administrativo é um fator que afeta os tempos para o processamento das importações nos fluxos 2 e 4. Conforme o procedimento atual, cada órgão efetua a sua seleção e o agendamento de importações que serão inspecionadas, o que ocasiona várias movimentações da carga para cumprimento da tarefa. A adoção de processo sequencial para atuação dos órgãos, em que a RFB somente age após a conclusão dos procedimentos dos demais, resulta em menos eficiência.

Em relação à etapa de Seleção para inspeção física e/ou análise documental, aferida neste estudo para os fluxos 3 e 4, apesar de representar menos de 1% do tempo total de cada fluxo, o fator determinante para melhora da fluidez é a quantidade de lotes criados em cada unidade local. Se há menos lotes, o tempo para a seleção será maior e vice-versa.

Outra etapa dos fluxos 3 e 4 que merece ser destacada é a Entrega de Documentos após a Seleção. São quase 2 dias para que ocorra, mesmo se tratando de processo integralmente informatizado (documentos submetidos digitalmente) e conside-

rando que o importador deve possuir de antemão todos os documentos necessários para o Registro da DI. O processo atual de anexação eletrônica permite ao importador e/ou despachante aduaneiro efetuar a entrega dos documentos instrutivos do despacho imediatamente após o Registro da DI, sem a necessidade de aguardar a seleção para canal de inspeção física e/ou análise documental, o que possibilitaria uma redução dos tempos para os fluxos 3 e 4.

Quando se verifica a etapa de Desembaraço prevista para os fluxos 1 e 2, percebe-se que o tempo pode ser melhorado. Dentre as possíveis razões para os tempos médios aferidos, pode-se citar a análise e liberação das declarações de importação, por parte das equipes de gerenciamento de riscos, somente em dias úteis (segunda a sexta-feira) e em horário comercial, como uma oportunidade de melhoria. Esta situação acaba por impor a retenção de declarações registradas a partir do último horário estabelecido para a Seleção, na sexta-feira, até o dia útil seguinte, o que pode ser agravado no caso de um feriado próximo ao final de semana.

Em relação aos fluxos 3 e 4, constatou-se que o tempo gasto na etapa de Desembaraço é elevado e exige que a RFB avalie os tempos para cada canal isoladamente. Cabe, porém, frisar que o tempo médio aferido não é de responsabilidade exclusiva da RFB. Há outros atores que influenciam na maior ou menor agilidade. Como exemplo, pode-se mencionar as exigências feitas ao longo da análise documental e/ou inspeção física e que devem ser atendidas pelo importador. Outro exemplo são as situações em que o importador deve providenciar um novo Licenciamento ou complementação do anterior, em decorrência de fatos detectados ao longo do processo de fiscalização da importação (por exemplo, a reclassificação fiscal). Por fim, a participação do depositário, quando precisa disponibilizar a importação para inspeção física.

Também pode impactar os tempos de desembaraço em todos os fluxos a maior ou menor quantidade de declarações apresentadas por operadores certificados OEA, haja vista que não há formação de lotes para esse tipo de declaração.

Outra etapa em que se observa um consumo elevado de tempo é a Entrega de Cargas aos importadores após o Desembaraço. Esta etapa depende fortemente de iniciativa dos importadores para que o recinto alfandegado efetue a entrega; e essa iniciativa acaba sendo influenciada pela conveniência do importador em dispor de sua importação com agilidade. Mas há também outros fatores que impactam o processo, tais como: a forma como é regularizado o tratamento tributário do ICMS (procedimento desvinculado do sistema automatizado do Sisco-mex); a cobrança de armazenagem por período pelos depositários (modelo estabelecido na década de 90); e a falta de coordenação entre os diversos atores (transportadores, importadores, despachan-

tes, depositários, agentes de carga, etc.), que geram desperdício e dilatação de tempo no processo.

Cabe neste momento uma avaliação integrada das etapas que são comuns a todos os fluxos, quais sejam a Presença de Carga e a Entrega da Carga ao importador. Há diferenças significativas de tempos quando uma declaração é selecionada para canal com inspeção física e/ou análise documental ou quando é exigido licenciamento para a importação. Os gráficos 4 e 5, relativos às etapas citadas, evidenciam a variação que ocorre quando se altera o fluxo.

Gráfico 4 - Tempo médio - Presença de carga geral

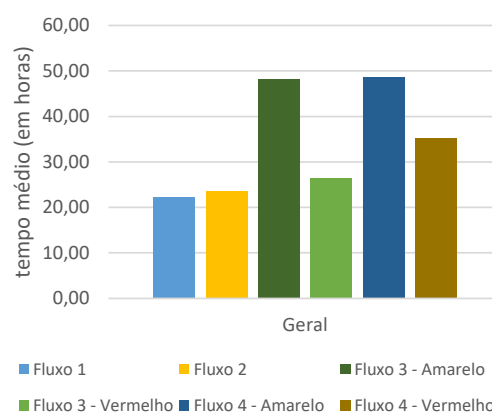
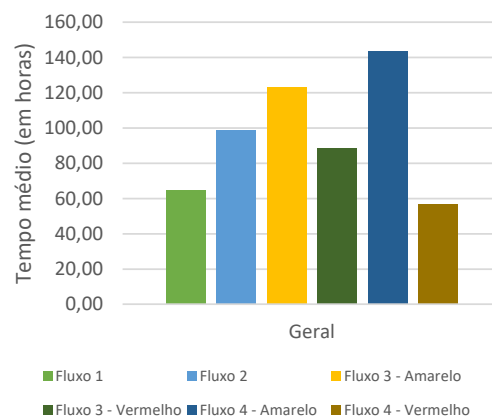


Gráfico 5 - Tempo médio - Entrega da carga geral



Por fim, embora não tenha responsabilidade direta no processo de importação, a atuação dos despachantes aduaneiros tem grande importância na agilidade da realização das etapas de todos os fluxos. A nacionalização de bens no País segue regulamentação que exige daqueles que querem atuar no comércio exterior conhecimento aprofundado em diversos temas, como classificação fiscal, tributos federais e estaduais incidentes, sistemas de controle, etc. Apesar da legislação não obrigar a participação dos despachantes aduaneiros no processo, a maior parte das operações de importação é realizada com o apoio desse profissional. Nesse sentido, cabe ao importador se cercar de informações quanto ao profissional que está contratando, de forma a obter melhores serviços.

**Recomendações:** As recomendações apresentadas a seguir **são aplicáveis, de maneira geral, a todos os modais e fluxos**, exceto quando indicarem expressamente um fluxo/modal específico.

Foram identificadas diversas oportunidades de melhoria e as indicações a seguir visam aperfeiçoar o processo de importação, de forma a reduzir os tempos médios praticados. Para essa finalidade, **recomenda-se:**

1. harmonizar procedimentos entre as diversas unidades locais, evitando tratamento diferenciado a importadores que se encontram na mesma condição (por exemplo, pesagem ou escaneamento obrigatórios de contêineres no descarregamento);
2. o compartilhamento de informações entre as unidades locais, para identificação das boas práticas existentes e aproveitamento em âmbito nacional;
3. que a atuação dos órgãos de controle administrativo e da RFB ocorra de forma paralela e com inspeções físicas coordenadas e simultâneas, objetivando a redução dos tempos de liberação das cargas e de custos;
4. a ampliação, por parte das unidades locais da RFB, dos dias de semana e horários em que é realizada análise e liberação das declarações de importação pelas equipes de gerenciamento de riscos;
5. que as unidades locais avaliem os horários para formação de lotes, na etapa de Seleção para inspeção física e/ou análise documental, buscando otimizar o tempo disponível assim como melhorar a alocação de sua força de trabalho;
6. o acréscimo de funcionalidades nos sistemas de comércio exterior para permitir a centralização do pagamento de tributos e outros encargos, possibilitando ao importador o acesso a um único local para cumprimento pecuniário de suas obrigações, eliminando-se etapas burocráticas, como a compensação bancária, e a multiplicidade de sistemas/mecanismos de arrecadação;
7. estudar e implementar a obrigatoriedade de anexação dos documentos instrutivos do despacho aduaneiro no ato do Registro da DI, evitando perda de tempo para o cumprimento da etapa Entrega de Documentos e melhorando as condições de trabalho das equipes de gerenciamento de riscos e viabilizando uma redução ainda mais significativa das intervenções no fluxo físico das cargas;
8. que as unidades locais atuem de forma diligente para que a verificação física ocorra no menor tempo possível. Para isso, uma medida assertiva é que o agendamento para verificação física seja realizado pela unidade local da RFB e comunicado aos participantes do processo;
9. que as unidades locais, em conjunto com a Divisão de Importação da Coana, avaliem, de forma geral, os tempos médios praticados na etapa de Desembaraço de declarações selecionadas para os canais amarelo ou vermelho, fluxos 3 e 4, visando identificar possíveis gargalos e ineficiências no processo, e, eventualmente, o uso de tipos de declaração e/ou modalidade de despacho incompatíveis com a importação realizada;
10. que as unidades locais, em conjunto com a Divisão de Importação da Coana, realizem levantamentos para apurar as causas das diferenças de tempo nas etapas de Registro da DI e da Entrega da Carga, em decorrência do canal de seleção e da necessidade ou não de licenciamento;
11. o desenvolvimento de um sistema que integre e automatize a comunicação entre os diversos agentes de maneira inteligente, em razão do fato de alguns atrasos se fundamentarem na ineficiência da comunicação entre os intervenientes públicos e privados. É possível identificar algumas boas práticas em outros países, que se utilizam de um sistema comunitário logístico<sup>15</sup> (*Port Community System*<sup>16</sup>) para gerir a informação da comunidade portuária de forma eficiente;
12. estudar a possibilidade de tornar paralela a execução das atividades dos diversos órgãos de controle brasileiros e de se demandar a prestação de informações por parte dos importadores, para todos esses órgãos, de uma única vez;
13. a utilização de recursos tecnológicos para realização de inspeções físicas de cargas de maneira remota, sempre que possível, a exemplo do procedimento realizado na unidade de Santos;
14. que, em um próximo estudo de tempos, seja segregada a etapa entre a Distribuição e o Desembaraço, em decorrência das diversas tarefas e atores que a compõem e que são, em verdade, etapas internas ao processo, o que permitirá melhor compreensão dos possíveis gargalos;
15. a simplificação do processo de restituição dos tributos na importação, tornando o procedimento automático para os casos em que se configure a necessidade de cancelamento da declaração;
16. a disseminação da boa prática de anexação de documentos instrutivos do despacho aduaneiro, imediatamente após o Registro da DI;
17. a elaboração de ranking relativo aos despachantes aduaneiros e recintos alfandegados, levando em conta a sua atuação no comércio exterior; e
18. encaminhar este relatório ao Comitê Nacional de Facilitação de Comércio (Confac), para que avalie junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), depositários e outros interessados no tema a necessidade de revisão da política de cobrança de armazenagem por períodos, eventualmente substituindo esse tipo de cobrança por outro, baseado na utilização efetiva do serviço, em termos de tempo, pelos importadores.

15 Conforme definido na Instrução Normativa RFB nº 1.702, de 21 de março de 2017.

16 *Port Community Systems* – Plataforma eletrônica para troca de informações de forma segura entre intervenientes públicos e privados nas operações portuárias.

#### 5.4.4 Nível 3: Análise por modal com detalhe por unidade local e por fluxo

A primeira parte deste estudo compreendeu a análise dos tempos no despacho aduaneiro do ponto de vista dos fluxos a que a carga se submete. A partir deste ponto, passa-se à análise dos tempos no despacho aduaneiro de acordo com o modal de transporte escolhido.

##### Modal marítimo

##### Análise dos dados do modal marítimo

Após as exclusões dos *outliers*, foram geradas informações em tabelas e gráficos relativos aos 4 fluxos da importação no modal. Essas tabelas são apresentadas abaixo:

Tabela 16 - Marítimo - Total por canal, média e mediana

CANAL	Quantidade	Percentual	Tempos médios (em horas)	
			Média	Mediana
Amarelo	665	0,48%	683,26	414,48
Verde	135.739	97,40%	222,94	175,34
Vermelho	2.957	2,12%	575,57	438,44
<b>Total</b>	<b>139.361</b>	<b>100%</b>	<b>232,62</b>	<b>179,48</b>

**Diagnóstico:** Vê-se que 97,4% das importações realizadas pelo modal marítimo foram selecionadas para o canal verde de conferência aduaneira, evidenciando o forte alinhamento da aduana brasileira às boas práticas internacionais, recomendadas pela Organização Mundial de Aduanas e previstas no Acordo de Facilitação de Comércio, que destacam o gerenciamento de riscos como ferramenta de seleção para análise documental e/ou inspeção física.

Os tempos médios aferidos merecem atenção especial dos atores en-

volvidos no processo de importação neste modal. As mais de 220 horas, em média, empregadas para a conclusão de uma operação em canal verde indicam a necessidade de avaliação pormenorizada por parte de todos, em especial por se tratar de canal em que a interferência do Estado é mínima. Semelhantemente, as importações selecionadas para os demais canais de conferência aduaneira apresentaram tempo elevado, sinalizando a necessidade de aprimorar os procedimentos de forma a reduzir esses tempos.



## Análise dos fluxos no modal marítimo

As informações relativas ao modal marítimo, em especial quanto aos dados e diagnóstico dos fluxos de 1 a 4, serão apresentadas através das tabelas 17 a 22, a seguir. Será apresentada, ainda, a consolidação dos tempos para todos os fluxos através da tabela 23, assim como uma análise do modal e recomendações.

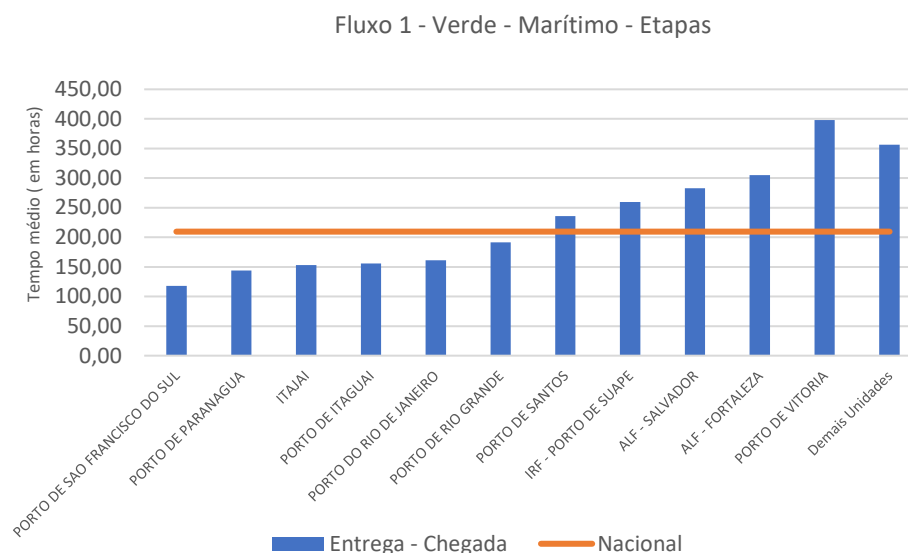
Importante observar que serão repetidas a análise e as recomendações apresentadas na parte Geral que sejam aplicáveis ao modal. Tal medida visa assegurar que, caso o leitor queira se concentrar exclusivamente neste modal, tenha acesso a todas as informações a ele relacionadas.

### Marítimo - Fluxo 1 - Canal verde sem licenciamento

Tabela 17 - Marítimo - Fluxo 1 - Verde sem licenciamento

Unidade Local	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)				
		Chegada - Presença	Presença - Registro DI	Registro DI - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL	7.845	18,78	53,12	8,68	37,30	117,87
PORTO DE PARANAGUA	10.616	25,23	45,98	11,71	61,15	144,07
ITAJAI	16.316	24,04	65,86	13,55	49,63	153,08
PORTO DE ITAGUAI	1.476	24,99	76,96	10,68	43,05	155,68
PORTO DO RIO DE JANEIRO	6.906	23,92	51,26	11,66	74,65	161,49
PORTO DE RIO GRANDE	4.500	29,46	73,71	5,09	83,33	191,59
PORTO DE SANTOS	60.625	32,66	87,89	15,47	100,07	236,09
IRF - PORTO DE SUAPE	2.998	49,56	91,51	11,84	106,68	259,58
ALF - SALVADOR	3.172	39,01	103,92	11,59	128,25	282,77
ALF - FORTALEZA	1.324	50,80	133,44	10,44	110,56	305,24
PORTO DE VITORIA	3.480	48,20	244,76	5,82	99,34	398,12
Demais Unidades	585	65,65	128,94	15,01	146,91	356,50
<b>Total Geral</b>	<b>119.843</b>	<b>30,60</b>	<b>81,90</b>	<b>13,23</b>	<b>84,09</b>	<b>209,82</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>14,58%</b>	<b>39,03%</b>	<b>6,31%</b>	<b>40,08%</b>	<b>100,00%</b>

Gráfico 6 - Marítimo - Fluxo 1 - Tempo médio - unidades





**Diagnóstico:** Os dados da tabela acima demonstram a necessidade de melhoria nas etapas que compõem o fluxo 1. Percebe-se que o menor tempo para efetivação da Presença de Carga ocorre na unidade de São Francisco do Sul (18,78 horas), enquanto o maior acontece na unidade de Fortaleza, com 50,80 horas. Para a etapa de Registro da Declaração, verifica-se que em Paranaguá são utilizadas 45,98 horas, enquanto em Salvador, Fortaleza e Vitória são consumidas mais de 100 horas para a mesma atividade.

Em relação ao tempo para o Desembarço - um procedimento automatizado, é necessária uma avaliação individualizada, por parte das unidades locais da RFB, e, se for o caso, observância dos procedimentos adotados nas unidades de Vitória e Rio Grande, que finalizam a atividade em cerca de 5 horas, contra uma média nacional em torno de 13 horas. A seleção de declarações para análise documental e/ou inspeção física segue a lógica de formação de lotes e disponibilização ao importador após o transcurso de um tempo que varia em função da quantidade de lotes da unidade e do horário de fechamento desses lotes. Se um importador registra uma DI logo depois do fechamento de determinado lote, essa DI vai aguardar a formação do lote seguinte. Começa então a análise e liberação dos lotes, o que acontece em no máximo 4 horas. Mas há unidades que processam um lote à noite com horário de liberação cadastrado somente para a manhã do

dia seguinte.

Outro fator que pode impactar a etapa é a análise e liberação de declarações de importação pelas equipes de gerenciamento de riscos somente em dias úteis (segunda a sexta-feira) e em horário comercial. Esta situação acaba por impor a retenção de declarações registradas a partir do último horário estabelecido para a seleção, na sexta-feira, até o dia útil seguinte, o que pode ser agravado no caso de um feriado próximo ao final de semana. Também pode interferir nos tempos de desembarço deste fluxo a maior ou menor quantidade de declarações apresentadas por operadores certificados OEA, haja vista que não há formação de lotes para esse tipo de declaração, com o desembarço ocorrendo imediatamente após o registro.

A última etapa do processo apresenta resultados interessantes na unidade do Porto de São Francisco do Sul, onde 37,30 horas foram suficientes para a entrega da importação ao interessado. Por outro lado, nas unidades de Santos, Suape, Salvador e Fortaleza houve o consumo de mais de 100 horas para a efetivação da mesma atividade.

Por fim, a análise do fluxo total identificou 5 unidades com mais de 200 horas para a conclusão de todas as etapas - Santos, Suape, Salvador, Fortaleza e Vitória. No caso das duas últimas, foram mais de 300 horas num fluxo em que as atividades dos órgãos públicos de licenciamento e desembarço são integralmente automatizadas.

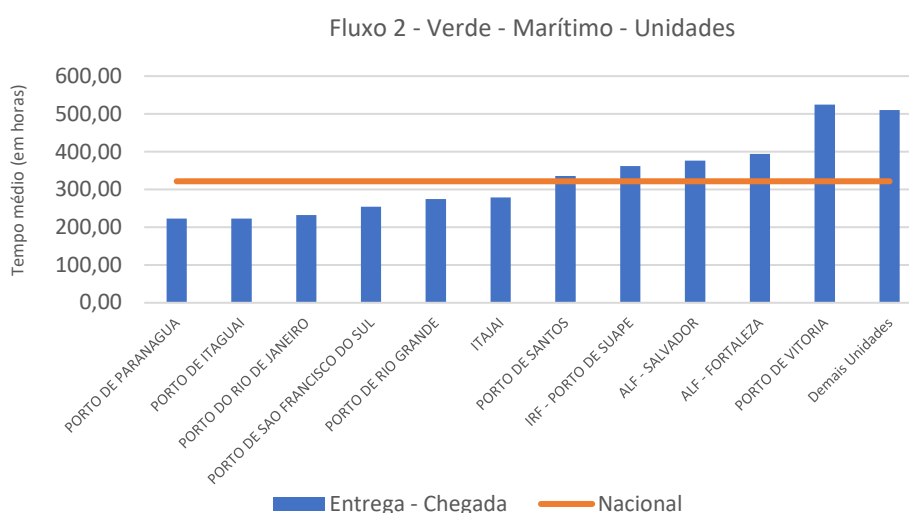


Marítimo - Fluxo 2 - Canal verde com licenciamento

Tabela 18 - Marítimo - Fluxo 2 - Verde com licenciamento

Unidade Local	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)						
		Chegada - Presença	Presença - Registro LI	Registro LI - Deferimento LI	Deferimento LI - Registro DI	Registro DI - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
PORTO DE PARANAGUA	1.443	19,71	20,55	105,23	18,54	13,05	45,81	222,89
PORTO DE ITAGUAI	279	18,83	22,36	92,87	32,67	11,58	44,66	222,98
PORTO DO RIO DE JANEIRO	867	20,74	38,31	59,25	31,48	12,93	69,64	232,35
PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL	588	18,04	25,93	120,30	41,50	10,03	38,17	253,96
PORTO DE RIO GRANDE	401	22,13	58,74	76,52	30,28	8,81	78,08	274,56
ITAJAI	1.516	32,42	33,24	112,34	37,47	15,00	48,31	278,79
PORTO DE SANTOS	8.503	33,44	41,16	111,19	44,52	17,32	88,41	336,04
IRF - PORTO DE SUAPE	604	50,39	35,76	110,86	61,13	12,47	91,74	362,35
ALF - SALVADOR	420	39,67	51,27	92,88	54,99	15,30	122,72	376,82
ALF - FORTALEZA	408	39,92	85,30	88,76	62,15	13,90	104,33	394,35
PORTO DE VITORIA	788	47,71	72,30	150,65	119,96	4,35	129,55	524,52
Demais Unidades	79	49,74	129,37	94,23	41,61	17,66	177,49	510,10
<b>Total Geral</b>	<b>15.896</b>	<b>32,06</b>	<b>41,10</b>	<b>107,86</b>	<b>45,19</b>	<b>14,92</b>	<b>80,73</b>	<b>321,86</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>9,96%</b>	<b>12,77%</b>	<b>33,51%</b>	<b>14,04%</b>	<b>4,64%</b>	<b>25,08%</b>	<b>100,00%</b>

Gráfico 7 - Marítimo - Fluxo 2 - Tempo médio - unidades



**Diagnóstico:** No fluxo 2, que compreende as declarações em canal verde, porém, com licenciamento, nota-se um aumento de mais de 50% no tempo necessário para que o fluxo seja completado. São 321,86 horas contra 209,82 horas quando não há licenciamento.

Considerando as etapas que compõem o fluxo, as unidades de São Francisco do Sul e Itaguaí apresentam os menores tempos de efetivação da Presença da Carga por parte do depositário - cerca de 18 horas. Por outro lado, nas unidades de Suape e Vitória foram necessárias 50,39 e 47,71 horas, respectivamente.

Na etapa entre a Presença de Carga e o Registro da LI, as unidades de Paranaguá e Itaguaí apresentam os menores tempos, 20,55 e 22,36 horas, respectivamente. No outro extremo encontram-se as unidades de Fortaleza e Vitória, com tempos elevados, de 85,3 e 72,3 horas, respectivamente.

Seguindo na avaliação das etapas, os órgãos de controle administrativo emitem as licenças de forma mais ágil na unidade do Rio de Janeiro, 59,25 horas, enquanto na unidade de Vitória são necessárias 150,65 horas.

Para o Registro da DI, após o Deferimento da LI, os importa-

dores na unidade de Vitória consomem 119,96 horas, enquanto a mesma atividade é realizada na unidade de Paranaguá em 18 horas, uma significativa diferença para a execução do mesmo procedimento.

Quanto ao Desembaraço, deve-se avaliar o procedimento da unidade em Vitória, que finaliza a atividade em 4,35 horas, enquanto nas demais unidades a média de tempo é de 14,92 horas.

Na última etapa que compõe o fluxo, verifica-se que os depositários na unidade de São Francisco do Sul procuram agilizar o procedimento, concluindo em 38,17 horas, enquanto nas unidades de Fortaleza, Salvador e Vitória são mais de 100 horas.

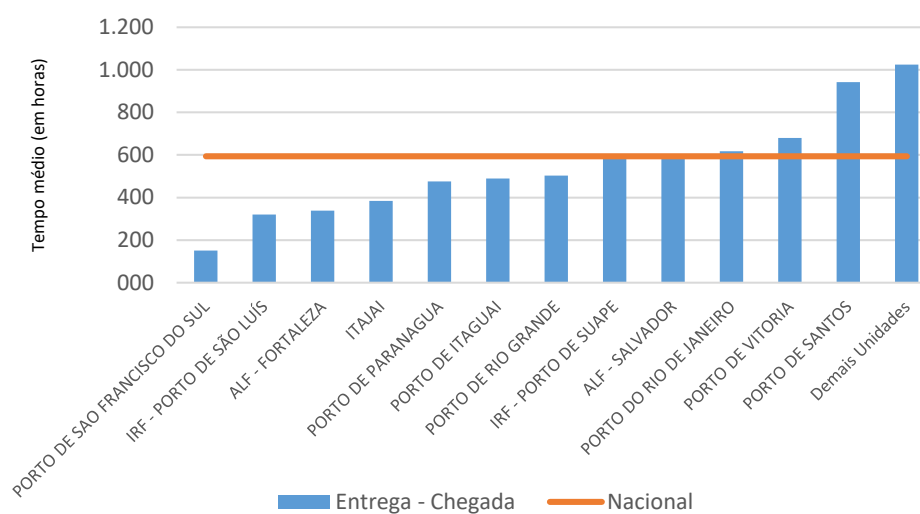


Marítimo - Fluxo 3.1 - Amarelo sem licenciamento

Tabela 19 - Marítimo - Fluxo 3 - Amarelo sem licenciamento

Unidade Local	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)							
		Chegada - Presença	Presença - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL	8	12,31	24,93	3,23	11,86	34,53	57,95	6,73	151,55
IRF - PORTO DE SÃO LUÍS	14	63,39	98,99	7,11	35,40	9,71	34,06	71,59	320,25
ALF - FORTALEZA	59	44,66	85,94	9,63	14,21	9,36	91,38	82,91	338,09
ITAJAI	81	30,11	104,36	9,07	27,22	25,82	130,88	56,60	384,06
PORTO DE PARANAGUA	51	23,02	133,77	9,67	29,06	23,41	202,67	54,24	475,83
PORTO DE ITAGUAI	15	73,58	84,24	8,42	19,18	18,09	88,79	196,89	489,19
PORTO DE RIO GRANDE	9	134,31	127,29	3,94	8,23	5,72	146,69	77,43	503,61
IRF - PORTO DE SUAPE	62	66,37	165,29	3,47	42,41	10,83	211,63	82,02	582,03
ALF - SALVADOR	55	46,17	78,31	11,53	43,62	20,16	209,57	177,27	586,62
PORTO DO RIO DE JANEIRO	37	28,24	149,84	9,17	20,06	8,87	314,61	86,75	617,54
PORTO DE VITORIA	52	70,99	169,45	4,47	26,75	6,86	294,81	105,99	679,32
PORTO DE SANTOS	118	36,75	169,74	2,41	74,18	30,16	271,46	357,59	942,29
Demais Unidades	5	60,86	587,31	7,55	29,97	17,52	39,69	280,95	1.023,84
<b>Total Geral</b>	<b>566</b>	<b>45,19</b>	<b>134,66</b>	<b>6,76</b>	<b>38,06</b>	<b>18,88</b>	<b>201,01</b>	<b>148,60</b>	<b>593,15</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>7,62%</b>	<b>22,70%</b>	<b>1,14%</b>	<b>6,42%</b>	<b>3,18%</b>	<b>33,89%</b>	<b>25,05%</b>	<b>100,00%</b>

Gráfico 8 - Marítimo - Fluxo 3 - Amarelo - Tempo médio - unidades



**Diagnóstico:** Os dados mostram que, para a etapa entre a Chegada da Carga e a Presença de Carga, na unidade de Rio Grande são necessárias 134,31 horas enquanto, em sentido oposto, na unidade de São Francisco, são apenas 12,31 horas.

Para o Registro da DI, foram identificadas 7 unidades onde os importadores gastam mais de 100 horas para a atividade, chegando ao extremo de 169 horas nas unidades de Vitória e Santos, enquanto na unidade de São Francisco do Sul 24,93 horas são suficientes.

Após o Registro da DI, é feita a seleção da carga para inspeção física e/ou análise documental. Nesta etapa, a média de tempo entre as unidades foi de 6,76 horas. Destoa dessa média a Alfândega de Salvador, onde o tempo necessário foi de 11,53 horas.

Na etapa de Entrega dos Documentos para a fiscalização, os importadores na unidade de Santos consumiram 74,18 horas, em contraste com a uni-

dade de Rio Grande, onde houve o cumprimento da obrigação em 8,23 horas.

Percebe-se que a etapa de Distribuição merece atenção por parte da RFB. Em unidades como São Francisco do Sul e Santos, foram mais de 30 horas para a indicação de Auditor Fiscal para realizar a análise documental e/ou inspeção física.

O Desembarço tomou em média 201,01 horas, sendo que nas unidades de São Luís e São Francisco do Sul foram necessárias 34,06 e 57,95 horas, respectivamente. De outra parte, na unidade do Rio de Janeiro foram mais de 300 horas para execução da atividade. Deve-se ter em mente que prazos concedidos ao importador para atendimento de demandas da fiscalização entram no cômputo desse tempo.

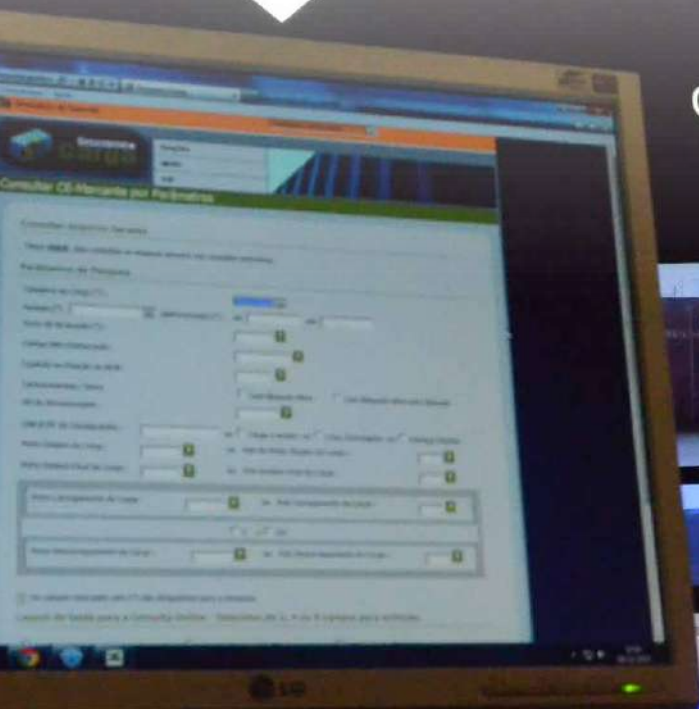
Por fim, o tempo necessário para entrega das mercadorias ao importador apresenta variação relevante. Enquanto na unidade de São Francisco do Sul o tempo médio foi de 6,73 horas, na unidade de Santos chegou a 357,59 horas, em média.



# Receita Federal



## CENTRAL DE OPERAÇÕES E VIGILÂNCIA ALFÂNDEGA DO PORTO DE SANTOS

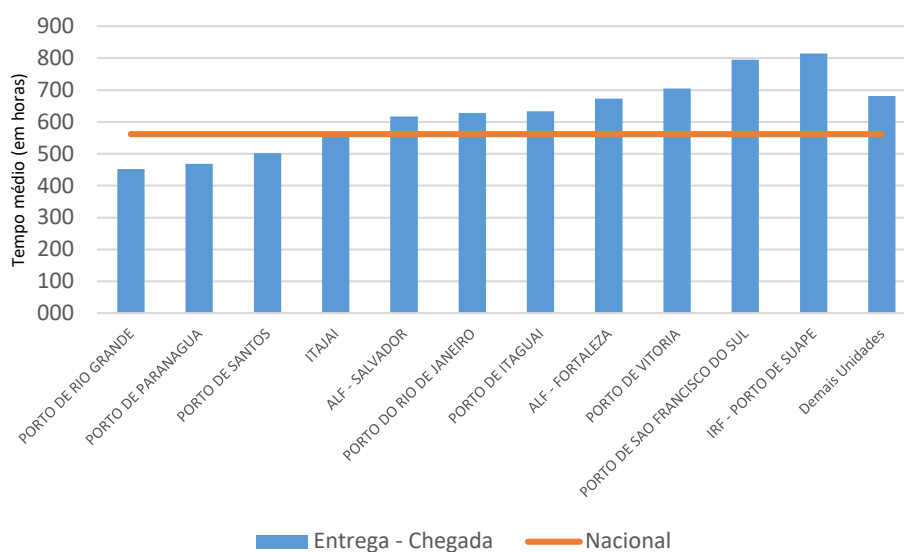


Marítimo - Fluxo 3.2 - Vermelho sem licenciamento

Tabela 20 - Marítimo - Fluxo 3 - Vermelho sem licenciamento

Unidade Local	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)							
		Chegada - Presença	Presença - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
PORTO DE RIO GRANDE	162	37,97	88,00	2,90	23,59	10,12	219,55	70,21	452,35
PORTO DE PARANAGUA	130	27,67	62,62	9,35	28,15	30,22	249,67	60,36	468,04
PORTO DE SANTOS	1.323	34,43	101,45	2,29	49,46	19,04	219,03	76,89	502,59
ITAJAI	223	33,49	142,86	8,96	35,42	30,83	267,77	46,98	566,30
ALF - SALVADOR	107	41,53	153,34	10,16	25,90	18,13	242,81	125,63	617,49
PORTO DO RIO DE JANEIRO	224	17,57	117,68	7,03	34,68	12,75	380,22	57,95	627,87
PORTO DE ITAGUAI	90	23,57	112,27	5,10	13,11	32,36	409,52	37,14	633,07
ALF - FORTALEZA	47	79,26	158,45	8,73	47,76	7,89	304,07	66,90	673,05
PORTO DE VITORIA	75	45,25	150,97	2,39	46,77	9,19	359,38	90,49	704,45
PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL	119	18,47	85,76	1,94	26,89	27,39	583,47	51,83	795,76
IRF - PORTO DE SUAPE	136	60,23	200,84	2,87	41,68	12,92	431,72	64,16	814,43
Demais Unidades	15	86,04	139,16	3,72	27,28	15,97	323,51	85,87	681,54
<b>Total Geral</b>	<b>2.651</b>	<b>34,73</b>	<b>113,06</b>	<b>4,19</b>	<b>40,57</b>	<b>19,49</b>	<b>279,05</b>	<b>70,65</b>	<b>561,74</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>6,18%</b>	<b>20,13%</b>	<b>0,75%</b>	<b>7,22%</b>	<b>3,47%</b>	<b>49,68%</b>	<b>12,58%</b>	<b>100%</b>

Gráfico 9 - Marítimo - Fluxo 3 - Vermelho - Tempo médio - unidades



**Diagnóstico:** No Fluxo 3 – Canal Vermelho, destaca-se o tempo necessário para a Presença de Carga nas unidades de Fortaleza (79,26 horas) e Suape (60,23 horas). Apesar de as unidades do Rio de Janeiro e São Francisco do Sul alcançarem tempos inferiores a 20 horas, resta clara a necessidade de aprimoramentos em praticamente todas as unidades.

Na etapa de Registro da DI, os importadores utilizaram, em média, 113,06 horas, sendo que, na maioria das unidades, o tempo médio foi de mais de 100 horas, o que impacta negativamente o fluxo. O maior tempo medido foi na unidade de Suape - 200,84 horas.

Na Seleção para inspeção física e/ou análise documental, a média alcançada foi de 4,19 horas, com menor tempo na unidade de São Francisco do Sul, com 1,94 horas. Deve ser objeto de análise o tempo aferido na unidade de Salvador, onde foram pendidas 10,16 horas.

Quanto à etapa de Entrega de Documentos para a fiscalização, os importadores nas unidades de

Santos, Fortaleza, Vitória e Suape consumiram mais de 40 horas na atividade; enquanto, na unidade de Itaguaí, 13,11 horas bastaram.

Na etapa de Distribuição para Auditor Fiscal, as unidades de Fortaleza e Vitória dispõem de 7,89 e 9,19 horas, respectivamente; enquanto as unidades de Paranaguá, Itajaí e Itaguaí apresentam resultados que merecem atenção, pois totalizam mais de 30 horas para a atividade.

No Desembaraço, a unidade de São Francisco do Sul apresenta o maior tempo medido, precisando de 583,47 horas para executar a etapa. As unidades de Rio Grande e Santos finalizaram a etapa em 219 horas. Deve-se ter em mente que prazos concedidos ao importador para atendimento de demandas da fiscalização entram no cômputo desse tempo.

Com melhores resultados do que aqueles encontrados para o canal amarelo deste fluxo, a Entrega da carga ao importador alcançou média de 70,65 horas, pertencendo à unidade de Salvador o maior tempo medido - 125,63 horas.



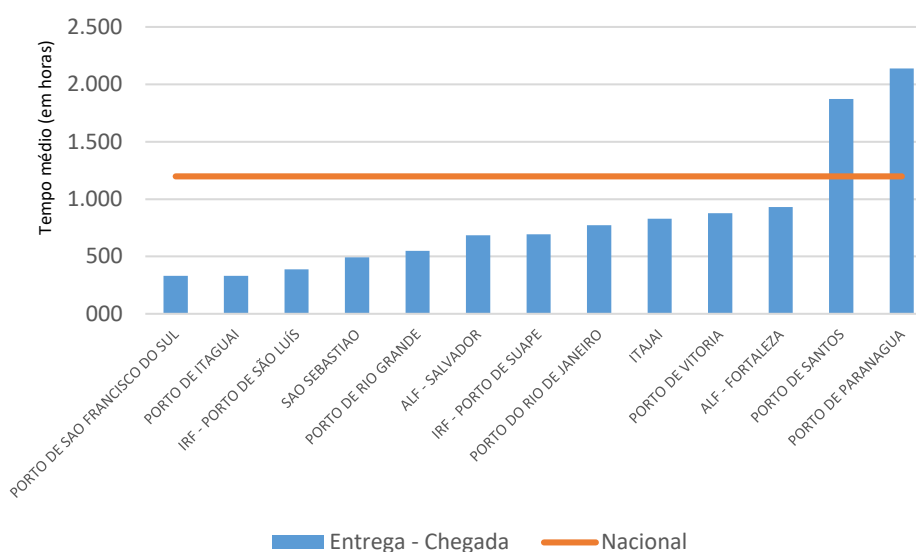
Marítimo - Fluxo 4.1 - Amarelo com licenciamento

Tabela 21 - Marítimo - Fluxo 4 - Amarelo com licenciamento

Unidade Local	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)									
		Chegada - Presença	Presença - Registro LI	Registro LI - Deferimento LI	Deferimento LI - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL	1	21,53	46,44	72,31	68,82	0,64	1,94	21,56	7,15	91,03	331,41
PORTO DE ITAGUAI	4	71,41	10,34	46,23	7,60	13,77	38,90	34,19	39,21	70,48	332,14
IRF - PORTO DE SÃO LUÍS	2	61,38	265,55	0,56	0,88	8,89	26,63	1,70	21,94	1,29	388,82
SAO SEBASTIAO	2	79,71	41,37	0,94	214,11	9,25	5,61	92,72	2,47	46,58	492,76
PORTO DE RIO GRANDE	10	18,32	205,33	37,87	78,62	2,04	11,97	45,02	37,17	113,84	550,20
ALF - SALVADOR	6	38,56	218,74	12,68	14,41	13,79	59,56	5,50	158,00	163,47	684,72
IRF - PORTO DE SUAPE	11	31,58	212,27	65,62	59,32	7,03	24,62	25,20	207,92	59,04	692,58
PORTO DO RIO DE JANEIRO	7	17,61	234,54	118,31	75,54	8,06	41,30	6,82	218,60	51,67	772,46
ITAJAI	7	41,62	5,49	256,98	251,93	10,56	24,96	43,92	103,38	90,05	828,88
PORTO DE VITORIA	2	59,12	111,63	24,81	129,56	1,56	8,78	12,44	12,87	517,12	877,90
ALF - FORTALEZA	4	52,28	0,00	648,37	51,63	4,48	33,95	45,33	50,81	43,64	930,49
PORTO DE SANTOS	40	87,44	908,29	200,79	205,07	2,48	46,97	48,42	167,21	205,65	1.872,32
PORTO DE PARANAGUA	3	17,77	1.559,57	129,02	46,89	7,54	43,78	48,73	198,05	86,19	2.137,55
<b>Total Geral</b>	<b>99</b>	<b>57,01</b>	<b>498,14</b>	<b>152,78</b>	<b>132,89</b>	<b>5,51</b>	<b>36,34</b>	<b>37,90</b>	<b>137,22</b>	<b>140,64</b>	<b>1.198,43</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>4,76%</b>	<b>41,57%</b>	<b>12,75%</b>	<b>11,09%</b>	<b>0,46%</b>	<b>3,03%</b>	<b>3,16%</b>	<b>11,45%</b>	<b>11,73%</b>	<b>100,00%</b>

Destaque-se que a tabela acima contém as informações para todas as unidades onde ocorreu o fluxo 3 - amarelo.

Gráfico 10 - Marítimo - Fluxo 4 - Amarelo - Tempo médio - unidades





**Diagnóstico:** Neste fluxo, verifica-se que há unidades onde apenas uma pequena quantidade de declarações de importação teve seu tempo aferido. O volume reduzido da amostra não permite uma análise precisa dos tempos apurados. Ainda assim, serão apresentadas as informações relativas ao fluxo.

Na etapa da Presença de Carga as unidades de Rio Grande, Rio de Janeiro e Paranaguá detêm os menores tempos – cerca de 18 horas, enquanto na unidade de Santos depende mais de 87 horas.

Para o Deferimento da LI, os órgãos anuentes consomem mais de 200 horas nas unidades de Itajaí e Santos e, alcançam o extremo na unidade de Fortaleza, com mais de 600 horas. Já as unidades de São Luís e São Sebastião apresentam o menor consumo de tempo, com períodos inferiores a 1 hora.

Na etapa da Seleção para inspeção física e/ou análise documental, os menores tempos encontram-se nas unidades de São Francisco do Sul, com 0,64 hora, e a unidade de Vitória, com 1,56 hora. As unidades de Itajaí, Itaguaí e Salvador necessitam de tempos superiores a 10 horas.

Os importadores fazem uso de cerca de 36,34 horas, em média, para a entrega dos documentos para a fiscalização, ressalvadas as unidades de Salvador e Santos, que aumentam esse tempo para 59,56 e 46,97 horas, respectivamente.

Na etapa entre o Desembarço e a Entrega ao importador, os depositários gastam, em média, 140,64 horas, sendo que na unidade de Vitória são necessárias mais de 500 horas para conclusão da atividade.

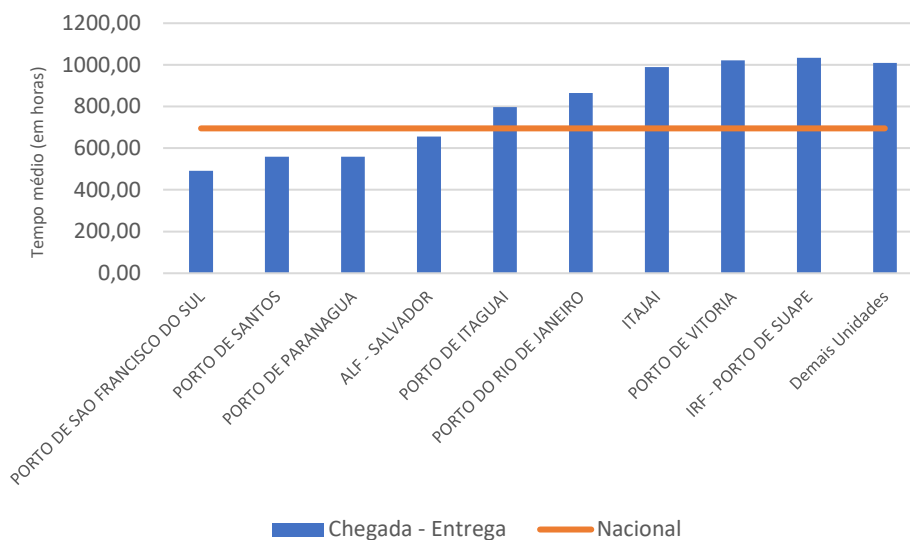


Marítimo - Fluxo 4.2 - Canal vermelho com licenciamento

Tabela 22 - Marítimo - Fluxo 4 - Vermelho com licenciamento

Unidade Local	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)									
		Chegada - Presença	Presença - Registro LI	Registro LI - Deferimento LI	Deferimento LI - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL	11	11,17	26,42	125,51	19,86	1,95	41,35	32,99	199,90	32,43	491,58
PORTO DE SANTOS	166	39,56	59,44	119,02	48,84	2,00	44,81	23,71	145,69	75,44	558,52
PORTO DE PARANAGUA	11	28,84	123,90	115,00	12,28	9,89	22,54	27,71	162,52	56,76	559,43
ALF - SALVADOR	15	28,52	61,60	81,89	37,08	10,95	27,39	6,10	276,07	126,72	656,32
PORTO DE ITAGUAI	12	55,84	155,20	171,12	60,97	2,34	14,13	34,24	258,95	44,25	797,03
PORTO DO RIO DE JANEIRO	20	20,68	157,47	71,94	72,72	7,25	25,47	10,53	452,72	45,33	864,11
ITAJAI	22	42,20	117,93	262,36	30,43	10,29	9,67	29,16	204,67	282,81	989,52
PORTO DE VITORIA	21	31,20	319,09	101,57	133,24	1,02	14,96	7,60	188,42	224,86	1.021,95
IRF - PORTO DE SUAPE	14	172,94	160,02	118,81	96,73	4,38	49,07	19,83	340,02	71,70	1.033,50
Demais Unidades	14	65,57	264,05	93,10	108,30	7,56	37,82	18,89	262,38	151,41	1.009,09
<b>Total Geral</b>	<b>306</b>	<b>43,93</b>	<b>106,82</b>	<b>124,17</b>	<b>57,32</b>	<b>3,97</b>	<b>35,87</b>	<b>21,76</b>	<b>200,55</b>	<b>101,01</b>	<b>695,40</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>6,32%</b>	<b>15,36%</b>	<b>17,86%</b>	<b>8,24%</b>	<b>0,57%</b>	<b>5,16%</b>	<b>3,13%</b>	<b>28,84%</b>	<b>14,53%</b>	<b>100,00%</b>

Gráfico 11 - Marítimo - Fluxo 4 - Vermelho - Tempo médio - unidades



**Diagnóstico:** Conforme demonstra a tabela 22, o tempo médio na etapa Chegada – Presença de Carga é de 43,93 horas, valor considerado elevado. Algumas unidades, como Suape e Itaguaí, estão acima dessa média, com 172,94 horas e 55,84 horas, respectivamente.

Para a etapa de Registro da LI, os importadores utilizam mais de 100 horas, em média. Na unidade de Vitória, são mais de 300 horas dedicadas a essa atividade.

Sob responsabilidade dos órgãos anuentes, a etapa do Deferimento da LI consome 124,17 horas, com destaque positivo para as unidades do Rio de Janeiro (71,94 horas) e de Salvador (81,89 horas). Em outro extremo, encontra-se o maior tempo na

unidade de Itajaí, onde 262,36 horas são empregadas na conclusão do procedimento.

Outro ponto que merece atenção por parte dos importadores é a etapa do Registro da DI. Nesta etapa apenas as unidades de Paranaguá, com 12,28 horas, e de São Francisco do Sul, com 19,86 horas, apresentaram tempos considerados razoáveis. Nas demais unidades, os tempos médios são mais elevados e afetam todo o fluxo, além de potencialmente aumentar os custos para os importadores.

Por fim, a etapa entre o Desembarço e a Entrega da Carga ao importador consome mais de 100 horas, em média, sendo que nas unidades de Vitória e Itajaí os tempos atingem a marca de 224,86 e 282,81 horas, respectivamente.



Tabela 23 - Consolidação dos tempos médios por fluxo e por etapa - Marítimo

Fluxo	Quantidade	Chegada - Presença	Presença - Registro LI	Registro LI - Deferimento LI	Presença - Registro DI	Deferimento LI - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembarço	Registro da DI - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
Fluxo 1	119.843	30,60	NA	NA	81,90	NA	NA	NA	NA	NA	13,23	84,09	209,82
Fluxo 2	15.896	32,06	41,10	107,86	NA	45,19	NA	NA	NA	NA	14,92	80,73	321,86
Fluxo 3 Am	566	45,19	NA	NA	134,66	NA	6,76	38,06	18,88	201,01	NA	148,60	593,15
Fluxo 3 Vm	2.651	34,73	NA	NA	113,06	NA	4,19	40,57	19,49	279,05	NA	70,65	561,74
Fluxo 4 Am	99	57,01	498,14	152,78	NA	132,89	5,51	36,34	37,90	137,22	NA	140,64	1.198,43
Fluxo 4 Vm	306	43,93	106,82	124,17	NA	57,32	3,97	35,87	21,76	200,55	NA	101,01	695,40

**Análise:** A análise apresentada a seguir é aplicável, de maneira geral, a todos os fluxos, exceto quando indicarem expressamente a qual se aplica.

Conforme a tabela 23, a etapa de Presença de Carga apresenta tempos que merecem avaliação. Apesar de dispositivo normativo da Receita Federal determinando que esta seja efetivada imediatamente após a chegada da carga ao recinto alfandegado, os dados apresentados sinalizam a possibilidade disso não estar ocorrendo, o que contraria a norma vigente. Também chama a atenção nesta etapa a variação dos tempos médios em relação aos fluxos.

Independentemente do fluxo, o tempo médio deveria variar pouco, o que não ocorre.

Ainda com relação à Presença de Carga, outro fator que pode afetar o tempo médio para sua efetivação é a questão geográfica. A existência de

diversos recintos alfandegados na jurisdição da unidade local, a distância entre esses recintos e, ainda, a distância entre estes e a sede da unidade local podem interferir no tempo médio da etapa. O mesmo pode ser dito sobre a etapa de Desembarço para os fluxos 3 e 4 – vermelho, em razão da necessidade de deslocamentos de cargas e de servidores para a realização de inspeções físicas pelos órgãos de controle administrativo e pela RFB.

Especificamente para este modal, a etapa de Presença de Carga pode ser afetada por fatores como operações simultâneas de carregamento e descarregamento de navios, ocasionando um tempo maior para a descarga de contêineres; e o trânsito interno entre recintos de uma mesma unidade local (agravado pelo fato de que somente se inicia após o descarregamento do navio).

A avaliação dos tempos médios das etapas de todos os fluxos comprova a necessidade do importador atuar de forma diligente quando do Registro da

Os tempos médios para o modal são:  
Registro da LI - 45,11 horas  
Registro da DI - 78,49 horas

LI ou da DI, pois as horas consumidas nessas etapas impactam substancialmente o tempo total do fluxo, sem possibilidade de atuação dos órgãos de controle administrativo e aduaneiro na busca de solução.

Para a etapa de Registro da Declaração, identificou-se gargalo a ser resolvido pelos importadores pois são gastos cerca de 36% do tempo total nos fluxos 1 e 3, e cerca de 20% para os fluxos 2 e 4, para cumprir a obrigação legal. A decisão quanto ao melhor momento para efetuar o registro da declaração pode ser influenciada pelo planejamento financeiro dos importadores e pela variação cambial, que podem postergar a ação para ocasião mais favorável financeiramente. Esses fatores, no entanto, não são suficientes para justificar a necessidade de mais de 150 horas, na unidade de Vitória, para os importadores executarem o Registro da LI, uma vez que não existe vinculação entre o pagamento de tributos e o registro do pedido de licenciamento. Dessa forma, vale aprofundar a investigação das razões que ocasionam esses tempos.

Sobre o Deferimento da LI, ressalta-se que as horas gastas na prática de atos pelo importador entram na conta do tempo total aferido para a atuação dos órgãos de controle administrativo. Como será demonstrado mais

O tempo médio para o Deferimento da LI foi de 108 horas.

adiante, a análise do processo da Anvisa mostra que cerca de 65% do tempo atribuído a esses órgãos decorre de ações de responsabilidade do importador, seja o pagamento da Guia de Recolhimento da União (GRU) e sua compensação bancária, seja atender a alguma exigência. A provável morosidade do importador em cumprir com sua obrigação deriva, principalmente, do marco normativo estabelecido para tal, que ainda trabalha com pagamentos de

As unidades locais de Suape, Salvador, Fortaleza e Vitória apresentaram os maiores tempos para a etapa de Presença de Carga, o que indica a necessidade de trabalho conjunto com os depositários para que os tempos sejam reduzidos.

taxas por diversos meios e sem o aproveitamento de compensação bancária em tempo real.

A atuação sequencial dos órgãos de controle aduaneiro e administrativo é um fator que afeta os tempos para o processamento das importações nos fluxos 2 e 4. Conforme o procedimento atual, cada órgão efetua a sua seleção e o agendamento de importações que serão inspecionadas, o que ocasiona várias movimentações da carga para cumprimento da tarefa. A adoção de processo sequencial para atuação dos órgãos, em que a RFB somente age após a conclusão dos procedimentos dos demais, resulta em um trabalho moroso e desconectado.

Em relação à etapa de Seleção para inspeção física e/ou análise documental, aferida neste estudo para os fluxos 3 e 4, apesar de representar menos de 1% do tempo total de cada fluxo, o fator determinante para melhora da fluidez é a quantidade de lotes criados em cada unidade local. Se há menos lotes, o tempo para a seleção será maior e vice-versa.

Outra etapa dos fluxos 3 e 4 que merece ser destacada é a Entrega de Documentos após a Seleção. São cerca de 40 horas para que ocorra, mesmo se tratando de processo integralmente informatizado (documentos submetidos digitalmente) e considerando que o importador deve possuir de antemão todos os documentos necessários. Na unidade de Santos, os importadores ou seus prepostos despendem cerca de 50 horas para cumprimento da obrigação.

Quando se verifica a etapa de Desembaraço prevista para os fluxos 1 e 2, percebe-se que o tempo pode ser melhorado. Dentre as possíveis razões para os tempos médios aferidos, pode-se citar a análise e liberação das declarações de importação, por parte das equipes de gerenciamento de riscos, somente em dias úteis (segunda a sexta-feira) e em horário comercial, como uma oportunidade de melhoria. Esta situação acaba por impor a retenção de declarações registradas a partir do último horário estabelecido para a seleção, na sexta-feira, até o dia útil seguinte, o que pode ser agravado no caso de um feriado próximo ao final de semana.

Em relação aos fluxos 3 e 4, constatou-se que o tempo gasto na etapa de Desembaraço é elevado e exige que a RFB avalie os tempos para cada canal isoladamente. Cabe, porém, frisar que o tempo médio aferido não é de responsabilidade exclusiva da RFB. Há outros atores que influenciam na maior ou menor agilidade. Como exemplo, pode-se citar as exigências feitas ao longo da inspeção física e/ou análise documental e que devem ser atendidas pelo importador. Outro exemplo são as situações em que o importador deve providenciar um novo Licenciamento ou complementação do anterior, em decorrência de fatos detectados ao longo do processo de fiscalização da importação (por exemplo, a reclassificação fiscal). Por fim, a participação do depositário, quando precisa disponibilizar a impor-

tação para a inspeção física.

Também pode interferir nos tempos de desembaraço em todos os fluxos a maior ou menor quantidade de declarações apresentadas por operadores certificados OEA, haja vista que não há formação de lotes para esse tipo de declaração.

Outra etapa em que se observa um consumo elevado de tempo é a Entrega de Cargas aos importadores após o Desembaraço. Esta etapa depende fortemente de iniciativa dos importadores para que o recinto alfandegado efetue a entrega, e essa iniciativa acaba sendo influenciada pela conveniência do importador em dispor de sua importação com agilidade. Mas há também outros fatores que impactam o processo, tais como: a forma como é regularizado o tratamento tributário do ICMS (procedimento desvinculado do sistema automatizado do Siscomex); cobrança de armazenagem por período pelos depositários (modelo estabelecido na década de 90); e a falta de coordenação entre os diversos atores (transportadores, importadores, despachantes, depositários, agentes de carga, etc.), que gera desperdício e dilatação de tempo no processo. Nesta etapa, as unidades de Santos, Suape, Salvador, Fortaleza e Vitória apresentam tempos acima de 88 horas, significativamente maiores que as 38,17 horas praticadas pelos depositários na unidade de São Francisco do Sul.

Cabe neste momento uma avaliação integrada dos fluxos, para as etapas comuns, quais sejam: a Presença de Carga e a Entrega da Carga ao importador. Há diferenças significativas dos tempos médios para essas etapas quando uma declaração é selecionada para canal com inspeção física e/ou análise documental ou quando é exigido licenciamento para a importação.

Por fim, embora não tenha responsabilidade direta no processo de importação, a atuação dos despachantes aduaneiros tem grande importância na agilidade da realização das etapas de todos os fluxos. A nacionalização de bens no País segue regulamentação que exige daqueles que querem atuar no comércio exterior conhecimento aprofundado em diversos temas, como classificação fiscal, tributos federais e estaduais incidentes, sistemas de controle, etc. Apesar da legislação não obrigar a participação dos despachantes aduaneiros no processo, a maior parte das operações de importação é realizada com o apoio desse profissional. Nesse sentido, cabe ao importador se cercar de informações quanto ao profissional que está contratando de forma a obter melhores serviços.

O leitor que tiver interesse em conhecer o processo aduaneiro em detalhes, pode consultar os manuais aduaneiros e os mapas dos processos de importação no endereço eletrônico <http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/subportais-aduana-e-comercio-exterior/importacao/importacao>.

**Recomendações:** As recomendações apresentadas a seguir **são aplicáveis, de maneira geral, a todos os fluxos**, exceto quando indicarem expressamente um fluxo específico.

Foram identificadas diversas oportunidades de melhoria e as indicações a seguir visam aperfeiçoar o processo de importação, de forma a reduzir os tempos médios praticados. Para essa finalidade **recomenda-se:**

1. harmonizar procedimentos entre as diversas unidades locais, evitando tratamento diferenciado a importadores que se encontram na mesma condição (por exemplo, pesagem ou escaneamento obrigatórios de contêineres no descarregamento);
2. o compartilhamento de informações entre as unidades locais, para identificação das boas práticas existentes e aproveitamento em âmbito nacional;
3. que a atuação dos órgãos de controle administrativo e da RFB ocorra de forma paralela e com inspeções físicas coordenadas e simultâneas objetivando a redução dos tempos de liberação das cargas e de custos;
4. a ampliação, por parte das unidades locais da RFB, dos dias de semana e horários em que é realizada análise e liberação das declarações de importação pelas equipes de gerenciamento de riscos;
5. que as unidades locais avaliem os horários para formação de lotes, na etapa de Seleção para inspeção física e/ou análise documental, buscando otimizar o tempo disponível, assim como melhorar a alocação de sua força de trabalho;
6. o acréscimo de funcionalidades nos sistemas de comércio exterior para permitir a centralização do pagamento de tributos e outros encargos, possibilitando ao importador o acesso a um único local para cumprimento pecuniário de suas obrigações, eliminando-se etapas burocráticas, como a compensação bancária e a multiplicidade de sistemas/mecanismos de arrecadação;
7. estudar e implementar a obrigatoriedade de anexação dos documentos instrutivos do despacho aduaneiro no ato do Registro da DI, evitando perda de tempo para o cumprimento dessa etapa e melhorando as condições de trabalho das equipes de gerenciamento de riscos, viabilizando uma redução ainda mais significativa das intervenções no fluxo físico das cargas;
8. que as unidades locais atuem de forma diligente para que a verificação física ocorra no menor tempo possível. Para isso, uma medida assertiva é que o agendamento para verificação física seja realizado pela unidade local da RFB e comunicado aos participantes do processo;
9. que as unidades locais, em conjunto com a Divisão de Importação da Coana, avaliem, de forma geral, os tempos médios praticados na etapa de Desembaraço de declarações selecionadas para os canais amarelo ou vermelho, fluxos 3 e 4, visando identificar possíveis gargalos e ineficiências no processo, e, eventualmente, o uso de tipos de declaração e/ou modalidade de despacho incompatíveis com a importação realizada;
10. que as unidades locais, em conjunto com a Divisão de Importação da Coana, realizem levantamentos para apurar as causas das diferenças de tempo nas etapas de Registro da DI e da Entrega da Carga, em decorrência do canal de seleção e da necessidade ou não de licenciamento;
11. o desenvolvimento de um sistema que integre e automatize a comunicação entre os diversos agentes de maneira inteligente, em razão do fato de alguns atrasos se fundamentarem na ineficiência da comunicação entre os intervenientes públicos e privados. É possível identificar algumas boas práticas em outros países, que se utilizam de um sistema comunitário logístico para gerir a informação dos operadores de forma eficiente;
12. estudar a possibilidade de tornar paralela a execução das atividades dos diversos órgãos de controle brasileiros e de se demandar a prestação de informações por parte dos importadores, para todos esses órgãos, de uma única vez;
13. a utilização de recursos tecnológicos para realização de inspeções físicas de cargas de maneira remota, sempre que possível, a exemplo do procedimento realizado na unidade de Santos;
14. que, em um próximo estudo de tempos, seja segregada a etapa entre a Distribuição e o Desembaraço, em decorrência das diversas tarefas e atores que a compõem e que são, em verdade, etapas internas ao processo, que permitirão a melhor compreensão dos possíveis gargalos;
15. a simplificação do processo de restituição dos tributos na importação, tornando o procedimento automático para os casos em que se configure a necessidade de cancelamento da declaração;
16. encaminhar este relatório ao Confac para que avalie junto à Antaq, Anac, depositários e outros interessados no tema, a necessidade de revisão da política de cobrança de armazenagem por períodos, eventualmente substituindo esse tipo de cobrança por outro, baseado na utilização efetiva do serviço em termos de tempo, pelos importadores; e
17. avaliar os procedimentos de transferência de cargas adotados pelos recintos alfandegados que efetuam carga e descarga de navios que, em muitas ocasiões, aguardam o término da operação para só então dar início aos procedimentos de remoção de cargas e informar a Presença de Carga nos sistemas.



Aeroporto de Viracopos

## Modal aéreo

### Análise dos dados do modal aéreo

Como já explicado, a exclusão dos *outliers* levou em conta a unidade onde foram realizadas as operações e, ainda, o canal de seleção. Aplicados esses filtros, utilizou-se a Teoria de Tukey para identificação e exclusão dos valores considerados atípicos.

Os resultados obtidos foram:

Tabela 24 - Aéreo - Total por canal, média e mediana

CANAL	Quantidade	Percentual	Tempos (em horas)	
			Média	Mediana
Amarelo	632	0,55%	684,80	476,18
Verde	111.847	97,99%	131,17	90,93
Vermelho	1.661	1,46%	476,95	372,48
<b>Total</b>	<b>114.140</b>	<b>100%</b>	<b>139,27</b>	<b>93,27</b>

**Diagnóstico:** De acordo com a tabela 24, 97,99% das importações realizadas pelo modal aéreo foram selecionadas para o canal verde de conferência aduaneira. Assim como no modal marítimo, isso demonstra um forte alinhamento às boas práticas internacionais, recomendadas pela Organização Mundial de Aduanas, assim como no Acordo de Facilitação de Comércio, quanto à utilização do gerenciamento de riscos para fins de seleção para análise documental e/ou inspeção física.

Os tempos médios aferidos merecem aten-

ção especial dos atores envolvidos no processo de importação neste modal. As mais de 130 horas, em média, empregadas para a conclusão de uma operação em canal verde indicam a necessidade de avaliação pormenorizada por parte de todos, em especial por se tratar de canal em que a interferência do Estado é mínima. Semelhantemente, as importações selecionadas para os demais canais de conferência aduaneira apresentaram tempo elevado, sinalizando a necessidade de aprimorar os procedimentos, de forma a reduzir esses tempos.

## Análise dos fluxos no modal aéreo

As informações relativas ao modal aéreo, em especial quanto aos dados e diagnóstico dos fluxos de 1 a 4, serão apresentadas através das tabelas 25 a 30, a seguir. Será apresentada, ainda, a consolidação dos tempos para todos os fluxos, através da tabela 31, assim como uma análise do modal e recomendações.

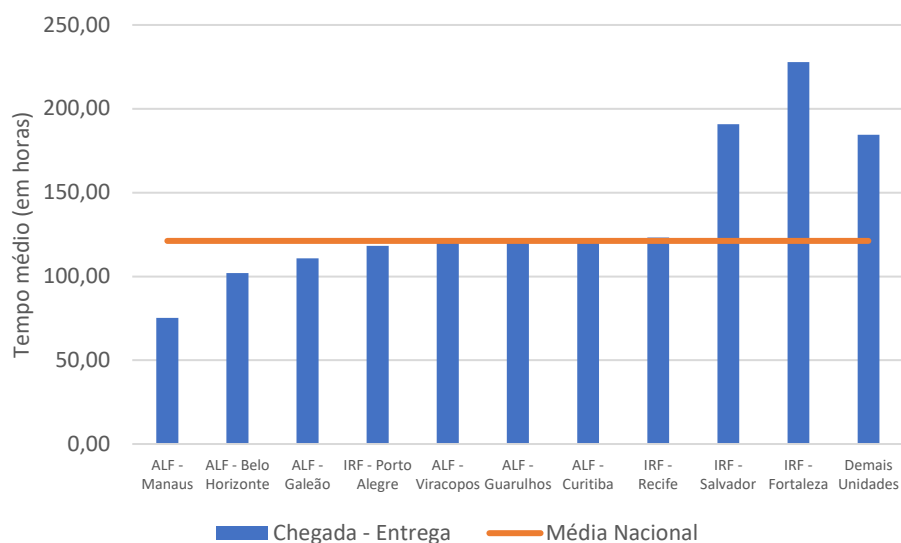
Importante observar que serão repetidas a análise e as recomendações apresentadas na parte Geral que sejam aplicáveis ao modal. Tal medida visa assegurar que, caso o leitor queira se concentrar exclusivamente neste modal, tenha acesso a todas as informações a ele relacionadas.

### Aéreo - Fluxo 1 – Verde sem licenciamento

Tabela 25 - Aéreo - Fluxo 1 - Verde sem licenciamento

Unidade Local	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)				
		Chegada - Presença	Presença - Registro DI	Registro DI - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
ALF - Manaus	769	8,89	30,17	12,08	24,09	75,23
ALF - Belo Horizonte	4.270	8,06	56,73	2,71	34,50	102,00
ALF - Galeão	10.719	17,81	45,23	9,75	37,95	110,74
IRF - Porto Alegre	2.459	6,94	62,52	5,40	43,46	118,31
ALF - Viracopos	34.868	17,69	53,96	8,66	40,07	120,38
ALF - Guarulhos	41.663	17,00	53,04	6,65	44,85	121,54
ALF - Curitiba	4.758	12,32	48,31	10,31	50,63	121,58
IRF - Recife	1.228	11,89	49,05	6,60	55,61	123,16
IRF - Salvador	1.311	13,23	61,63	13,91	102,05	190,82
IRF - Fortaleza	800	27,90	74,50	8,62	116,82	227,84
Demais Unidades	959	16,48	73,08	9,08	85,88	184,53
<b>Total</b>	<b>103.804</b>	<b>16,41</b>	<b>52,94</b>	<b>7,79</b>	<b>43,97</b>	<b>121,11</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>13,55%</b>	<b>43,71%</b>	<b>6,43%</b>	<b>36,31%</b>	<b>100,00%</b>

Gráfico 12 - Aéreo - Fluxo 1 - Tempo médio - unidades





**Diagnóstico:** As unidades dos Aeroportos de Viracopos e Guarulhos respondem por mais de 70% das declarações contidas no fluxo 1 e, por isso, acabam por influenciar a média de tempo deste fluxo. A média para o modal é de 121,11 horas, e essas duas unidades apresentam tempos de 120,38 horas e 121,54 horas, respectivamente.

Por outro lado, as unidades de Salvador e Fortaleza apresentam tempos acima da média com, respectivamente, 190,82 e 227,84 horas de tempo total.

Na etapa entre a Chegada e Presença de Carga, a unidade de Fortaleza apresenta tempo cerca de 70% acima da média. Em outro extremo, as unidades de Porto Alegre, Belo Horizonte e Manaus

possuem tempos de 6,94, 8,06 e 8,89 horas, respectivamente.

Para o Registro da DI, os importadores precisam verificar seus procedimentos. Os tempos para que a declaração seja apresentada ao fisco são de mais de dois dias, em média. O cenário mais desafiador foi encontrado na unidade de Fortaleza, com 74,5 horas.

Por fim, cabe aos importadores e depositários observar os tempos médios para a etapa entre o Desembarço e a Entrega da Carga ao importador, que correspondem a 43,97 horas, em média, com os maiores tempos identificados nas unidades de Salvador e Fortaleza, com 102,05 e 116,82 horas, respectivamente.



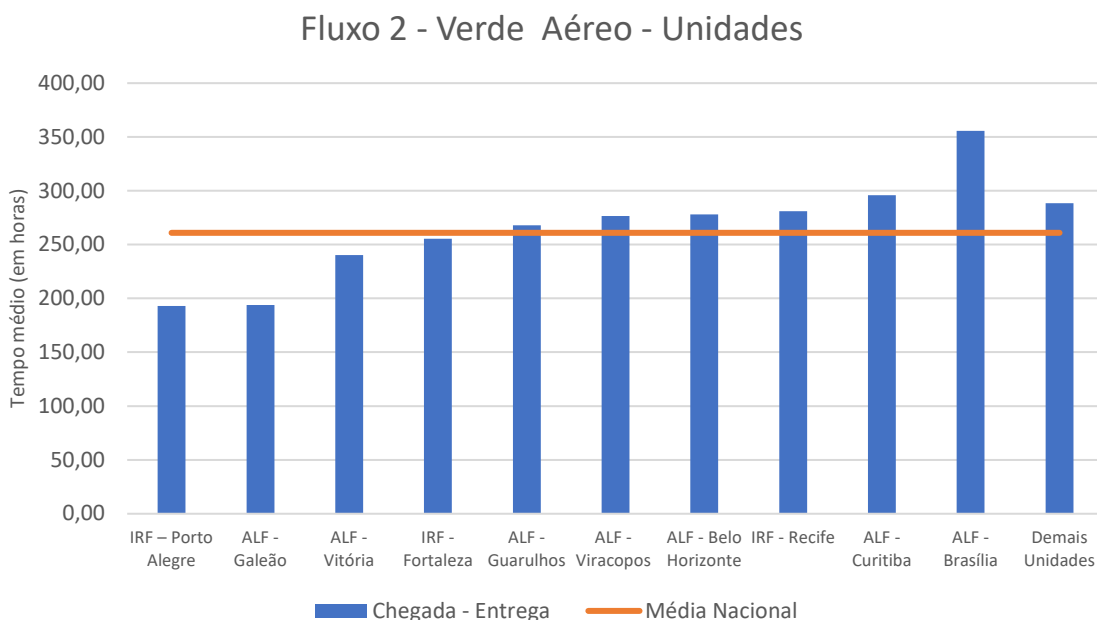
Natal - RN

Aéreo - Fluxo 2 – Canal verde com licenciamento

Tabela 26 - Aéreo - Fluxo 2 - Verde com licenciamento

Unidade Local	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)						
		Chegada - Presença	Presença - Registro LI	Registro LI - Deferimento LI	Deferimento LI - Registro DI	Registro DI - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
IRF - Porto Alegre	167	7,64	49,02	62,63	25,96	3,88	43,75	192,88
ALF - Galeão	1.037	16,21	34,30	70,49	26,31	11,11	35,41	193,84
ALF - Vitória	73	11,20	71,82	55,46	40,86	5,86	55,16	240,38
IRF - Fortaleza	82	22,92	53,80	50,43	25,57	11,73	91,06	255,51
ALF - Guarulhos	3.744	19,58	39,03	101,35	31,56	7,73	68,57	267,81
ALF - Viracopos	2.182	18,51	56,68	103,89	29,56	8,51	59,56	276,71
ALF - Belo Horizonte	215	9,40	63,12	113,40	42,26	3,91	46,03	278,12
IRF - Recife	102	10,73	31,92	116,67	29,83	12,79	79,19	281,12
ALF - Curitiba	293	11,11	51,67	113,45	28,45	13,97	77,36	296,01
ALF - Brasília	47	20,38	66,35	120,04	79,57	8,52	60,90	355,77
Demais Unidades	101	8,34	60,09	107,28	33,71	11,14	67,96	288,52
<b>Total</b>	<b>8.043</b>	<b>17,73</b>	<b>45,30</b>	<b>97,46</b>	<b>30,71</b>	<b>8,56</b>	<b>61,24</b>	<b>261,01</b>
Percentual - Etapa/Geral		<b>6,79%</b>	<b>17,36%</b>	<b>37,34%</b>	<b>11,77%</b>	<b>3,28%</b>	<b>23,46%</b>	<b>100,00%</b>

Gráfico 13 - Aéreo - Fluxo 2 - Tempo médio - unidades



**Diagnóstico:** Neste fluxo, assim como no fluxo 1, as duas maiores unidades apresentaram os tempos médios muito próximos: são 267,81 e 276,71 horas em Guarulhos e Viracopos, respectivamente. Esses tempos estão próximos à média.

Para as etapas que compõem o fluxo, a etapa entre a Presença de Carga e o Registro da LI consome 45,3 horas, em média, sendo que, nas unidades de Vitória, Brasília e Belo Horizonte são encontrados os maiores tempos. Por outro lado, os importadores são mais céleres nas unidades de Recife, com 31,92 horas, Galeão, com 34,30 horas, e Guarulhos, com 39,03 horas.

Em relação à atuação dos anuentes no modal aéreo, há uma agilidade maior nas unidades de

Fortaleza e Vitória, com 50,43 e 55,46 horas, respectivamente. Em outra ponta, na unidade de Brasília são necessárias 120,04 horas para a conclusão da atividade.

Outro ponto a ser observado pelos importadores é o tempo gasto para o Registro da DI. São necessárias 79,57 horas na unidade de Brasília e 42,26 horas na unidade de Belo Horizonte; acima da média para o fluxo, que é de 30,71 horas.

Por fim, os depositários e importadores devem se preocupar com a etapa entre o Desembarço e a Entrega da Carga ao importador. O maior tempo encontrado foi na unidade de Fortaleza, com 91,06 horas, enquanto a média é de 61,24 horas.

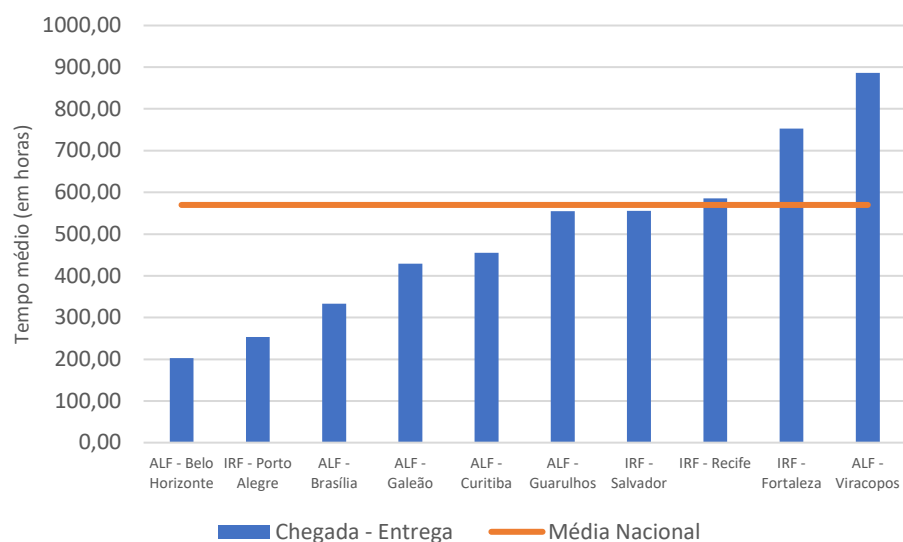


Aéreo - Fluxo 3.1 – Canal amarelo sem licenciamento

Tabela 27 - Aéreo - Fluxo 3 - Amarelo sem licenciamento

Unidade Local	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)							
		Chegada - Presença	Presença - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
ALF - Belo Horizonte	21	5,08	59,46	2,61	32,68	2,76	46,42	53,34	202,35
IRF - Porto Alegre	9	3,32	78,41	2,22	10,44	34,25	80,97	43,53	253,14
ALF - Brasília	9	28,94	106,56	12,19	18,11	12,30	110,24	45,00	333,34
ALF - Galeão	29	89,84	93,91	11,59	45,64	23,31	106,39	58,46	429,13
ALF - Curitiba	10	10,54	54,56	7,08	77,71	23,25	231,61	50,04	454,79
ALF - Guarulhos	334	31,88	121,78	2,14	66,38	13,72	243,79	75,50	555,19
IRF - Salvador	44	9,73	97,38	11,79	44,54	10,94	196,76	184,70	555,84
IRF - Recife	7	14,22	93,40	3,61	47,83	14,03	270,48	142,14	585,71
IRF - Fortaleza	4	39,55	140,65	1,64	45,18	23,17	326,57	176,26	753,02
ALF - Viracopos	71	226,86	176,00	2,71	50,59	73,74	285,17	71,04	886,11
<b>Total</b>	<b>538</b>	<b>56,78</b>	<b>120,55</b>	<b>3,81</b>	<b>58,14</b>	<b>22,07</b>	<b>226,07</b>	<b>82,15</b>	<b>569,58</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>9,97%</b>	<b>21,16%</b>	<b>0,67%</b>	<b>10,22%</b>	<b>3,87%</b>	<b>39,69%</b>	<b>14,42%</b>	<b>100,00%</b>

Gráfico 14 - Aéreo - Fluxo 3 - Amarelo - Tempo médio - unidades



**Diagnóstico:** Segundo os dados da tabela acima, verifica-se que as unidades de Viracopos e Galeão utilizam 226,86 e 89,84 horas, respectivamente, para cumprimento da etapa entre a Chegada e a Presença da Carga, enquanto a média é de 56,78 horas. Por outro lado, as unidades de Porto Alegre, com 3,32 horas, Belo Horizonte, com 5,08 horas, e Salvador, com 9,73 horas, são as unidades com melhor desempenho.

Para o Registro da DI, os importadores consomem mais de 90 horas em 7 das 10 unidades listadas neste fluxo. Na unidade de Viracopos, são necessárias 176 horas.

Quanto à Seleção para inspeção física e/ou análise documental, chama a atenção a situação encontrada nas unidades locais de Brasília, com 12,19 horas, Galeão, com 11,59 horas, e Salvador, com 11,79 horas. Esses tempos estão acima da média nacional, que é de 3,81 horas.

Para Entrega de documentos, quando a de-

claração é selecionada, os importadores consomem mais tempo nas unidades de Curitiba, com 77,71 horas, e Guarulhos, com 66,38 horas. De outra parte, nas unidades de Porto Alegre e Brasília a etapa é concluída mais rapidamente.

Para a etapa Distribuição a Auditor Fiscal, a RFB leva mais tempo nas unidades de Viracopos, com 73,74 horas, e Porto Alegre, com 34,25 horas. Por outro lado, na unidade de Belo Horizonte a distribuição ocorre em 2,76 horas.

Na etapa de Desembaraço, apenas as unidades de Belo Horizonte e Porto Alegre apresentam tempos abaixo de 100 horas. As unidades de Fortaleza, com 326,57 horas, Viracopos com 285,17 e Recife, com 270,48 horas, apresentam os tempos mais elevados.

Nas unidades de Salvador, Fortaleza e Recife, os depositários gastam mais de 100 horas para fazer a entrega da carga ao importador. Na outra ponta, as unidades de Porto Alegre e Brasília utilizam 43,53 e 45 horas, respectivamente.

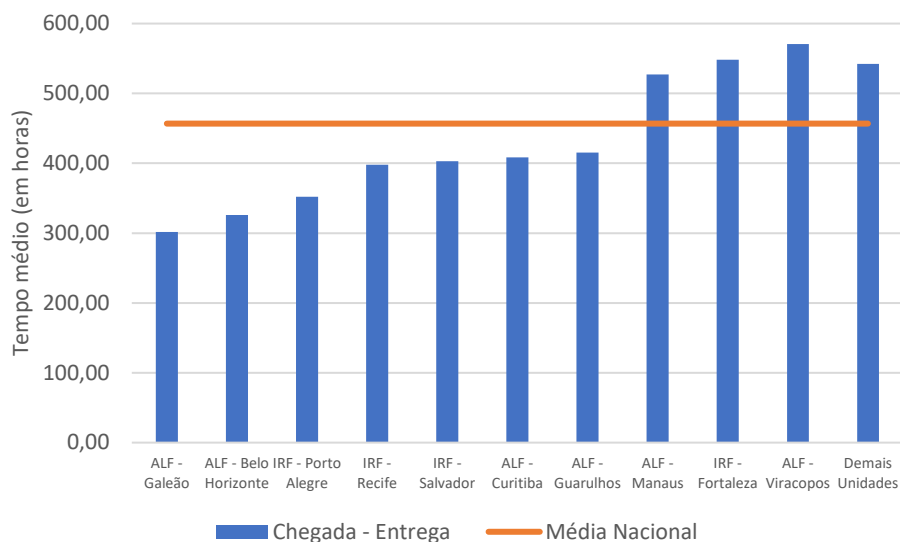


Aéreo - Fluxo 3.2 – Canal vermelho sem licenciamento

Tabela 28 - Aéreo - Fluxo 3 - Vermelho sem licenciamento

Unidade Local	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)							
		Chegada - Presença	Presença - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
ALF - Galeão	200	25,06	58,49	8,35	35,01	24,09	105,57	44,95	301,53
ALF - Belo Horizonte	68	18,68	68,42	2,29	58,94	4,51	120,68	52,16	325,69
IRF - Porto Alegre	68	6,07	81,00	3,28	41,74	19,74	127,23	72,72	351,79
IRF - Recife	34	9,49	90,71	2,81	46,53	8,62	164,66	75,16	397,98
IRF - Salvador	49	17,27	68,32	9,32	45,44	14,23	136,29	111,81	402,69
ALF - Curitiba	112	8,87	73,47	9,98	49,58	10,96	179,32	76,32	408,48
ALF - Guarulhos	366	22,15	74,06	2,15	101,95	22,18	137,71	54,90	415,10
ALF - Manaus	26	7,78	47,18	9,57	181,22	16,07	190,84	74,27	526,93
IRF - Fortaleza	22	25,41	63,75	4,72	83,00	7,60	271,30	92,18	547,96
ALF - Viracopos	579	25,29	71,03	4,37	49,36	80,65	288,80	51,16	570,64
Demais Unidades	29	16,63	124,26	8,20	20,11	23,48	235,52	113,74	541,93
<b>Total</b>	<b>1.553</b>	<b>21,15</b>	<b>71,46</b>	<b>4,91</b>	<b>61,96</b>	<b>41,70</b>	<b>196,85</b>	<b>58,62</b>	<b>456,66</b>
Percentual - Etapa/Geral		4,63%	15,65%	1,08%	13,57%	9,13%	43,12%	12,84%	100,00%

Gráfico 15 - Aéreo - Fluxo 3 - Vermelho - Tempo médio - unidades



**Diagnóstico:** Neste fluxo, identifica-se situação semelhante àquela encontrada no modal marítimo. Na etapa entre a Chegada e a Presença de Carga, o maior tempo encontrado foi na unidade de Fortaleza que, neste modal, é de 25,41 horas. Por outro lado, na unidade de Porto Alegre a mesma atividade é realizada em 6,07 horas.

Para a etapa de Registro da DI, os importadores atuantes nas unidades de Recife, Porto Alegre e Guarulhos, com 90,71, 81 e 74,06 horas, respectivamente, são os que consomem mais tempo para cumprir suas obrigações, enquanto aqueles que operam na unidade de Manaus consomem 47,18 horas.

Para efetuar a Seleção para inspeção física e/ou análise documental, a RFB despense mais tempo nas unidades de Curitiba (9,98 horas), Manaus (9,57 horas) e Salvador (9,32 horas), tendo-se em mente que a média para esta etapa é de 4,91 horas.

Quando as declarações são selecionadas para o canal vermelho, os importadores nas unidades de

Manaus e Guarulhos consomem respectivamente, 181,22 e 101,95 horas para entregar os documentos para a RFB. Já na unidade do Galeão, o tempo para cumprimento desta etapa é de 35,01 horas.

Na etapa de Distribuição a Auditor Fiscal, a RFB as unidades de Belo Horizonte, Fortaleza e Recife praticam os menores tempos, com 4,51, 7,60 e 8,62 horas, respectivamente. Situação inversa ocorre na unidade de Viracopos, onde são necessárias 80,65 horas para o cumprimento desta etapa.

Na etapa de Desembarço, a unidade do Galeão tem melhor desempenho, com 105,57 horas; enquanto as unidades de Viracopos e Fortaleza estão em situação oposta, com 288,8 e 271,3 horas, respectivamente.

Por fim, na etapa entre o Desembarço e a Entrega da Carga, chama a atenção a situação encontrada na unidade de Salvador, onde são necessárias 111,81 horas para se complementar a etapa. O melhor desempenho é na unidade do Galeão, onde são necessárias 44,95 horas.

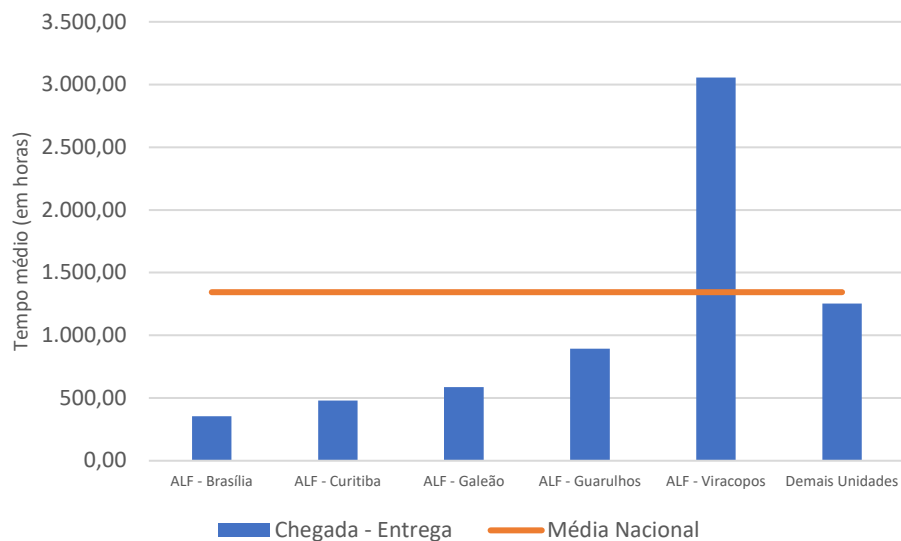


Aéreo - Fluxo 4.1 – Canal amarelo com licenciamento

Tabela 29 - Aéreo - Fluxo 4 - Amarelo com licenciamento

Unidade Local	Quan- tidade	TEMPO MÉDIO (em horas)									
		Che- gada -Pre- sença	Presença -Registro LI	Regis- tro LI - Defe- rimen- to LI	Deferi- mento LI - Re- gistro DI	Regis- tro DI - Se- leção	Sele- ção - En- trega Docs	En- trega Docs - Distri- bui- ção	Distri- buição - De- sem- baraço	De- sem- baraço - En- trega	Chegada - Entrega
ALF - Brasília	10	16,79	0,00	141,22	58,48	5,64	9,94	27,53	74,81	21,35	355,76
ALF - Curitiba	4	8,73	50,36	96,08	60,13	10,06	44,66	20,07	47,75	142,16	480,02
ALF - Galeão	8	22,27	229,49	73,85	52,92	8,12	35,93	11,41	81,15	71,26	586,41
ALF - Guarulhos	43	52,33	232,36	127,21	145,31	1,84	38,30	20,32	170,06	104,92	892,65
ALF - Viracopos	23	64,54	1.596,21	372,67	371,43	5,65	44,34	78,34	346,83	175,58	3.055,59
Demais Unidades	6	33,63	738,16	252,30	20,38	7,60	8,12	1,23	92,31	100,93	1.254,66
<b>Total</b>	<b>94</b>	<b>45,93</b>	<b>565,65</b>	<b>190,88</b>	<b>171,94</b>	<b>4,43</b>	<b>34,90</b>	<b>33,30</b>	<b>185,45</b>	<b>111,78</b>	<b>1.344,25</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>3,41%</b>	<b>42,08%</b>	<b>14,20%</b>	<b>12,79%</b>	<b>0,33%</b>	<b>2,59%</b>	<b>2,48%</b>	<b>13,80%</b>	<b>8,32%</b>	<b>100,00%</b>

Gráfico 16 - Aéreo - Fluxo 4 - Amarelo - Tempo médio - unidades





**Diagnóstico:** O tempo médio para Presença de Carga para este fluxo alcançou 45,93 horas, sendo identificados tempos mais elevados nas unidades de Viracopos e Guarulhos com 64,54 e 52,33 horas. Esses resultados contrastam com a unidade de Curitiba, onde o tempo médio para a etapa foi de 8,73 horas.

Já para a etapa do Registro da LI, as unidades de Galeão, Guarulhos e Viracopos atingiram a marca de 229,49, 232,36 e 1.596,21 horas, respectivamente.

Para Deferimento da LI, a unidade do Galeão está com tempo médio de 73,85 horas, consideravelmente abaixo do tempo da mesma etapa na unidade de Viracopos, que necessita de 372,67 horas.

Para a etapa de Seleção, tem-se um elevado tempo na unidade de Curitiba, consumindo 10,06

horas, enquanto na unidade de Guarulhos o tempo para a execução da etapa é de 1,84 horas.

Quando analisado o tempo para Entrega de Documentos à RFB, os importadores nas unidades de Curitiba e Viracopos necessitam de mais de 40 horas, enquanto na unidade de Brasília os importadores utilizam 9,94 horas.

Na etapa do Desembarço, as unidades de Guarulhos e Viracopos apresentam tempos de 170,06 e 346,83 horas, respectivamente, enquanto a mesma atividade é realizada nas unidades de Curitiba e Brasília com o tempo médio de 47,75 e 74,81 horas.

Para realizar a etapa de Entrega da Carga ao importador, o tempo médio é de 21 horas na unidade de Brasília, enquanto na unidade de Viracopos a etapa consome mais de 175 horas, situação que demanda análise mais aprofundada.



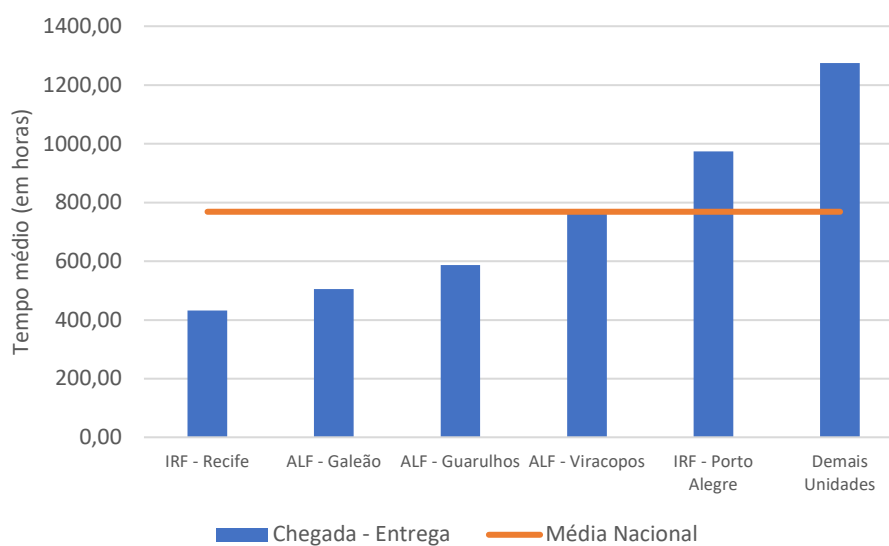
Manaus - AM

Aéreo - Fluxo 4.2 – Canal vermelho com licenciamento

Tabela 30 - Aéreo - Fluxo 4 - Vermelho com licenciamento

Unidade Local	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)									
		Chegada - Presença	Presença - Registro LI	Registro LI - Deferimento LI	Deferimento LI - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
IRF - Recife	6	7,36	34,06	146,93	37,19	1,91	26,91	1,20	94,73	81,53	431,81
ALF - Galeão	14	35,28	186,50	69,44	22,99	7,34	35,98	14,11	88,35	45,04	505,03
ALF - Guarulhos	27	69,60	70,12	135,74	59,30	2,05	53,51	15,61	85,98	94,90	586,80
ALF - Viracopos	32	18,43	98,45	149,50	41,92	6,40	49,88	77,90	266,74	64,16	773,37
IRF - Porto Alegre	14	7,44	12,01	353,99	74,67	9,56	24,73	15,07	126,75	350,25	974,48
Demais Unidades	15	12,35	444,75	334,13	147,36	5,62	26,31	37,92	108,93	157,85	1275,22
<b>Total</b>	<b>108</b>	<b>30,52</b>	<b>136,10</b>	<b>187,69</b>	<b>62,44</b>	<b>5,48</b>	<b>41,18</b>	<b>36,10</b>	<b>148,80</b>	<b>120,43</b>	<b>768,74</b>
Percentual - Etapa/Geral		3,97%	17,70%	24,41%	8,12%	0,71%	5,36%	4,70%	19,36%	15,67%	100,00%

Gráfico 17 - Aéreo - Fluxo 4 - Vermelho - Tempo médio - unidades



**Diagnóstico:** Na etapa entre a Presença de Carga e o Registro da LI, são gastas, em média, 136,10 horas, com ressalva para a unidade do Galeão, onde são utilizadas mais de 186,50 horas pelo importador.

Já na etapa entre a Seleção e a Entrega dos Documentos, são necessárias 41,18 horas, em média, apresentando a unidade de Guarulhos o maior tempo consumido, com 53,51 horas.

Para Registro da DI, são necessárias 62,44 horas em média, com a unidade de Porto Alegre apresentando o maior tempo, 74,67 horas.

De outra parte, o depositário requer, em média, 30,52 horas para a etapa da Presença de Carga, com a unidade de Guarulhos apresentando o maior tempo, 69,60 horas. Já a unidade de Recife executa a mesma atividade em apenas 7,36 horas.

Para a Entrega da Carga ao importador, são necessárias 120,43 horas, em média, com a unidade de Porto Alegre apresentando o maior tempo - 350,25 horas.

Quanto aos órgãos públicos, a RFB necessita de 148,80 horas para promover o Desembaraço, sendo que nas unidades de Guarulhos e Galeão os tempos médios são de 85,98 e 88,35 horas, respectivamente; enquanto a unidade de Viracopos consome 266,74 horas para executar a mesma etapa.

Para a etapa do Licenciamento, os órgãos de controle administrativo necessitam, em média, de 187,69 horas para deferir a LI, com destaque positivo para a unidade do Galeão, onde o licenciamento é deferido em 69,44 horas. Note-se que parte do tempo é de responsabilidade do importador para impulsionar o fluxo.



Tabela 31 - Consolidação dos tempos médios por fluxo e por etapa - Aéreo

Fluxo	Quantidade	Chegada - Presença	Presença - Registro LI	Registro LI - Deferimento LI	Presença - Registro DI	Deferimento LI - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembarço	Registro da DI - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
Fluxo 1	103.804	16,41	NA	NA	52,94	NA	NA	NA	NA	NA	7,79	43,97	121,11
Fluxo 2	8.043	17,73	45,30	97,46	NA	30,71	NA	NA	NA	NA	8,56	61,24	261,01
Fluxo 3 Am	538	56,78	NA	NA	120,55	NA	3,81	58,14	22,07	226,07	NA	82,15	569,58
Fluxo 3 Vm	1.553	21,15	NA	NA	71,46	NA	4,91	61,96	41,70	196,85	NA	58,62	456,66
Fluxo 4 Am	94	45,93	565,65	190,88	NA	171,94	4,43	34,90	33,30	185,45	NA	111,78	1.344,25
Fluxo 4 Vm	108	30,52	136,10	187,69	NA	62,44	5,48	41,18	36,10	148,80	NA	120,43	768,74

**Análise:** A análise apresentada a seguir é aplicável, de maneira geral, a todos os fluxos, exceto quando indicar expressamente a qual se aplica.

A Presença de Carga no modal aéreo tem procedimentos diferentes daqueles verificados nos demais modais. Neste, há a participação de outros atores além do depositário, que são a RFB e as companhias aéreas transportadoras. A participação de cada um é sequencial. O depositário atua primeiro, informando no sistema denominado MANTRA a chegada da carga, com suas características principais, incluindo o peso; após, cabe ao transportador internacional avaliar as informações prestadas pelo depositário (esse procedimento caracteriza a transferência de responsabilidades entre os intervenientes); e, por último, a RFB, que realiza a visada automática, de forma geral; ou manual, quando há cargas com divergências significativas de peso e de qualquer quantidade de volume.

Como visto na tabela 31, a etapa de Presença de Carga apresenta tempos que merecem avaliação. Apesar de ato normativo da Receita Federal determinando que esta seja efetivada imediatamente após a chegada da carga ao recinto alfandegado, os dados apresentados sinalizam a possibilidade disso não estar ocorrendo, o que contraria a norma vigente. Também chama a atenção nesta etapa a variação dos tempos médios em relação aos fluxos. Independentemente do fluxo, o tempo médio deveria variar pouco, o que não ocorre.

A avaliação dos tempos médios das etapas de todos os fluxos comprova a necessidade do importador atuar de forma diligente quando do Registro da LI e da DI, pois as horas consumidas nessas etapas impactam substancialmente o tempo total do fluxo, sem possibilidade de atuação dos órgãos de controle administrativo e aduaneiro na busca de solução. A decisão quanto ao melhor momento para

efetuar o registro da declaração pode ser influenciada pelo planejamento financeiro dos importadores e pela variação cambial, que podem postergar a ação para ocasião mais favorável financeiramente. Tais fatores, contudo, não justificariam os tempos médios despendidos no Registro da LI.

Sobre o Deferimento da LI, ressalta-se que as horas gastas na prática de atos pelo importador entram na conta do

tempo total aferido para a atuação dos órgãos de controle administrativo. Como será demonstrado mais adiante, a análise do processo da Anvisa mostra que cerca de 65% do tempo atribuído a esses órgãos decorre de ações de responsabilidade do importador, seja o pagamento da Guia de Recolhimento da União (GRU) e sua compensação bancária, seja atender a alguma exigência. A provável morosidade do importador em cumprir com sua obrigação deriva, principalmente, do marco normativo estabelecido para tal, que ainda trabalha com pagamentos de taxas por diversos meios e sem o aproveitamento de compensação bancária em tempo real.

A atuação sequencial dos órgãos de controle aduaneiro e administrativo é um fator que afeta os tempos para o processamento das importações nos fluxos 2 e 4. Conforme o procedimento atual, cada órgão efetua a sua seleção e o agendamento das inspeções que serão realizadas, o que ocasiona várias movimentações da carga para cumprimento da tarefa. A adoção de um processo sequencial para atuação dos órgãos, em que a RFB somente age após a conclusão dos procedimentos dos demais, resulta em um trabalho moroso e desconectado.

Em relação à etapa de Seleção para inspeção física e/ou análise documental, aferida neste estudo para os fluxos 3 e 4, apesar de representar menos de 1% do tempo total de cada fluxo, o fator determinante para melhora da fluidez é a quantidade de lotes criados em cada unidade local. Se há menos lotes, o tempo para a seleção será maior e vice-versa.

O tempo médio para o Deferimento da LI foi de 99 horas.

O impacto das etapas de Registro da LI e da DI no tempo total para os fluxos são os seguintes:

- Fluxo 1 – 44%
- Fluxo 2 – 55%
- Fluxo 3 – 17%
- Fluxo 4 – 39%

Há que se acrescentar a situação peculiar das unidades do Galeão e Guarulhos que, para a etapa de Distribuição da DI para Auditor Fiscal, no fluxo 3 – vermelho, necessitam tempo superior a 22 horas. É ainda mais crítica a situação na unidade de Viracopos, que alcança um tempo médio de 80,65 horas.

Outra etapa dos fluxos 3 e 4 que merece ser destacada é a Entrega de Documentos após a Seleção. São cerca de 59 horas para que ocorra, mesmo se tratando de processo integralmente informatizado (documentos submetidos digitalmente) e considerando que o importador deve possuir de antemão todos os documentos necessários no momento do Registro da DI.

Quando se verifica a etapa de Desembarço prevista para os fluxos 1 e 2, percebe-se que o tempo pode ser melhorado. Dentre as possíveis razões para os tempos médios aferidos, pode-se citar a análise e liberação das declarações de importação, por parte das equipes de gerenciamento de riscos, somente em dias úteis (segunda a sexta-feira) e em horário comercial, como uma oportunidade de melhoria. Esta situação acaba por impor a retenção das declarações registradas a partir do último horário estabelecido para a seleção, na sexta-feira, até o dia útil seguinte, o que pode ser agravado no caso de um feriado próximo ao final de semana.

Em relação aos fluxos 3 e 4, constatou-se que o tempo gasto na etapa de Desembarço é elevado e exige que a RFB avalie os tempos para cada canal isoladamente. Cabe, porém, frisar que o tempo médio aferido não é de responsabilidade exclusiva da RFB. Há outros atores que influenciam na maior ou menor agilidade. Como exemplo, pode-se mencionar as exigências feitas ao longo da inspeção física e/ou análise documental e que devem ser atendidas pelo importador. Outro exemplo são as situações em que o importador deve providenciar um novo Licenciamento ou complementação do anterior, em decorrência de fatos detectados ao longo do processo de fiscalização da importação (por exemplo, a reclassificação fiscal). Por fim, a participação do depositário, quando precisa disponibilizar a importação para a inspeção física.

Também pode influenciar nos tempos de desembarço em todos os fluxos, a maior ou menor quantidade de declarações apresentadas por operadores certificados OEA, haja vista que não há formação de lotes para esse tipo de declaração.

Outra etapa em que se observa um consumo elevado de tempo é a Entrega de Cargas aos importadores após o Desembarço. Esta etapa depende fortemente de iniciativa dos importadores para que o recinto alfandegado efetue a entrega; e essa iniciativa acaba sendo influenciada pela conveniência do importador em dispor de sua importação com agilidade. Mas há também outros fatores que im-

pactam o processo, tais como: a forma como é regularizado o tratamento tributário do ICMS (procedimento desvinculado do sistema automatizado do Siscomex); cobrança de armazenagem por período pelos depositários (modelo estabelecido na década de 90); e a falta de coordenação entre os diversos atores (transportadores, importadores, despachantes, depositários, agentes de carga, etc.), que gera desperdício e dilatação de tempo no processo.

Cabe neste momento uma avaliação integrada dos fluxos, para as etapas comuns, quais sejam: a Presença de Carga e a Entrega da Carga ao importador. Há diferenças significativas dos tempos médios para essas etapas quando uma declaração é selecionada para canal com inspeção física e/ou análise documental ou quando é exigido licenciamento para a importação. Os tempos médios variam entre 16 horas para o fluxo 1 e 56,78 horas para o fluxo 3 – amarelo, quando se trata do Presença de Carga. Para a Entrega da Carga ao importador, a variação é de 43,97 horas para o fluxo 1 e 120,43 horas para o fluxo 4 - vermelho

Embora não tenha responsabilidade direta no processo de importação, a atuação dos despachantes aduaneiros tem grande importância na agilidade da realização das etapas de todos os fluxos. A nacionalização de bens no País segue regulamentação que exige daqueles que querem atuar no comércio exterior conhecimento aprofundado em diversos temas, como classificação fiscal, tributos federais e estaduais incidentes, sistemas de controle, etc. Apesar da legislação não obrigar a participação dos despachantes aduaneiros no processo, a maior parte das operações de importação é realizada com o apoio desse profissional. Nesse sentido, cabe ao importador se cercar de informações quanto ao profissional que está contratando de forma a obter melhores serviços.

Cabe observar que o tempo médio obtido para o fluxo 1 merece atenção especial dos atores envolvidos no processo de importação neste modal. As mais de 120 horas, em média, empregadas para a conclusão de uma operação em canal verde indicam a necessidade de avaliação pormenorizada por parte de todos, em especial por se tratar de canal em que a interferência do Estado é mínima. Semelhantemente, as importações selecionadas para os demais canais de conferência aduaneira apresentaram tempo elevado, sinalizando a necessidade de aprimorar os procedimentos de forma a reduzir esses tempos.

O leitor que tiver interesse em conhecer o processo aduaneiro em detalhes, pode consultar os manuais aduaneiros e os mapas dos processos de importação no endereço eletrônico <http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/subportais-aduana-e-comercio-exterior/importacao/importacao>.

**Recomendações:** As recomendações apresentadas a seguir **são aplicáveis, de maneira geral, a todos os fluxos**, exceto quando indicarem expressamente um fluxo específico.

Foram identificadas diversas oportunidades de melhoria e as indicações a seguir visam aperfeiçoar o processo de importação, de forma a reduzir os tempos médios praticados. Para essa finalidade, **recomenda-se:**

1. harmonizar procedimentos entre as diversas unidades locais, evitando tratamento diferenciado a importadores que se encontram na mesma condição (por exemplo, pesagem ou escaneamento obrigatórios de contêineres no descarregamento);
2. o compartilhamento de informações entre as unidades locais, para identificação das boas práticas existentes e aproveitamento em âmbito nacional;
3. que a atuação dos órgãos de controle administrativo e da RFB ocorra de forma paralela e com inspeções físicas coordenadas e simultâneas objetivando a redução dos tempos de liberação das cargas e de custos;
4. a ampliação, por parte das unidades locais da RFB, dos dias de semana e horários em que é realizada análise e liberação das declarações de importação pelas equipes de gerenciamento de riscos;
5. que as unidades locais avaliem os horários para formação de lotes, na etapa de Seleção para inspeção física e/ou análise documental, buscando otimizar o tempo disponível, assim como melhorar a alocação de sua força de trabalho;
6. o acréscimo de funcionalidades nos sistemas de comércio exterior para permitir a centralização do pagamento de tributos e outros encargos, possibilitando ao importador o acesso a um único local para cumprimento pecuniário de suas obrigações, eliminando-se etapas burocráticas, como a compensação bancária e a multiplicidade de sistemas/mecanismos de arrecadação;
7. estudar e implementar a obrigatoriedade de anexação dos documentos instrutivos do despacho aduaneiro no ato do Registro da DI, evitando perda de tempo para o cumprimento da etapa de Entrega de Documentos melhorando as condições de trabalho das equipes de gerenciamento de riscos, viabilizando uma redução ainda mais significativa das intervenções no fluxo físico das cargas;
8. que as unidades locais atuem de forma diligente para que a verificação física ocorra no menor tempo possível. Para isso, uma medida assertiva é que o agendamento para verificação física seja realizado pela unidade local da RFB e comunicado aos participantes do processo;
9. que as unidades locais, em conjunto com a Divisão de Importação da Coana, avaliem, de forma geral, os tempos médios praticados na etapa de Desembaraço de declarações selecionadas para os canais amarelo ou vermelho, fluxos 3 e 4, visando identificar possíveis gargalos e ineficiências no processo, e, eventualmente, o uso de tipos de declaração e/ou modalidade de despacho incompatíveis com a importação realizada;
10. que as unidades locais, em conjunto com a Divisão de Importação da Coana, realizem levantamentos para apurar as causas das diferenças de tempo nas etapas de Registro da DI e da Entrega da Carga, em decorrência do canal de seleção e da necessidade ou não de licenciamento;
11. que, em virtude de alguns atrasos se fundamentarem ineficiência da comunicação entre os intervenientes públicos e privados, seja desenvolvido um sistema capaz de integrar e automatizar a comunicação entre os diversos agentes de maneira inteligente. Há boas práticas em outros países, que se servem de um sistema comunitário logístico para gerir a informação dos operadores de forma eficiente;
12. estudar a possibilidade de tornar paralela a execução das atividades dos diversos órgãos de controle brasileiros e de se demandar a prestação de informações por parte dos importadores, para todos esses órgãos, de uma única vez;
13. a utilização de recursos tecnológicos para realização de inspeções físicas de cargas de maneira remota, sempre que possível, a exemplo do procedimento realizado na unidade de Santos;
14. que, em um próximo estudo de tempos, seja segregada a etapa entre a Distribuição e o Desembaraço, em decorrência das diversas tarefas e atores que a compõem e que são, em verdade, etapas internas ao processo, que permitirão a melhor compreensão dos possíveis gargalos;
15. a simplificação do processo de restituição dos tributos na importação, tornando o procedimento automático para os casos em que se configure a necessidade de cancelamento da declaração;
16. encaminhar este relatório ao Confac para que avalie junto à Antaq, Anac, depositários e outros interessados no tema, a necessidade de revisão da política de cobrança de armazenagem por períodos, eventualmente substituindo esse tipo de cobrança por outro, baseado na utilização efetiva do serviço em termos de tempo pelos importadores;
17. que os órgãos de controle administrativo avaliem e identifiquem as possíveis causas para as diferenças de tempos na etapa de Deferimento da LI entre as unidades no modal aéreo, que pode chegar a cerca de 140% (cerca de 50 horas na unidade de Porto Alegre e de 120 horas na unidade de Brasília); e
18. que as unidades locais atuem de forma diligente no estabelecimento de horários para distribuição de declarações de importação aos Auditores Fiscais e que todo o estoque existente de declarações à espera da designação de AFRFB seja eliminado.

## Modal rodoviário

### Análise dos dados do modal rodoviário

Excluídos os valores atípicos, foram obtidas as seguintes informações:

Tabela 32 - Rodoviário - Total por canal, média e mediana

CANAL	Quantidade	Percentual	Tempos (em horas)	
			Média	Mediana
Amarelo	38	0,41%	189,38	178,21
Verde	9.086	97,85%	53,16	40,15
Vermelho	162	1,74%	120,50	101,54
<b>Total</b>	<b>9.286</b>	<b>100%</b>	<b>54,89</b>	<b>41,81</b>

**Diagnóstico:** Observa-se, a partir da tabela 32, que o percentual de seleção para canal com inspeção física e/ou análise documental, no modal rodoviário, foi de 2,15% para o período considerado, o que atesta o uso intensivo do gerenciamento de riscos por parte da Aduana. O rodoviário é considerado o modal com maior velocidade de conclusão de fluxo, com tempo médio geral de 54,89 horas, muito próximo do medido para o canal verde que, aplicado a quase 98% das declarações, impacta fortemente o percentual total.

Segregando-se por canal, verifica-se que há maior demora para o canal amarelo do que para o canal vermelho. Este é um ponto a ser melhor estudado, notadamente porque mais atividades são executadas no canal vermelho que no canal amarelo. Peculiaridades que levam à seleção para esse canal precisam ser observadas, como é o caso de tratamentos tributários preferenciais.

O volume da amostra do canal amarelo no modal rodoviário revela-se reduzido, seja em termos percentuais ou absolutos, em comparação com a amostra dos outros canais. Com isso, o efeito cau-

sado na média pelas distorções de algumas cargas é maior. Após consulta às unidades, acredita-se que esse fator tenha forte peso para que o tempo do canal amarelo se apresente superior ao do canal vermelho.

Essas e outras questões serão aprofundadas na análise dos fluxos deste modal.

### Análise dos fluxos no modal rodoviário

As informações relativas ao modal rodoviário, em especial quanto aos dados e diagnóstico dos fluxos de 1 a 4, serão apresentadas através das tabelas 33 a 38, a seguir. Será apresentada, ainda, a consolidação dos tempos para todos os fluxos, através da tabela 39, assim como análise e recomendações em bloco para o modal.

Importante observar que serão repetidas a análise e as recomendações apresentadas na parte Geral que são aplicáveis ao modal. Tal medida visa assegurar que, caso o leitor queira se concentrar exclusivamente neste modal, tenha acesso a todas as informações a ele relacionadas.

### Rodoviário - Fluxo 1 – Verde sem licenciamento

Tabela 33 - Rodoviário - Fluxo 1 - Verde sem licenciamento

Unidade Local	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)				
		Chegada - Presença	Presença - Registro DI	Registro DI - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
ALF - Foz do Iguaçu	2.543	4,38	21,52	2,77	13,14	41,80
ALF - Uruguaiiana	3.097	1,57	27,17	2,87	16,40	48,01
<b>Total</b>	<b>5.640</b>	<b>2,83</b>	<b>24,62</b>	<b>2,82</b>	<b>14,93</b>	<b>45,21</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>6,27%</b>	<b>54,46%</b>	<b>6,25%</b>	<b>33,02%</b>	<b>100,00%</b>

**Diagnóstico:** Neste fluxo, verifica-se que os tempos de conclusão são próximos para as duas unidades, na casa de 40 horas. Note-se que cerca de 54,45% do tempo é consumido para Registro da DI, atividade de responsabilidade primária do

importador.

Diferentemente de outros modais, o tempo médio para a Presença de Carga é de cerca de 3 horas e a Entrega da Carga ocorre em cerca de 15 horas.

Rodoviário - Fluxo 2 – Verde com licenciamento

Tabela 34 - Rodoviário - Fluxo 2 - Verde com licenciamento

Unidade Local	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)						
		Chegada - Presença	Presença - Registro LI	Registro LI - Deferimento LI	Deferimento LI - Registro DI	Registro DI - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
ALF - Foz do Iguaçu	2.259	4,44	2,00	31,72	4,54	5,46	10,73	58,89
ALF - Uruguaiana	1.187	2,29	6,47	38,31	12,89	3,69	16,36	80,01
<b>Total</b>	<b>3.446</b>	<b>3,70</b>	<b>3,54</b>	<b>33,99</b>	<b>7,42</b>	<b>4,85</b>	<b>12,67</b>	<b>66,17</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>5,59%</b>	<b>5,35%</b>	<b>51,37%</b>	<b>11,21%</b>	<b>7,33%</b>	<b>19,15%</b>	<b>100,00%</b>

**Diagnóstico:** Tal qual no fluxo 1, identifica-se um tempo maior na unidade de Foz do Iguaçu quando se analisa a etapa Chegada – Presença de Carga; porém, o tempo total do processo é 36% mais lento na unidade de Uruguaiana.

Destaque-se que o Deferimento de LI por parte dos órgãos de controle administrativo conso-

me mais de 50% de todo o tempo do processo e que a Entrega da Carga mantém a relevância e a mesma constância do fluxo anterior, representando 19,15% do tempo. Sob responsabilidade exclusiva do importador, as etapas de Registro de LI e de DI têm impacto de 16,56% sobre o fluxo.

Rodoviário - Fluxo 3.1 – Canal amarelo sem licenciamento

Tabela 35 - Rodoviário - Fluxo 3 - Amarelo sem licenciamento

Unidade Local	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)							
		Chegada - Presença	Presença - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
ALF - Foz do Iguaçu	18	2,21	52,43	3,45	17,09	3,12	106,80	30,83	215,92
ALF - Uruguaiana	10	2,94	53,81	3,52	20,44	12,60	61,41	16,84	171,57
<b>Total</b>	<b>28</b>	<b>2,47</b>	<b>52,92</b>	<b>3,47</b>	<b>18,28</b>	<b>6,51</b>	<b>90,59</b>	<b>25,83</b>	<b>200,08</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>1,24%</b>	<b>26,45%</b>	<b>1,74%</b>	<b>9,14%</b>	<b>3,25%</b>	<b>45,28%</b>	<b>12,90%</b>	<b>100,00%</b>

**Diagnóstico:** O tempo necessário para o Registro da DI em ambas as unidades consome mais de 25% de todo o processo. São, em média, 52,43 horas na unidade de Foz do Iguaçu e 53,81 horas na unidade de Uruguaiana.

Chama a atenção o tempo para a etapa entre a Distribuição e o Desembarço na unidade de Foz do Iguaçu, onde são empregadas 106,80 horas, assim como o aumento do tempo para Entrega da

Carga nessa mesma unidade - mais de 30 horas. Ressalta-se, ainda, o elevado tempo para apresentação dos documentos instrutivos, uma vez que a declaração é selecionada para canal com inspeção física e/ou análise documental da RFB. Por fim, chama a atenção a diferença no tempo para Distribuição das declarações entre as unidades, de 3,12 horas em Foz do Iguaçu para 12,60 horas em Uruguaiana.



Rodoviário - Fluxo 3.2 – Canal vermelho sem licenciamento

Tabela 36 - Rodoviário - Fluxo 3 - Vermelho sem licenciamento

Unidade Local	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)							
		Chegada - Presença	Presença - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembaraço	Desembaraço - Entrega	Chegada - Entrega
ALF - Foz do Iguaçu	29	3,95	24,99	3,43	3,71	9,36	30,61	8,41	84,46
ALF - Uruguaiiana	61	0,46	37,39	2,91	17,53	9,80	63,74	15,91	147,74
<b>Total</b>	<b>90</b>	<b>1,58</b>	<b>33,40</b>	<b>3,07</b>	<b>13,08</b>	<b>9,66</b>	<b>53,06</b>	<b>13,49</b>	<b>127,35</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>1,24%</b>	<b>26,23%</b>	<b>2,41%</b>	<b>10,27%</b>	<b>7,59%</b>	<b>41,67%</b>	<b>10,60%</b>	<b>100,00%</b>

**Diagnóstico:** Para este fluxo, o destaque fica por conta do tempo total de conclusão do processo que, na unidade de Uruguaiiana, é 74,92% superior ao praticado na unidade de Foz do Iguaçu. Além disso, as etapas de Entrega de Documentos e de Entrega da Carga também são mais longas na unidade de Uruguaiiana. Os importadores consumiram 17,53

horas para anexar digitalmente os documentos na unidade de Uruguaiiana, contra menos de 4 horas na outra unidade. Na Entrega, gastaram praticamente o dobro do tempo. Por fim, o Desembaraço da declaração também levou o dobro do tempo na unidade de Uruguaiiana.

Rodoviário - Fluxo 4.1 – Canal amarelo com licenciamento

Tabela 37 - Rodoviário - Fluxo 4 - Amarelo com licenciamento

Unidade Local	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)									
		Chegada - Presença	Presença - Registro LI	Registro LI - Deferimento LI	Deferimento LI - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembaraço	Desembaraço - Entrega	Chegada - Entrega
ALF - Foz do Iguaçu	8	1,17	15,97	90,42	8,20	9,17	9,96	6,77	10,80	30,49	182,95
ALF - Uruguaiiana	2	14,90	0,00	12,13	10,21	0,63	11,01	7,00	7,21	2,25	65,33
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>3,91</b>	<b>12,77</b>	<b>74,76</b>	<b>8,61</b>	<b>7,47</b>	<b>10,17</b>	<b>6,81</b>	<b>10,08</b>	<b>24,84</b>	<b>159,43</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>2,45%</b>	<b>8,01%</b>	<b>46,90%</b>	<b>5,40%</b>	<b>4,68%</b>	<b>6,38%</b>	<b>4,27%</b>	<b>6,32%</b>	<b>15,58%</b>	<b>100,00%</b>

**Diagnóstico:** De maneira inversa ao fluxo 3 – vermelho, neste fluxo os tempos estão 180,03% superiores na unidade de Foz do Iguaçu, quando

comparados com a unidade de Uruguaiiana. Além disso, percebe-se a alta relevância da etapa de Deferimento da LI, consumindo 46,90% do tempo total.



Rodoviário - Fluxo 4.2 – Canal vermelho com licenciamento

Tabela 38 - Fluxo 4 - Vermelho com licenciamento

Unidade Local	Quantidade	TEMPO MÉDIO (em horas)									
		Chegada - Presença	Presença - Registro LI	Registro LI - Deferimento LI	Deferimento LI - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
ALF - Foz do Iguaçu	45	5,63	2,60	33,79	5,25	3,95	5,10	6,33	18,00	7,76	88,42
ALF - Uruguaiiana	27	3,25	9,90	45,61	13,35	2,71	7,02	10,51	41,43	17,36	151,13
<b>Total</b>	<b>72</b>	<b>4,74</b>	<b>5,33</b>	<b>38,22</b>	<b>8,29</b>	<b>3,49</b>	<b>5,82</b>	<b>7,90</b>	<b>26,79</b>	<b>11,36</b>	<b>111,94</b>
<b>Percentual - Etapa/Geral</b>		<b>4,23%</b>	<b>4,77%</b>	<b>34,15%</b>	<b>7,40%</b>	<b>3,11%</b>	<b>5,20%</b>	<b>7,06%</b>	<b>23,93%</b>	<b>10,15%</b>	<b>100,00%</b>

**Diagnóstico:** O tempo médio para a etapa Presença de Carga – Registro da LI soma 9,9 horas na unidade de Uruguaiiana, enquanto na unidade de Foz do Iguaçu é de 2,6 horas. Tal fato demonstra cuidado e agilidade por parte dos importadores,

visando a redução dos tempos de despacho de suas importações. Também merece atenção a etapa entre a Distribuição e o Desembarço. Enquanto na unidade de Foz do Iguaçu são necessárias 18 horas, na unidade de Uruguaiiana são utilizadas 41,43 horas.

Tabela 39 - Consolidação dos tempos médios por fluxo e por etapa - Rodoviário

Fluxo	Quantidade	Chegada - Presença	Presença - Registro LI	Registro LI - Deferimento LI	Presença - Registro DI	Deferimento LI - Registro DI	Registro DI - Seleção	Seleção - Entrega Docs	Entrega Docs - Distribuição	Distribuição - Desembarço	Registro da DI - Desembarço	Desembarço - Entrega	Chegada - Entrega
Fluxo 1	5.640	2,83	NA	NA	24,62	NA	NA	NA	NA	NA	2,82	14,93	45,21
Fluxo 2	3.446	3,70	3,54	33,99	NA	7,42	NA	NA	NA	NA	4,85	12,67	66,17
Fluxo 3 A	28	2,47	NA	NA	52,92	NA	3,47	18,28	6,51	90,59	NA	25,83	200,08
Fluxo 3 V	10	3,91	12,77	74,76	NA	8,61	7,47	10,17	6,81	10,08	NA	24,84	159,43
Fluxo 4 A	90	1,58	NA	NA	33,40	NA	3,07	13,08	9,66	53,06	NA	13,49	127,35
Fluxo 4 V	72	4,74	5,33	38,22	NA	8,29	3,49	5,82	7,90	26,79	NA	11,36	111,94

**Análise:** A análise apresentada a seguir é aplicável, de maneira geral, a todos os fluxos, exceto quando indicar expressamente a qual se aplica.

Uma importante característica do modal rodoviário é o fato de a unidade de Uruguaiiana ser uma Área de Controle Integrado (ACI<sup>17</sup>) com a Argentina e a unidade de Foz do Iguaçu ser uma ACI com o Paraguai. Embora os trâmites do país estrangeiro e do Brasil possam ocorrer em paralelo, segundo representante do Sindicato de Despachantes do Rio Grande do Sul, os importadores optam pelo sequencialismo, muito com intuito de evitar o pagamento dos tributos da importação brasileira caso, por alguma razão, a exportação estrangeira (argentina ou paraguaia) seja negada. Nessa situação, a restituição dos tributos pagos na importação seria uma desvantagem para o importador. Por se tratar de um processo moroso, haveria custo maior do que

o da sobrestadia por aguardar para registrar a DI após a conclusão dos trâmites estrangeiros.

A análise da variação entre as unidades na etapa de Presença da Carga revela outra peculiaridade do modal rodoviário. Embora declarações do tipo fracionado tenham sido excluídas dos dados analisados, cerca de 10% na unidade de Uruguaiiana e de 20% em Foz do Iguaçu são cargas com volumes que não podem ser transportados em um único veículo, comumente chamadas de transporte em comboio. Apesar de reunirem algumas de suas características essenciais, essas cargas em comboio são registradas como declaração de importação do tipo "Normal". Nessa situação, o depositário apenas conclui a Presença de Carga quando o último veículo adentra seu recinto, ou seja, quando a carga está completa, o que acaba por impactar a média dos tempos. Tendo em vista as premissas do estudo

17 ACI- Área de Controle Integrado, conforme Acordo de Recife, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 66, de 16 de novembro de 1981, e promulgado pelo Decreto nº 1.280, de 14 de outubro de 1994

(chegada física/saída física da mercadoria), considera-se a hora de chegada da carga a partir da entrada do primeiro veículo do comboio, assim como a saída da carga é representada pela saída do último veículo do comboio. Essa peculiaridade, portanto, afeta também a etapa de Entrega da Carga.

Outro fator que justifica o maior tempo para registro da Presença de Carga na unidade de Foz do Iguaçu é a chegada de veículos com cargas destinadas à importação com origem paraguaia, durante a madrugada, período de indisponibilidade do sistema de comércio exterior Siscomex, que passa por manutenções periódicas. Assim, essas cargas são recebidas, mas a presença se dá somente na primeira hora da manhã.

A avaliação dos tempos médios das etapas de todos os fluxos comprova a necessidade do importador atuar de forma diligente quando do Registro da LI e da DI, pois as horas consumidas nessas etapas impactam substancialmente o tempo total do fluxo, sem possibilidade de atuação dos órgãos de

O tempo médio para o modal foi de 54,89 horas (pouco mais de 2 dias)

controle administrativo e aduaneiro na busca de solução. A decisão quanto ao melhor momento para efetuar o registro da declaração pode ser influenciada pelo planejamento financeiro dos importadores e pela variação cambial, que podem postergar a ação para ocasião mais favorável financeiramente. Tais fatores, contudo, não justificariam os tempos médios desperdiçados no Registro da LI.

Sobre o Deferimento da LI, ressalta-se que as horas gastas na prática de atos pelo importador entram na conta do tempo total aferido para a atuação dos órgãos de controle administrativo. Como será demonstrado mais adiante, a análise do processo da Anvisa mostra que cerca de 65% do tempo atribuído a esses órgãos decorre de ações de responsabilidade do importador, seja o pagamento da Guia de Recolhimento da União (GRU) e sua compensação bancária, seja atender a alguma exigência. A provável morosidade do importador em cumprir com sua obrigação deriva, principalmente, do marco normativo estabelecido para tal, que ainda trabalha com pagamentos de taxas por diversos meios e sem o aproveitamento de compensação bancária em tempo real.

O tempo médio para o Deferimento da LI foi de 34,19 horas.

Além disso, repete-se, o Porto Seco de Uruguai é caracterizado por ser uma ACI com a Argentina, enquanto o de Foz do Iguaçu, com o Paraguai. Analisando a etapa de maior impacto sobre o fluxo, que é a de Deferimento da LI, é importante considerar que, nas importações sujeitas ao licenciamento ou à inspeção física por órgão anuente brasileiro, o equivalente estrangeiro possui prece-

dência de atuação. Dessa forma, essas operações ocorrem de forma sequencial. Exemplificando, a carga adentra o porto seco e precisa aguardar pela liberação de órgão anuente estrangeiro para então ser submetida à liberação pela aduana estrangeira. Após, a mercadoria é vistoriada pelo órgão anuente brasileiro, para avaliação quanto ao Deferimento da LI. Somente depois o importador efetua o registro da DI, submetendo-a à aduana brasileira.

Portanto, nos casos em que se exigem controles dos agentes de agricultura e fitossanitários, os tempos entre o Registro da LI e o Registro da DI têm sua responsabilidade compartilhada com os agentes estrangeiros que atuam nas ACI. Este fato é agravado no caso da unidade de Uruguai, pelo fato de haver restrição de horário de atuação do agente estrangeiro, que somente realiza inspeções no período da tarde.

Em relação à etapa de Seleção para inspeção física e/ou análise documental, aferida neste estudo para os fluxos 3 e 4, apesar de representar menos de 1% do tempo total de cada fluxo, o fator determinante para melhora da fluidez é a quantidade de lotes criados em cada unidade local. Se há menos lotes, o tempo para a seleção será maior e vice-versa.

Para a etapa de Distribuição, há diferença entre as unidades no tempo médio, demonstrando disparidades na adoção desses procedimentos entre duas unidades com operações similares. A diferença nos tempos também pode ser ocasionada pela disponibilidade de força de trabalho.

Quando se verifica a etapa de Desembaraço prevista para os fluxos 1 e 2, percebe-se que o tempo pode ser melhorado. Dentre as possíveis razões para os tempos médios aferidos, pode-se citar a análise e liberação das declarações de importação, por parte das equipes de gerenciamento de riscos, somente em dias úteis (segunda a sexta-feira) e em horário comercial, como uma oportunidade de melhoria. Esta situação acaba por impor a retenção das declarações registradas a partir do último horário estabelecido para a seleção, na sexta-feira, até o dia útil seguinte, o que pode ser agravado no caso de um feriado próximo ao final de semana.

Em relação aos fluxos 3 e 4, constatou-se que o tempo gasto na etapa de Desembaraço é elevado e exige que a RFB avalie os tempos para cada canal isoladamente. Cabe, porém, frisar que o tempo médio aferido não é de responsabilidade exclusiva da RFB. Há outros atores que influenciam na maior ou menor agilidade. Como exemplo, pode-se citar as exigências feitas ao longo da inspeção física e/ou análise documental e que devem ser atendidas pelo importador. Outro exemplo são as situações em que o importador deve providenciar um novo Licenciamento ou complementação do anterior, em decorrência de fatos detectados ao longo do processo de fiscalização da importação (por exemplo, a reclassificação fiscal). Por fim, a participação do depo-

sitário, quando tem que disponibilizar a importação para a inspeção física

Também pode interferir nos tempos de desembarço em todos os fluxos, a maior ou menor quantidade de declarações apresentadas por operadores certificados OEA, haja vista que não há formação de lotes para esse tipo de declaração.

Outra etapa que consome tempo elevado é a Entrega da Carga aos importadores após o Desembarço, tomando um terço do tempo total. A análise feita para os outros modais também é válida para o rodoviário. Influem no número de horas a conveniência do importador em dispor de sua importação com agilidade; a forma de regularização do ICMS ou o reconhecimento da exoneração (procedimento desvinculado do sistema automatizado do Siscomex); a cobrança de armazenagem por período pelos depositários (modelo estabelecido na década de 90 e, neste caso, padronizado em períodos de 6 horas); e também a falta de coordenação entre os diversos atores (transportadores, importadores, despachantes, depositários, agentes de carga, etc.), gerando perdas de tempo no processo por falhas de comunicação.

Em contato com a concessionária que administra os dois recintos, percebeu-se que este modal sofre forte impacto do fato de, por questões de segurança na região, boa parte dos veículos de transporte rodoviário não trafegarem à noite. Em especial, a

unidade de Uruguaiana tem grande movimento de importação de veículos produzidos na Argentina, que chegam a ser proibidos de trafegar à noite. É, portanto, uma opção do transportador permanecer dentro do porto seco rodoviário e se deslocar apenas na manhã seguinte.

Embora não tenha responsabilidade direta no processo de importação, a atuação dos despachantes aduaneiros tem grande importância na agilidade da realização das etapas de todos os fluxos. A nacionalização de bens no País segue regulamentação que exige daqueles que querem atuar no comércio exterior conhecimento aprofundado em diversos temas, como classificação fiscal, tributos federais e estaduais incidentes, sistemas de controle, etc. Apesar da legislação não obrigar a participação dos despachantes aduaneiros no processo, a maior parte das operações de importação é realizada com o apoio desse profissional. Nesse sentido, cabe ao importador se cercar de informações quanto ao profissional que está contratando de forma a obter melhores serviços.

O leitor que tiver interesse em conhecer o processo aduaneiro em detalhes, pode consultar os manuais aduaneiros e os mapas dos processos de importação no endereço eletrônico <http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/subportais-aduana-e-comercio-exterior/importacao/importacao>.



**Recomendações:** As recomendações apresentadas a seguir **são aplicáveis, de maneira geral, a todos os fluxos**, exceto quando indicarem expressamente um fluxo específico.

Foram identificadas diversas oportunidades de melhoria e as indicações a seguir visam aperfeiçoar o processo de importação, de forma a reduzir os tempos médios praticados. Para essa finalidade, **recomenda-se:**

1. harmonizar procedimentos entre as diversas unidades locais, evitando tratamento diferenciado a importadores que se encontram na mesma condição (por exemplo, pesagem ou escaneamento obrigatórios de contêineres no descarregamento);
2. o compartilhamento de informações entre as unidades locais, para identificação das boas práticas existentes e aproveitamento em âmbito nacional;
3. que a atuação dos órgãos de controle administrativo e da RFB ocorra de forma paralela e com inspeções físicas coordenadas e simultâneas objetivando a redução dos tempos de liberação das cargas e de custos;
4. a ampliação, por parte das unidades locais da RFB, dos dias de semana e horários em que é realizada análise e liberação das declarações de importação pelas equipes de gerenciamento de riscos;
5. que as unidades locais avaliem os horários para formação de lotes, na etapa de Seleção para inspeção física e/ou análise documental, buscando otimizar o tempo disponível, assim como melhorar a alocação de sua força de trabalho;
6. o acréscimo de funcionalidades nos sistemas de comércio exterior para permitir a centralização do pagamento de tributos e outros encargos, possibilitando ao importador o acesso a um único local para cumprimento pecuniário de suas obrigações, eliminando-se etapas burocráticas, como a compensação bancária e a multiplicidade de sistemas/mecanismos de arrecadação;
7. estudar e implementar a obrigatoriedade de anexação dos documentos instrutivos do despacho aduaneiro no ato do Registro da DI, evitando perda de tempo para o cumprimento da etapa de Entrega de Documentos e melhorando as condições de trabalho das equipes de gerenciamento de riscos, viabilizando uma redução ainda mais significativa das intervenções no fluxo físico das cargas;
8. que as unidades locais atuem de forma diligente para que a verificação física ocorra no menor tempo possível. Para isso, uma medida assertiva é que o agendamento para verificação física seja realizado pela unidade local da RFB e comunicado aos participantes do processo;
9. que as unidades locais, em conjunto com a Divisão de Importação da Coana, avaliem, de forma geral, os tempos médios praticados na etapa de Desembaraço de declarações selecionadas para os canais amarelo ou vermelho, fluxos 3 e 4, visando identificar possíveis gargalos e ineficiências no processo, e, eventualmente, o uso de tipos de declaração e/ou modalidade de despacho incompatíveis com a importação realizada;
10. que as unidades locais, em conjunto com a Divisão de Importação da Coana, realizem levantamentos para apurar as causas das diferenças de tempo nas etapas de Registro da DI e da Entrega da Carga, em decorrência do canal de seleção e da necessidade ou não de licenciamento;
11. que, em virtude de alguns atrasos se fundamentarem na ineficiência da comunicação entre os intervenientes públicos e privados, seja desenvolvido um sistema capaz de integrar e automatizar a comunicação entre os diversos agentes de maneira inteligente. Há boas práticas em outros países, que se servem de um sistema comunitário logístico para gerir a informação dos operadores de forma eficiente.
12. estudar a possibilidade de tornar paralela a execução das atividades dos diversos órgãos de controle brasileiros e de se demandar a prestação de informações por parte dos importadores, para todos esses órgãos, de uma única vez;
13. a utilização de recursos tecnológicos para realização de inspeções físicas de cargas de maneira remota, sempre que possível, a exemplo do procedimento realizado na unidade de Santos;
14. que, em um próximo estudo de tempos, seja segregada a etapa entre a Distribuição e o Desembaraço, em decorrência das diversas tarefas e atores que a compõem e que são, em verdade, etapas internas ao processo, que permitirão a melhor compreensão dos possíveis gargalos;
15. a simplificação do processo de restituição dos tributos na importação, tornando o procedimento automático para os casos em que se configure a necessidade de cancelamento da declaração;
16. encaminhar este relatório ao Confac para que avalie junto à Antaq, Anac, depositários e outros interessados no tema, a necessidade de revisão da política de cobrança de armazenagem por períodos, eventualmente substituindo esse tipo de cobrança por outro, baseado na utilização efetiva do serviço em termos de tempo, pelos importadores; e
17. que, em estudos futuros, sejam envolvidos os organismos estrangeiros que atuam em ACI. Dessa forma, será possível avaliar a melhor maneira para que atuem em coordenação e cooperação com os agentes brasileiros.

#### 5.4.5 Análises adicionais

##### OEA comparativo

##### Operações de importação realizadas por importadores OEA

Além da análise do processo de importação de maneira geral, acrescentaram-se dados relativos aos importadores certificados como OEA e à comparação entre as operações realizadas por estes e o total. Embora não conste da proposta de TRS da OMA, houve consenso entre os órgãos de controle em incluir análise para esse grupo de importadores, de forma destacada, objetivando obter informações hábeis a contribuir para o aperfeiçoamento do Programa OEA, em especial quando é feita a comparação com os demais operadores.

Além da comparação entre os tempos médios das importações relativas aos operadores OEA e aqueles não certificados, também será avaliada a utilização do Despacho sobre Águas, modalidade de declaração exclusiva para operadores certificados.

Os operadores OEA que utilizam o modal aéreo usufruem do benefício exclusivo de carga pá-

tio por 24h, podendo proceder ao Registro da DI sem a conclusão do armazenamento e etapa de Presença de Carga/Visada.

##### Introdução ao Programa OEA

Inicialmente, é importante destacar que o Programa Operador Econômico Autorizado foi implementado em 2014 e consagrou-se como uma ferramenta eficaz na facilitação do comércio internacional no Brasil.

O Programa permite que intervenientes que atuem no comércio exterior e que atendam a certos padrões de conformidade e/ou segurança tenham tratamento diferenciado e prioridade no tocante às suas cargas.

Dentre os benefícios oferecidos aos importadores e exportadores certificados como OEA, estão o percentual reduzido de seleção de cargas para inspeção física, a redução do tempo médio bruto dos despachos de importação e o Despacho sobre Águas OEA. Como demonstrado na tabela abaixo, os benefícios concedidos aos operadores certificados OEA atingem seu objetivo no tocante ao tempo médio na importação.

Tabela 40 - Comparação dos tempos médios em horas para as importações declaradas por OEA e não OEA

Modal	OEA		Exceto OEA	
	Quantidade	Chegada - Entrega	Quantidade	Chegada - Entrega
<b>Marítimo</b>	14.120	194,90	125.241	236,87
<b>Aéreo</b>	34.815	122,64	81.110	176,22
<b>Rodoviário</b>	1.366	24,06	7.920	60,21
<b>Geral</b>	<b>50.301</b>	<b>140,25</b>	<b>214.271</b>	<b>207,38</b>

**Diagnóstico:** O tempo médio entre a chegada da carga e a sua entrega ao importador é de 24,06 horas no modal rodoviário, tempo equivalente a apenas 40% do tempo despendido para operadores não OEA. O total de despachos efetuados por Operadores Econômicos Autorizados é igual a 15% do volume total neste modal.

Para o modal aéreo, são despendidas 122,64 horas, um tempo total equivalente a 70% do tempo total aferido para operadores que não são OEA. Nesse modal, a participação dos despachos de im-

portação de operadores OEA equivale a 30% do volume total.

Já no modal marítimo, o tempo médio para despacho de importação de operadores OEA é igual a 194,90 horas, tempo que equivale a cerca de 80% do tempo total gasto pelos operadores não OEA para liberação de suas mercadorias. Os despachos de importação de operadores OEA representaram mais de 10% do total de importações efetuadas pelo modal marítimo na época da coleta da amostra.

## Despacho sobre Águas OEA

É uma modalidade de despacho aduaneiro de importação, prevista para importadores OEA-C2<sup>18</sup>, que permite que a declaração de importação (DI) relativa à mercadoria procedente diretamente do exterior, através do modal marítimo, seja registrada antes da sua descarga na unidade da RFB de despacho.

Os principais requisitos a serem observados pelos importadores OEA para utilização dessa modalidade de despacho são:

- A operação de importação deve ser realizada exclusivamente pelo modal marítimo; e
- O licenciamento de importação (LI), se houver, deve estar deferido no momento do registro da DI.

Antes de proceder ao registro da DI no Siscomex, o importador deve se certificar, dentre outros fatores, de que o Conhecimento Eletrônico (CE-Mercante)<sup>19</sup> foi informado pelo transportador

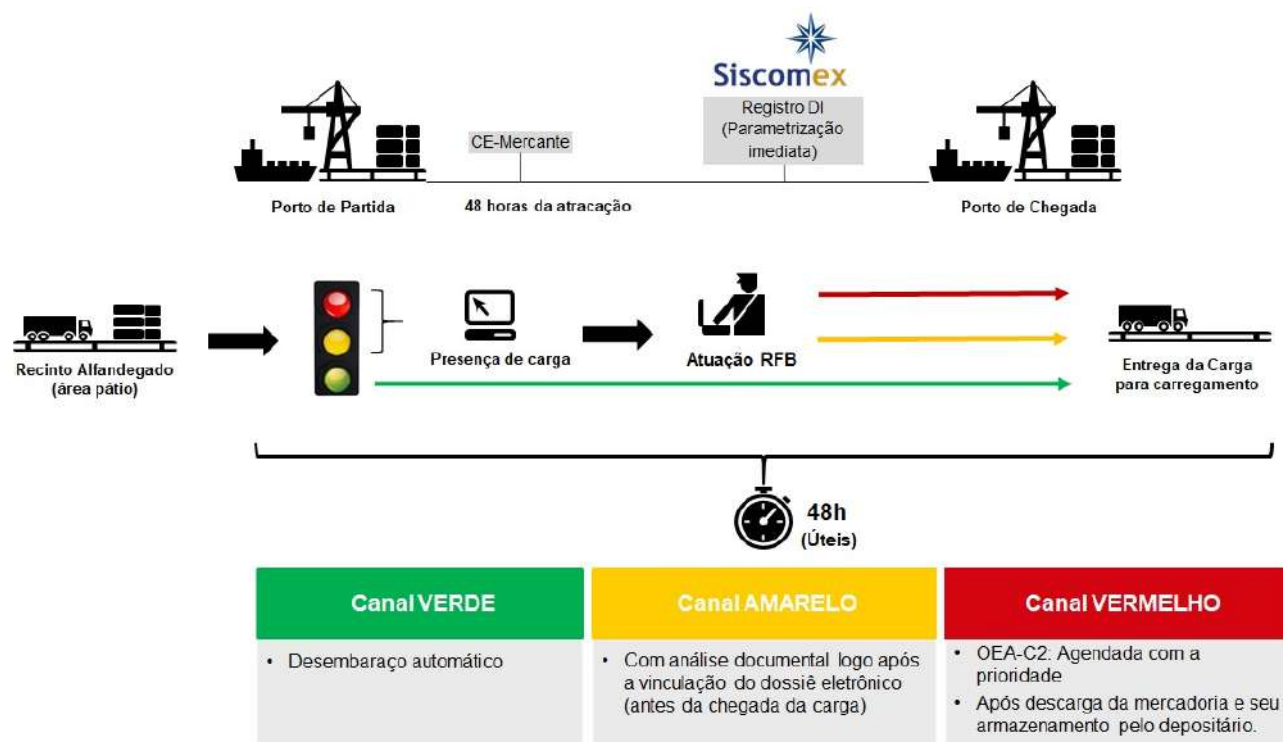
e associado ao manifesto de importação com porto de descarregamento nacional; que a unidade local de despacho é a mesma unidade local de entrada no País; e que a carga possui atracação no porto de destino final informado no CE-Mercante.

Após verificados esses itens, a DI poderá ser registrada e a seleção para fins de conferência aduaneira será realizada imediatamente, podendo ocorrer o seguinte, de acordo com o canal designado:

- **CANAL VERDE:** desembaraço automatizado da DI;
- **CANAL AMARELO:** análise documental logo após à entrega dos documentos à RFB; ou
- **CANAL VERMELHO:** análise documental e inspeção física, a ser realizada após a descarga da mercadoria e seu armazenamento pelo depositário.

Abaixo, pode-se verificar o fluxo das importações sob a modalidade de Despacho sobre Águas:

Figura 6 - Fluxo das importações na modalidade de Despacho sobre Águas.



18 Operador certificado OEA-C2 é nível de certificação mais elevado do programa OEA no Brasil e que concede o mais amplo rol de benefícios

19 CE Mercante é o conhecimento eletrônico utilizado no modal marítimo e registrado no sistema Siscomex Carga

O transportador tem o prazo de até 48 horas antes da Chegada da Carga para efetuar o registro do Conhecimento Eletrônico no sistema de controle. Essa ação possibilita ao importador registrar a DI de forma antecipada, desde a data do lançamento do CE mercante pelo transportador até 24 horas antes da Chegada da Carga no País. Após o Registro, é realizada a Seleção para conferência aduaneira e designado o canal correspondente. Se canal verde, ocorre o Desembaraço automatizado anterior à chegada. Para os demais canais, após o Registro, a DI

permanecerá com status de aguardando parametrização até o próximo horário de lotes da unidade de registro. Com a chegada e armazenamento, realiza-se a análise documental ou documental e inspeção física. Ou seja, logo após o registro, caso não parametrizado em verde, o operador OEA tem a previsibilidade de que o canal exigirá a anexação dos documentos, que podem ser apresentados inclusive antes da chegada e da própria parametrização.

Os tempos médios apurados para esta modalidade de despacho são os seguintes:

Tabela 41 - Quantitativo de importações na modalidade de Despacho sobre Águas

Unidade local	Quantidade	Chegada - Entrega (horas)
PORTO DE PARANAGUA	3.355	63,95
PORTO DE SANTOS	1.530	44,72
PORTO DE RIO GRANDE	181	138,96
PORTO DO RIO DE JANEIRO	179	40,77
Demais Unidades	197	188,23
<b>Total Geral</b>	<b>5.442</b>	<b>65,20</b>

**Diagnóstico:** Verifica-se que o tempo médio nacional para essa modalidade de despacho foi de 65,20 horas. Destaque para as unidades do Porto do Rio de Janeiro, com 40,77 horas, e Porto de Paranaguá, com 63,95 horas, ambas abaixo da média nacional. Na outra ponta, tem-se a unidade do Porto de Rio Grande, onde o tempo médio ficou acima do dobro da média nacional, com 138,96 horas.

**Análise:** Todas as declarações no período abarcado por este estudo incidiram no canal verde. Portanto, o tempo médio encontrado é relativo exclusivamente ao descarregamento do navio, informação da presença de carga pelo depositário ou operador portuário e entrega da carga ao importador.

Conforme evidenciado no estudo, a etapa de Entrega da Carga tem se mostrado um dos gargalos do processo de importação no Brasil, carecendo de melhorias. Como o Despacho sobre Águas para operadores OEA proporciona importações já licenciadas e desembaraçadas, é nítida a conveniência do aperfeiçoamento de rotinas operacionais que dependem tempos largamente superiores à média, como é o caso do Porto de Rio Grande.

Também impacta os tempos do Despacho sobre Águas a cobrança por períodos de armazenagem, pois o importador acaba por se planejar de

acordo com os prazos pelos quais terá que pagar ao Depositário.

**Recomendação:** Recomenda-se que as unidades locais atuem junto aos operadores portuários e depositários na busca de agilidade para a entrega das cargas aos importadores. Num cenário ideal, e desconsideradas as limitações físicas de acesso dos caminhões às áreas de descarregamento, a mercadoria desembaraçada em canal verde poderia ser entregue diretamente ao transportador responsável por conduzi-la do porto até o estabelecimento do importador.

Além da maior agilidade no fluxo de retirada da carga desembaraçada da zona primária, surge mais uma vez a questão do modelo de cobrança de serviços de armazenagem e capatazia. A cobrança de tarifas de movimentação de contêineres em valores equivalentes (ou superiores) ao valor de um período de armazenagem, além de outras despesas fixas cobradas pelos recintos, tem deixado insatisfeitos os usuários da modalidade, conforme apurado junto a representantes do Fórum Consultivo OEA.

Na tabela abaixo, apresenta-se o comparativo entre as operações realizadas na modalidade Despacho sobre Águas, outras declarações de importadores OEA e demais operadores.



Tabela 42 - Comparativo entre importações Geral, OEA e Despacho sobre Águas

Situação	Quantidade	Chegada - Entrega (horas)
Despacho Sobre Águas	5.446	65,20
OEA - Exceto Despacho sobre Águas	14.120	194,90
Geral - Exceto anteriores	125.241	236,87

**Diagnóstico:** A utilização do Despacho sobre Águas representa um grande avanço na redução dos tempos médios de despacho. Na comparação realizada entre operações do modal marítimo, constata-se que o tempo necessário para se realizar uma operação com o Despacho sobre Águas é aproximadamente 73% menor que aqueles realizados pelos demais operadores não OEA. Na comparação com importadores OEA que utilizaram outras modalidades de declaração, em especial pelo fato de necessitarem de licenciamento após a chegada da carga no País a redução também é significativa, de aproximadamente 66%.

**Análise:** A utilização da modalidade de Despacho sobre Águas está restrita aos operadores OEA, cujas importações não necessitem de Licenciamento após a Chegada da Carga no País. É certo que a ampliação dessa modalidade de declaração a

todos os operadores na importação traria redução de tempos e de custo ao País.

**Recomendação:** Recomenda-se a expansão do programa OEA a outros órgãos que realizam o controle administrativo nas importações, de forma a ampliar o rol de operadores beneficiados pelo Despacho sobre Águas.

Recomenda-se avaliar a possibilidade de utilização da modalidade de Despacho sobre Águas por parte de todos os operadores na importação, resguardada a necessária segurança quando se trata de comércio internacional.

Outra recomendação é a ampliação da sistemática de despacho antecipado para outros modais, possibilitando também o Despacho sobre Nuvens no modal aéreo e o Despacho sobre Rodas no modal rodoviário.



## Dos processos com licenciamento ou anuência

O processo de importação brasileiro exige a atuação de diversos órgãos de controle aduaneiro e administrativo. Para o controle aduaneiro, há a atuação exclusiva da RFB; diferentemente do controle administrativo, em que 12 órgãos participaram durante o período do estudo, sendo responsáveis por diversos controles que se traduzem na emissão de Licenciamento de Importação (LI).

A atuação dos órgãos de controle administrativo pode ocorrer em três momentos distintos a saber:

1. **Licenciamento com deferimento anterior à chegada da carga:** neste tipo de licenciamento, não há interferência no fluxo físico da carga importada, não se gerando tempo adicional para qualquer dos fluxos avaliados no estudo. Em regra, este tipo de licenciamento é condição para o embarque da carga no exterior, com ou sem restrição de data, sendo obrigatório seu deferimento para registro da DI do produto que o requeira.
2. **Licenciamento com deferimento após a chegada da carga e anterior ao registro da DI:** Ao contrário do anterior, o licenciamento com deferimento após a chegada da carga faz parte do fluxo físico das importações e compõe os fluxos 2 e 4, avaliados neste estudo. Neste tipo de licenciamento, o registro da LI pode ser feito antes ou após a chegada da importação. Porém, somente após a presença de carga, e apresentação da LI com os demais documentos e recolhimentos pertinentes é que se inicia o trabalho de análise do órgão de controle.
3. **Licenciamento com deferimento após o registro da DI:** Este tipo de licenciamento ocorre quando a RFB ou, em alguns casos, o importa-

dor, verifica a necessidade de emissão de uma LI substitutiva ou de nova LI em virtude de reclassificação fiscal das mercadorias importadas ou alteração de dados que descaracterizem a LI anterior. Tal fato somente ocorre após o registro da declaração e, portanto, a sua análise é efetuada em etapa diferente e posterior à dos licenciamentos feitos antes do registro da declaração.

4. **Outras anuências obrigatórias sem necessidade de licenciamento:** Além das importações e etapas que podem requerer o vínculo de uma LI, há também a fiscalização de embalagens de madeira, que requer análise, anuência e liberação de um órgão de controle. Esta atividade é realizada pelo Mapa e pode ser executada anterior ou posteriormente ao atraque/chegada da mercadoria, de acordo com os procedimentos específicos de cada unidade local do Mapa, podendo ser físico ou eletrônico, conforme disponibilidade de estrutura do Mapa no local. Em razão da importância dessa atividade, serão apresentados dados relativos à fiscalização realizada na unidade de Santos, onde há sistema informatizado e o gerenciamento de riscos é utilizado.

Para fins deste estudo, e por conta da especificidade do TRS, serão considerados os momentos em que a anuência/licenciamento faz parte do fluxo físico da importação e, portanto, pode interferir nos tempos praticados no País para a liberação de importações.

Apesar dessa premissa, e com o objetivo de estimular a execução de estudos de tempos em órgãos de controle administrativo, serão apresentados os dados totais de todos os órgãos anuentes, com os respectivos tempos médios de atuação, não sendo aplicados critérios de exclusão de *outliers*. Como consequência, não é possível a vinculação com as tabelas utilizadas até o momento neste estudo.

## 1. Licenciamento com deferimento anterior à chegada da carga

Como citado, o processo de licenciamento pode ocorrer em momentos variados, a depender ou não da obrigatoriedade da chegada da carga no País. Com o objetivo de melhor esclarecer esse processo, será apresentada uma tabela com o quantitativo de LI e tempo médio por órgão anuente, para o **momento anterior à chegada da carga no País**, ou seja, este tipo de licenciamento se completou antes da Presença de Carga e, por consequência, não afetou a dinâmica de liberação de cargas.

Destaca-se que o quantitativo encontrado na tabela a seguir é relativo aos **licenciamentos**

**deferidos**, não sendo possível fazer a inter-relação com o quantitativo de DI, utilizado neste estudo até o momento. Deve-se, ainda, atentar para o fato de que o fluxo de um pedido de licenciamento tem suas peculiaridades, exigindo que os dados apresentados sejam analisados com cautela.

Outra observação importante quanto aos resultados a serem apresentados é o fato de que são relativos apenas ao **modal marítimo**. Este recorte foi feito em decorrência de limitações de acesso a dados dos demais modais no momento da confecção deste estudo. Relembrando também que **não foram** aplicados critérios de **exclusão de outliers** para a tabela 43, abaixo apresentada.

Tabela 43 - Tempo médio e quantidade de Lis por órgão de controle administrativo

Órgão de Controle	Quantidade de Licenciamentos	Tempo Médio entre o Pedido e o Deferimento da LI
ANP	3.798	29,54
Anvisa	15.021	304,07
BB	28	74,36
Cnen	65	268,4
CNPQ	50	1,74
Decex	107.656	95,36
DFPC (Exército)	1.636	467,23
DPF	638	139,38
Ibama	3.172	160,48
Inmetro	13.856	410,68
Mapa	12.392	505,43
MCTic	591	96,62
<b>Total Geral</b>	<b>158.903</b>	<b>178,34</b>

**Diagnóstico:** Como se observa, 12 órgãos de controle atuaram na emissão de licenciamentos para os meses objeto deste estudo. Ao todo, foram deferidos 158.903 licenciamentos, com o tempo médio de 178,34 horas.

**Análise:** Apesar de não ser objeto deste estudo, a apresentação desses dados pode contribuir para o aperfeiçoamento do controle administrativo sobre as importações brasileiras, na medida em que possibilita conhecer a situação atual e perceber oportunidades de melhoria.

Os dados apresentados são singelos, pois foram considerados apenas os marcos de início e término da etapa. Para se fazer alguma afirmativa sobre esses tempos, seria necessário um estudo específico sobre o processo tratado ou o aproveitamento de estudos já realizados.

**Recomendações:** Recomenda-se aos demais órgãos que atuam no controle administrativo de importações a realização de estudo específico sobre os tempos praticados, com a identificação dos pontos a aprimorar.

## 2. Licenciamento com deferimento após a chegada da carga e anterior ao registro da DI

Durante a análise dos tempos dos fluxos 2 a 4, foi possível identificar uma etapa chamada Registro LI – Deferimento LI. Essa etapa faz parte do controle realizado sobre as importações e afeta o fluxo físico da carga.

Para a análise deste bloco, os dados apresentados são relativos à DI e seguem todas as regras

aplicadas para exclusão de *outliers*.

Inicialmente, é essencial apresentar o quantitativo de declarações de importação, por modal, submetidas ao licenciamento.

Ressalta-se que o marco adotado para a separação entre os momentos do licenciamento é a Presença de Carga pelo recinto alfandegado, identificado na tabela abaixo, que apresenta o quantitativo total de DI e a segregação de acordo com a Presença de Carga.

Tabela 44 - Momento do licenciamento - antes ou depois da Presença de Carga

Modal	Total DIs	Presença de carga	
		Antes	Depois
Marítimo	60.972	43.098	17.874
Aéreo	17.975	8.698	8.890
Rodoviário	3.776	236	3.540
<b>Total</b>	<b>82.723</b>	<b>52.032</b>	<b>30.304</b>

Os números mostram que 82.723 DI necessitaram de licenciamento, sendo 52.032 (62,89% do total) antes da Presença de Carga e outras 30.304 (37,11%) após esse marco.

Na tabela abaixo, é possível identificar se o licenciamento ocorreu antes ou depois do Registro da DI. Esta distinção se mostra relevante em virtude de caracterizar, ou não, a obrigação do importador de providenciar tal licença para cumprir o previsto na legislação. Algumas situações podem exigir a emissão de uma nova LI ou uma LI substitutiva, como resultado de ocorrências verificadas durante o controle aduaneiro. Em geral, acontece no caso de reclassificação fiscal dos itens que estão sendo importados.

Tabela 45 - Momento do licenciamento - antes ou depois do Registro da DI

Modal	DIs com LI Após Presença	Registro da DI	
		Antes	Depois
Marítimo	17.874	17.616	258
Aéreo	8.890	8.806	84
Rodoviário	3.540	3.531	9
<b>Total</b>	<b>30.304</b>	<b>29.953</b>	<b>351</b>

Os números dessa tabela demonstram que, como regra geral, o licenciamento ocorreu antes do Registro da DI, sendo registradas 29.953 DI (98,84% do total) com licenciamento nesse momento. Por outro lado, foram 351 casos (1,16% do total) em que houve o licenciamento após o Registro da DI, ou seja, durante o controle aduaneiro.

Após a aplicação das regras para exclusão de *outliers*, chegou-se ao seguinte quantitativo de declarações para este estudo sobre o licenciamento:

Tabela 46 - Quantitativo após exclusão de outliers

Modal	DIs com LI Após Presença	Registro da DI	
		Antes	Depois
Marítimo	16.543	16.301	242
Aéreo	8.323	8.245	78
Rodoviário	3.535	3.528	7
<b>Total</b>	<b>28.401</b>	<b>28.074</b>	<b>327</b>

Assim como na aferição dos tempos para os fluxos já expostos, aplicou-se a mesma metodologia para exclusão de *outliers* no tratamento dos dados do licenciamento.

Como visto na tabela 46, foram excluídos 1.903 registros, permanecendo, como objeto de estudo, 28.401 dados.

Análise dos tempos médios para o licenciamento com deferimento após a chegada da carga e anterior ao registro da DI

Após identificação das declarações que necessitaram de licenciamento, assim como o momento em que este ocorreu, serão apresentados os tempos médios totais por modal e por canal. Em seguida, haverá o detalhamento de cada modal.

É importante notar que serão apresentados os tempos médios apenas para os Licenciamentos que exigiam a Presença de Carga como requisito para o Deferimento da LI. O termo inicial para contagem do tempo desta etapa é o Registro da LI;

porém, caso essa data tenha sido anterior à Presença de Carga, a última será considerada como termo inicial para aferição do tempo da etapa. Essa medida se fez necessária em razão da atividade dos órgãos de controle somente se iniciar com a informação de que a carga está no País.

Tempos médios entre o Registro da LI e o seu deferimento, considerando-se a aferição após a exclusão dos *outliers*

A tabela abaixo apresenta os tempos médios e quantidades de declarações de importação que necessitaram de licenciamento.

Tabela 47 - Tempo médio para o deferimento da LI - Situação: Antes do registro da DI - todos os modais

Modal	Quantidade	Tempo Médio Registro - Deferimento LI
Marítimo	16.301	108,44
Aéreo	8.245	99,71
Rodoviário	3.528	34,19

**Diagnóstico:** Os números indicam que no modal marítimo, o tempo médio para Deferimento da LI foi de 108,44 horas, cerca de três vezes o encontrado para o modal rodoviário.

**Recomendação:** Recomenda-se a realização de estudo específico ou aproveitamento de estudos eventualmente existentes para se identificar as etapas que compõem o processo de Licenciamento, a ser realizado em todos os órgãos de controle.

Análise de licenciamento com deferimento antes do registro da DI – por modal

Objetivando melhor esclarecer os tempos praticados para o licenciamento, serão apresentadas tabelas para cada modal estudado e a segregação por canais.

Tabela 48 - Tempo médio para o deferimento da LI - Situação: antes do registro da DI - marítimo

Canal	Quantidade	Tempo Médio Registro - Deferimento LI
Amarelo	99	152,78
Verde	15.896	107,86
Vermelho	306	124,17
Total Geral	16.301	108,44

**Diagnóstico:** Os tempos médios do licenciamento são diferentes quando se avalia o canal de conferência aduaneira para o qual a importação foi selecionada. Para o canal verde, foram 107,86 horas; enquanto para o canal amarelo, o tempo médio encontrado foi de 152,78 horas; e para o canal vermelho, apurou-se o tempo médio de 124,17 horas.

**Análise:** A diferença de tempo entre os canais pode ser explicada pelo volume de dados submetidos à aplicação do cálculo da média. Quanto

maior a população, menor o tempo médio. Outros fatores, tais como tipo de produto importado, disponibilidade de equipes ou demora por parte do importador em realizar pagamento da GRU também podem contribuir para explicar o tempo médio e as diferenças entre os modais.

**Recomendação:** Recomenda-se a realização de estudo específico ou aproveitamento de estudos eventualmente existentes para se identificar as etapas que compõem o processo de licenciamento, a ser realizado em todos os órgãos de controle.

Tabela 49 - Tempo médio para o deferimento da LI - Situação: antes do registro da DI - aéreo

Canal	Quantidade	Tempo Médio Registro - Deferimento LI
Amarelo	94	190,88
Verde	8.043	97,46
Vermelho	108	187,69
<b>Total Geral</b>	<b>8.245</b>	<b>99,71</b>

**Diagnóstico:** Assim como no marítimo, os tempos praticados pelos órgãos de controle são maiores nos canais amarelo e vermelho. No modal aéreo, a diferença entre o tempo médio desses canais e o aferido para o canal verde é de cerca de 89%. Para o canal verde, verificou-se um tempo médio de 97,46 horas, enquanto para os canais amarelo e vermelho foram 190,88 e 187,69 horas, respectivamente.

**Análise:** A diferença de tempo entre os canais pode ser explicada pelo volume de dados submetidos à aplicação do cálculo da média. Quanto

maior a população, menor o tempo médio. Outros fatores, tais como tipo de produto importado, disponibilidade de equipes ou demora por parte do importador em realizar pagamento da GRU podem contribuir para explicar o tempo médio e as diferenças entres os modais.

**Recomendação:** Recomenda-se a realização de estudo específico ou aproveitamento de estudos eventualmente existentes para se identificar as etapas que compõem o processo de licenciamento, a ser realizado em todos os órgãos de controle.

Tabela 50 - Tempo médio para o deferimento da LI - Situação: antes do registro da DI - rodoviário

Canal	Quantidade	Tempo Médio Registro - Deferimento LI
Amarelo	10	74,76
Verde	3.446	33,99
Vermelho	72	38,22
<b>Total Geral</b>	<b>3.528</b>	<b>34,19</b>

**Diagnóstico:** Os tempos para o licenciamento para as declarações posteriormente selecionadas para os canais verde e vermelho foram próximos – 33,99 e 38,22 horas, respectivamente; enquanto, para o canal amarelo, a oscilação foi maior, chegando ao dobro dos demais canais (74,76 horas).

**Análise:** A diferença de tempo entre os canais pode ser explicada pelo volume de dados submetidos à aplicação do cálculo da média. Quanto maior a população, menor o tempo médio. Apesar disso, verificou-se que o tempo médio para o licenciamento de declarações posteriormente selecio-

nadas para o canal vermelho foi pouco superior ao tempo encontrado para as declarações direcionadas para o canal verde. Outros fatores, tais como tipo de produto importado, disponibilidade de equipes ou demora por parte do importador em realizar pagamento da GRU podem contribuir para explicar o tempo médio e as diferenças entres os modais.

**Recomendação:** Recomenda-se a realização de estudo específico ou aproveitamento de estudos eventualmente existentes para se identificar as etapas que compõem o processo de licenciamento, a ser realizado em todos os órgãos de controle.

### Análise específica referente aos tempos de deferimento/anuência dos órgãos de controle Anvisa e Mapa

Os órgãos de controle administrativo Anvisa e Mapa têm participação importante e significativa no tempo necessário para a liberação de cargas importadas, atuando na inspeção física e emissão de licenças. Por este motivo, decidiu-se destacar os tempos desses órgãos, detalhando melhor o fluxo adotado em seus processos internos. As informações que serão apresentadas não são suficientes para se emitir recomendações mais aprofundadas para cada órgão, em razão da necessidade de realização de estudo específico focado no processo de licenciamento de cada órgão e os tempos praticados.

Destaca-se que os tempos médios aferidos são relativos ao licenciamento que afeta a dinâmica da liberação de cargas, ou seja, aquele que depende da chegada da carga no País para que o processo seja analisado.

Inicialmente, serão vistos os dados da Anvisa, segregados por modal, finalizando com a apresentação das informações do Mapa.

#### Licenciamento com deferimento/anuência da Anvisa

A Anvisa tem papel importante no processo de controle administrativo das importações e sua atuação afeta a agilidade na nacionalização de cargas.

Os dados e informações expostos para a Anvisa relacionam-se aos modais aéreo e marítimo, em

decorrência da falta de informações para o modal rodoviário.

#### Fluxo interno do licenciamento na Anvisa

De forma resumida, e levando-se em conta os atores que têm responsabilidade em cada etapa do processo, o fluxo de um licenciamento pode ser representado pela figura abaixo, em que o início do processo se dá com a Presença de Carga (para casos de Registro da LI antes da Presença da Carga). É possível o importador efetuar o Registro da LI em momento posterior à Presença de Carga, o que desloca o termo inicial para esse ponto. Em suma, a data inicial da contagem de tempo do fluxo da Anvisa será a do evento que ocorrer por último - Registro da LI ou Presença de Carga.

O marco seguinte é composto pela emissão, pagamento e compensação da GRU, sob responsabilidade do importador. A obrigação de aguardar a compensação do pagamento deriva de marco normativo do órgão e causa impacto no cumprimento da obrigação pecuniária.

Por fim, acontece a análise e, em regra, o Deferimento da LI, que é de responsabilidade da Anvisa. Na etapa de Deferimento da LI há casos em que o importador é instado a sanear o pedido de licenciamento feito ou apresentar informações complementares para que o processo seja finalizado. Por limitação de informações em sistema, essa etapa não foi considerada, permanecendo inserida no Deferimento da LI.

O fluxo estabelecido para esses casos é o apresentado na figura 7:

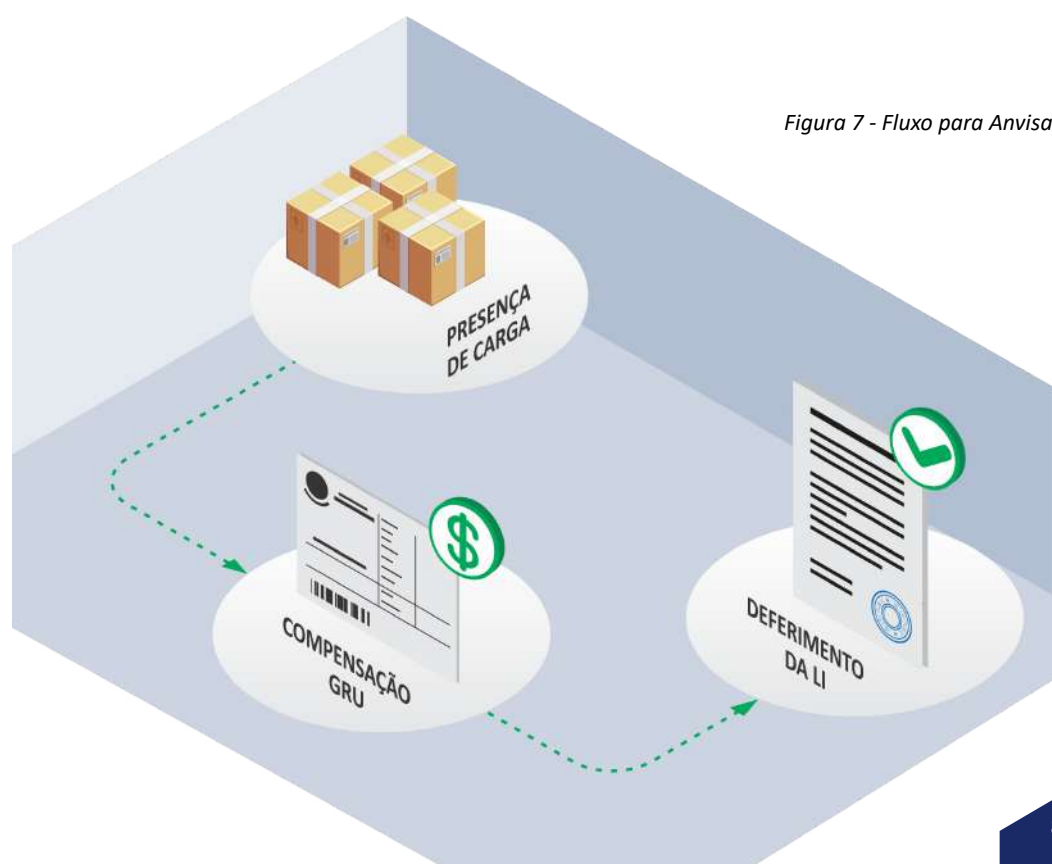


Figura 7 - Fluxo para Anvisa

**Análise:** A compensação do pagamento da taxa da Anvisa é o ponto de partida para a análise do pedido de licenciamento e prosseguimento do fluxo de importação. É permitido ao importador registrar o seu pedido de licenciamento anteriormente à chegada da carga; porém, a análise somente tem início após cumpridas as condições de chegada da carga e compensação bancária do pagamento realizado.

**Recomendação:** Recomenda-se o acréscimo de funcionalidades nos sistemas de comércio exterior, para permitir a centralização dos pagamentos de tributos e outros encargos, possibilitando ao importador o acesso a um único local para cumprimento pecuniário de suas obrigações, eliminando-se etapas burocráticas, como a compensação bancária e a multiplicidade de sistemas/mecanismos de arrecadação.

#### Fluxo interno do licenciamento na Anvisa – por modal

Na avaliação por modal, será considerada uma etapa a mais, de responsabilidade do importador, e que serve para indicar que nem todo o tempo atribuído aos órgãos anuentes é de sua efetiva responsabilidade. Abaixo os dados agregados para os casos de licenciamento da Anvisa no período:

##### Modal marítimo

O quantitativo de DI com licenciamento a ser analisado pela Anvisa, para o modal marítimo, foi de 7.468 no período estudado, havendo a apreciação do pedido de licenciamento anteriormente à chegada da carga no País, para 5.473 declarações; restando, portanto, 1.995 declarações com licenciamento após a chegada da carga e que também tiveram seu tempo aferido no estudo. Os *outliers* excluídos somaram 23.

Tabela 51 - Anvisa - Importações com LI - Marítimo

TOTAL DIs INICIAL	7.468
Quantidade DIs com LI deferida antes da presença de carga	5.473
Quantidade de DIs analisadas com LI	1.995
Quantidade de <i>outliers</i>	23

Tabela 52 - Anvisa - Tempo Médio - Marítimo

Tempo médio total entre a presença da carga e o deferimento da LI (em horas)	217,78	100%
Tempo entre a presença de carga e a compensação da taxa da ANVISA (em horas)	140,28	64%
Tempo entre a compensação da taxa da ANVISA e a atuação do órgão sobre o licenciamento (em horas)	77,50	36%

##### Modal aéreo

Para o modal aéreo, o quantitativo de DI com licenciamento analisadas pela Anvisa foi de 2.295 no período estudado, havendo a apreciação do pedido de licenciamento anteriormente à chegada da carga no País para 517 declarações; restando, portanto, 1.778 declarações com licenciamento após a chegada da carga e que também tiveram seu tempo aferido no estudo. Os *outliers* excluídos somaram 53.

Tabela 53 - Anvisa - Importações com LI - aéreo

TOTAL DIs INICIAL	2.295
Quantidade DIs com LI deferida antes da presença de carga	517
Quantidade de DIs analisadas com LI	1.778
Quantidade de <i>outliers</i>	53

Tabela 54 - Anvisa - Tempo Médio - aéreo

Tempo total entre a presença de carga e o deferimento da LI	219,66	100%
Tempo entre a presença de carga e a compensação da taxa da ANVISA	171,85	78%
Tempo entre a compensação da taxa da ANVISA e a atuação do órgão sobre o licenciamento	47,80	22%



**Diagnóstico/Análise:** Como mostrado nas tabelas 52 e 54, do tempo total necessário para o processo de licenciamento no modal marítimo, cerca de 64% do período é consumido pelo importador para atender ao requisito de pagamento da taxa respectiva e para aguardar a compensação bancária. Somente 36% do tempo (77,5 horas) é efetivamente empregado pelo órgão anuente para atendimento do pleito. Na mesma linha, tem-se no modal aéreo um percentual de 78% do tempo para o importador e apenas 22% para o órgão anuente.

Um fator importante a se considerar para os tempos encontrados é a instabilidade do sistema Datavisa<sup>20</sup> que, segundo representante dos Sindicatos dos Despachantes do Estado de São Paulo, dificulta o cumprimento célere das etapas de Registro da LI e emissão de GRU.

**Recomendação:** Recomenda-se a realização de estudo específico ou aproveitamento de estudos eventualmente existentes para se identificar as etapas que compõem o processo de licenciamento, a ser realizado em todos os órgãos de controle.



Foz do Iguaçu

20 Datavisa: sistema de gestão dos processos de licenciamento da Anvisa.

## Licenciamento com deferimento/anuência do Mapa

Por limitações decorrentes da falta de informações em sistemas informatizados, não houve segregação do tempo entre a Presença de Carga e o Deferimento da LI em etapas. Por consequência, a falta de mais dados resultou na impossibilidade de se aferir o tempo entre a presença de carga e o posicionamento do contêiner na área de inspeção, por exemplo. A falta de informações também comprometeu o estudo para o modal rodoviário. Por esse motivo, serão avaliados apenas os modais marítimo e aéreo.

### Modal marítimo

Tabela 55 - Mapa - Importações com LI - marítimo

TOTAL DIs INICIAL	11.759
Quantidade DI com deferimento antes da presença (não impacta no tempo da liberação da carga)	1.785
Quantidade de DIs com pedido pós presença de carga	9.974
Nº <i>OUTLIER</i>	258
Quantidade de DI analisadas	9.716
Média de tempo entre a presença de carga e o deferimento da LI	155,66

### Modal aéreo

Tabela 56 - Mapa - Importações com LI - aéreo

TOTAL DIs INICIAL	1.218
Quantidade DI com deferimento antes da presença (não impacta no tempo da liberação da carga)	1
Quantidade de DIs com pedido pós presença de carga	1.217
Nº <i>OUTLIER</i>	28
Quantidade de DI analisadas	1.189
Média de tempo entre a presença de carga e o deferimento da LI	112,97

**Diagnóstico:** Pelos dados das tabelas acima, no modal marítimo, são necessárias 155,66 horas para que o Mapa defira o licenciamento na importação; enquanto no modal aéreo, o procedimento é finalizado em 112,97 horas.

**Análise:** A carência de informações não permitiu determinar os motivos para a diferença entre os tempos médios dos dois modais. A falta de pessoal para atuar em unidades do modal marítimo pode ser uma das causas.

**Recomendação:** Recomenda-se a realização de estudo específico ou aproveitamento de estudos eventualmente existentes para se identificar as etapas que compõem o processo de licenciamento, a ser realizado em todos os órgãos de controle.

## Anuência Mapa em importações com embalagem de madeira

Além da análise dos tempos praticados para o licenciamento na importação, avaliou-se o período necessário para a liberação de importações que tenham embalagem de madeira, haja vista que compete ao Mapa a fiscalização dessas situações.

Como as informações sobre este tipo de fiscalização são limitadas, o estudo restringiu-se a Alfândega do Porto de Santos, onde existe sistema eletrônico para o gerenciamento. Os resultados da análise serão apresentados nas tabelas 57 e 58, a seguir.

### Quantitativo de contêineres

O primeiro aspecto a ser apreciado é o percentual de contêineres selecionados para inspeção. A tabela abaixo revela que foram inspecionados cerca de 28.700 contêineres, o que representa aproximadamente 19,8% do total de unidades de carga movimentadas no local e no período.

Tabela 57 - Mapa - Quantidade contêineres - Embalagem de madeira - marítimo

Quantidade de contêineres liberados	145.299
Quantidade de contêineres selecionados	28.773
Percentual selecionado	19,8%

O gerenciamento de riscos para seleção de contêineres a serem fiscalizados não é uma regra aplicada em âmbito nacional, o que leva à inspeção de todas as unidades de cargas nas demais unidades do País.

#### Tempo médio na fiscalização

Conforme tabela abaixo, foram empregadas 163,34 horas para o fluxo total, que é aquele compreendido entre a chegada da carga e a liberação por parte do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro<sup>21</sup>). Desse período, 68% do tempo foi ocupado no posicionamento da unidade de carga; enquanto 32% coube ao órgão de controle, para inspeção e liberação.

Tabela 58 - Mapa - Tempo médio - Fiscalização de embalagem de madeira - marítimo

Tempo total entre a chegada da carga e liberação pela Vigiagro	163,34	100%
Tempo entre a chegada da carga e o posicionamento realizado pelo Recinto	111,33	68%
Tempo entre o posicionamento do container e análise da Vigiagro	52,01	32%

**Diagnóstico/Análise:** Essa atividade pode ser realizada em qualquer momento do fluxo da importação e, por isso, não é possível inseri-la em um ponto específico. Os dados, portanto, prestam-se somente a informar os envolvidos no processo e a evidenciar as possibilidades de melhoria.

Perceba-se, contudo, que quando a fiscalização de embalagens de madeira ocorre após o Desembarço da declaração de importação, é obstada a saída da carga do recinto alfandegado até a conclusão dos procedimentos fiscalizatórios. Essa situação é crítica quando o órgão anuente não trabalha com gerenciamento de riscos, tendo em vista o grande volume de importações realizadas no País e a movimentação das cargas em decorrência dessa fiscalização.

Representantes do setor privado também levaram ao conhecimento da equipe do estudo que situações que poderiam ser resolvidas com fumigação ou destruição da embalagem não mais são aceitas, obrigando-se a devolução ao exterior.

**Recomendação:** Recomenda-se que o procedimento adotado na unidade de Santos seja estendido às demais unidades do País no que se refere ao gerenciamento de riscos para identificação e seleção das cargas para inspeção física, levando-se em conta os resultados obtidos nas fiscalizações realizadas.

Recomenda-se, ainda, avaliar a possibilidade de utilização de inspeções físicas realizadas por outros setores do Mapa para cumprimento da exigência em tela.



Fiscalização de embalagem de madeira

21 O Vigiagro faz parte da estrutura do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

## 5.5 Considerações finais

### 5.5.1 Constatações do estudo

- A.** A divisão do processo de importação em 4 fluxos possibilitou representar a realidade do Brasil e facilitou a compreensão das etapas que os compõem, assim como a influência de cada interveniente público e privado na formação do tempo total. Suas análises, divididas por modais, com a identificação das diversas unidades, também possibilitou identificar os principais gargalos, analisar as causas e propor recomendações específicas para a evolução dos processos. Além disso, a comparação de desempenho entre as 99 unidades locais da RFB contribuirá para a identificação de boas práticas a serem compartilhadas entre si.
- B.** Da análise dos resultados, percebe-se que a aduana brasileira atua intensivamente com gerenciamento de riscos para 100% das cargas. Com atuação inteligente, em que equipes da RFB traçam perfis de risco e programam controles automatizados com a ajuda de inteligência artificial, em 97,68% dos casos a intervenção humana no fluxo físico da carga é mínima e a liberação, por meio do desembaraço da declaração de importação, ocorre de forma automatizada. Dessa forma, a fiscalização direciona a seleção para as cargas que ofereçam maiores riscos à saúde, ao meio ambiente, ao consumidor, à livre concorrência, dentre outros bens tutelados pelo Estado, representando, em média, 2,32% da amostra considerada e menos de 4,5% do total das declarações no ano de 2019.
- C.** Outro ponto que se destaca positivamente é o fato de que, para todos os fluxos e modais de transporte objeto do estudo, os tempos médios possuem valores superiores às medianas, demonstrando que grande parte das operações é executada em tempos menores que os tempos médios. Portanto, como um dos objetivos do TRS é proporcionar previsibilidade aos operadores de comércio exterior, é válido presumir a liberação de cargas, em grande parte dos casos, em menor tempo do que as médias apuradas.
- D.** Importante destacar também os benefícios constatados para os importadores certificados pelo Programa OEA da RFB. Enquanto operações normais alcançam a média de 207,38 horas entre a Chegada e a Entrega da Carga, operações OEA fluem 32,37% mais rápido, na média, em todos os modais (140,25 horas). Ressalta-se que, no modal rodoviário o ganho supera 60% de redução no tempo em relação às cargas de operadores não OEA.
- E.** Na linha dos benefícios dos operadores com certificação OEA, uma modalidade de despacho diferenciada para o modal marítimo e exclusiva para esses importadores, com registro antecipado da declaração de importação, é o Despacho sobre Águas. O estudo comprovou que essas operações alcançaram uma redução significativa de tempo - 72,47%, em média, no modal marítimo (entre a Chegada e a Entrega da Carga: de 236,87 horas para 65,20 horas).
- F.** Ainda quanto ao Programa OEA, chama atenção a diferença entre as operações registradas como Despacho sobre Águas e aquelas registradas como Despacho Normal, ainda que por operadores OEA. A regra que limita o Despacho sobre Águas somente aos casos em que não há licenciamento ou este ocorre antes do registro da declaração é uma janela de oportunidade para a agilização da liberação das importações, demonstrando o potencial de ganho que se poderá obter por meio da evolução do Programa OEA Integrado, que ampliará seus benefícios com a inserção dos órgãos de controle administrativo. Com isso, espera-se significativa redução nos tempos de atuação desses órgãos para os operadores certificados como OEA Integrado (entre a aduana e o respectivo órgão anuente envolvido na operação).
- G.** Passando-se para a análise do fluxo de maior ocorrência (Fluxo 1 - Canal Verde sem Licenciamento), percebeu-se que as etapas de Registro da DI e de Entrega da Carga ao Importador consumiram aproximadamente 80% do tempo médio total; tempos cuja responsabilidade é influenciada diretamente por ações do importador da mercadoria, demonstrando que o maior interessado na agilidade do fluxo é também, no mais das vezes, responsável pela sua morosidade.
- H.** O setor privado representa o ponto nevrálgico para que os tempos de liberação de mercadorias importadas no País sejam mais ágeis, fato constatado em todos os modais e etapas nas quais interfere, em especial quando necessário efetuar o Registro da LI ou da DI, cumprir exigências dos órgãos de controle e efetuar a retirada de cargas dos recintos alfandegados. As principais causas apontadas para essa demora foram o planejamento financeiro e logístico e a variação cambial, além da cobrança por períodos de armazenagem por parte dos depositários.
- I.** Outro importante fator para a obtenção de avanços nos tempos praticados na importação é a forma de atuação dos órgãos de controle, em que há um sequencialismo de ações, sendo que o controle administrativo é realizado sempre antes do controle aduaneiro, acabando por impactar negativamente a agilidade que deve existir no processo. Essa condição atrasa o registro da DI consideravelmente para os fluxos 2 e 4. No fluxo 2, por exemplo, a soma das médias de tempos

entre as etapas contidas entre a Presença de Carga e o Registro da DI supera 50% do tempo total, consumindo quase 170 horas.

- J. Ficou claro que o modal rodoviário é o mais ágil dentre os modais, alcançando um tempo médio geral de 45,21 horas no fluxo de maior ocorrência (fluxo 1), em contrapartida ao modal marítimo, que atinge média geral de 209,82 horas. Esses resultados decorrem das características de seu processamento, especialmente pelo fato das cargas poderem ser movimentadas sem a necessidade de apoios logísticos ou de infraestrutura especial. Por exemplo, uma mercadoria, transportada por um caminhão, é capaz de ter sua movimentação realizada dentro do recinto sem a necessidade de utilização de equipamentos como guindastes, e não se sujeita a restrições causadas por outras cargas, como o caso do empilhamento de contêineres, muito comum no modal marítimo.
- K. Percebe-se também que há forte influência da transferência de cargas entre os recintos nos tempos médios aferidos, especialmente com relação ao modal marítimo. Para esses casos em que a carga é movimentada para outro recinto, a transferência só se inicia após o final da descarga completa da embarcação, elevando o tempo para a Presença de Carga ser reconhecida pelo depositário no recinto que a recebe.
- L. Por parte da RFB, questões como a baixa quantidade de lotes de seleção para conferência aduaneira, atuação restrita ao horário comercial e falta de agilidade na distribuição da DI impactaram negativamente as etapas sob sua responsabilidade. Percebeu-se também uma assimetria na quantidade de declarações entre as unidades, situação agravada pelo desequilíbrio na força de trabalho entre essas localidades.
- M. Os diferentes tempos de despacho praticados pelas unidades locais podem ser entendidos como indicativos de falta de harmonização de procedimentos. Embora as regras sejam únicas em todo o País, há procedimentos operacionais passíveis de alinhamento e harmonização, inclusive com uma distribuição mais uniforme da carga de trabalho. Os resultados que podem vir são importantes e positivos, tanto para os órgãos de controle (agilidade, uniformidade e transparência), como para os intervenientes (principalmente a previsibilidade).
- N. Para os casos em que há fiscalização de embalagem de madeira pelo Mapa, o impacto é de 52 horas, em média, ressaltando que isso pode ocorrer em qualquer ponto do fluxo, mas sempre após a Presença de Carga. Além disso, constata-se que, nos casos em que a carga precisa ser vistoriada por outro órgão de controle, seja administrativo ou pela aduana, a mercadoria é movimentada múltiplas vezes entre a área de armazenagem e a de conferência, ocorrendo inclusive quando há outras inspeções do próprio Mapa, como por exemplo, nos casos em que há presença de embalagem de madeira e também necessidade de licenciamento do órgão após a presença de carga. Essa falta de coordenação entre os agentes para a realização de inspeções ocasiona perdas significativas de tempo e aumentos de custo com movimentação.
- O. Percebe-se, portanto, que a fiscalização de embalagem de madeira, por não haver regra quanto ao momento em que se realiza e pela falta de coordenação entre os agentes públicos, exerce impacto em todos os fluxos. Com relação ao fluxo 1, há o impedimento da entrega da carga, e com relação ao fluxo 2, ao 3 vermelho e ao 4 vermelho, o impacto ocorre devido à múltipla movimentação da carga para área de inspeção.
- P. O pagamento de taxas dos órgãos de controle administrativo também se evidenciou como um entrave à celeridade do processo, uma vez que o pagamento da GRU e a compensação bancária consomem a maior parcela de tempo para o deferimento dos licenciamentos. O impacto na etapa de Deferimento da LI representa entre 64% (marítimo: 140,28 horas) a 78% (aéreo: 171,85 horas) do tempo para sua conclusão, afetando os fluxos 2 e 4 significativamente.
- Q. Para todos os 4 fluxos, constatou-se que a Entrega da Carga é impactada negativamente também pela necessidade de cumprimento de obrigação junto às Sefaz, com o pagamento ou a exoneração do ICMS. Boa parte dos estados da federação não possui sistemas nem processos automatizados, exigindo dos importadores a apresentação de documentos físicos e o pagamento de guias bancárias. Em uma próxima versão do estudo, o detalhamento dessa etapa poderá contribuir para a melhor avaliação dos pesos das atividades nela compreendidas, assim como para desenvolvimento de ações de melhoria. De qualquer forma, fica evidenciada a necessidade de harmonizar e automatizar os meios de pagamento.

### 5.5.2 Conclusões

- A.** O desenvolvimento deste estudo de tempos vem para enriquecer e impulsionar a modernização dos processos de comércio exterior que o Brasil já vem promovendo nos últimos anos. Desde o início do desenvolvimento do Programa Portal Único de Comércio Exterior, no ano de 2014, o mapeamento de processos envolveu, de forma inédita, todos os intervenientes públicos e privados na identificação de redundâncias, ineficiências e, especialmente, na busca por soluções aderentes às necessidades dos usuários.
- B.** Desenvolver e implementar o primeiro estudo de tempos brasileiro baseado na metodologia da OMA (TRS) vai além do atendimento a uma das previsões do AFC, e significa, de fato, maior previsibilidade e ampliação da transparência e fiscalização social relacionadas às responsabilidades de cada ator participante do processo de liberação de mercadorias nas fronteiras. A maior transparência relacionada aos intervalos de tempo, e seus responsáveis, abre espaço para a identificação de gargalos e para impulsionar as melhorias necessárias para a evolução dos processos.
- C.** Os resultados apontam para a obtenção de significativos avanços no processo de importação no Brasil, não obstante a Duimp, no âmbito do Portal Único de Comércio Exterior, ainda não se encontrar em fase operacional. As metas fixadas no início do Programa Portal Único (reduzir de 17 para 10 dias no modal marítimo) já foram superadas (alcançou-se 9,75 dias), restando imperativo que novas metas de redução de tempos sejam fixadas para a implantação do novo processo de importação (através da Duimp).
- D.** Embora exista amplo espaço para melhoria dos processos nos três modais pesquisados, observou-se já existirem soluções encaminhadas para grande parte delas por intermédio do Programa Portal Único, comprovando o acerto do mapeamento de processos inicialmente realizado pelo programa. Por outro lado, o estudo deixa claro que não basta a ação e o aperfeiçoamento dos procedimentos dos agentes públicos, haja vista que boa parte dos gargalos se apresenta em intervalos de responsabilidade de intervenientes privados. Esse é um importante ganho deste trabalho, o de evidenciar a contribuição de cada agente para a composição do tempo total para liberação das mercadorias.
- E.** Uma vez que há o interesse comum de tornar mais ágil a liberação das mercadorias, sem descuidar da segurança, demonstrou-se como fundamental o envolvimento de todos os intervenientes públicos e privados que interferem no processo, havendo espaço para melhoria de todos. Os gargalos, as soluções em desenvolvimento e as novas soluções propostas serão detalhadas ao longo desta seção.

### 5.5.3 Soluções em desenvolvimento

- A.** A transparência dos números, medidos conforme metodologia internacionalmente reconhecida, servirá para estabelecer uma linha de base para a continuação de estudos de tempo no País, assim como para avaliar o impacto, no processo de importação das diversas soluções que estão em desenvolvimento.
- B.** É o caso, por exemplo, do novo processo de importação e do novo controle de carga aéreo. Esse último representará uma importante evolução para o modal, uma vez que se estima reduzir em até 90% os casos de intervenção humana no fluxo físico da carga. O setor aeroportuário prevê que a maior eficiência poderá resultar no aumento significativo dos volumes operados, que poderão dobrar nos próximos anos, atraindo muitos investimentos no setor.
- C.** Com relação ao novo processo de importação, previsto para ampliar sua operacionalidade ao longo do ano de 2021, três de suas inovações impulsionarão a agilidade da liberação das cargas de forma expressiva: o registro antecipado da declaração, o gerenciamento de riscos intensivo e coordenado para todos os órgãos públicos e o paralelismo de atuação dos controles administrativo e aduaneiro. Ressalta-se que essas medidas, combinadas com o novo controle de carga aéreo, têm como meta reduzir em 80% o tempo médio de liberação para o modal.
- D.** A antecipação das informações prestadas pelos importadores, para atuação dos agentes públicos antes mesmo da chegada das mercadorias ao País, afetará positivamente as etapas de Registro da LI e de Registro da DI, já que ambas serão cumpridas pelo importador antes da chegada física da carga. A partir disso, o gerenciamento de riscos será antecipado e coordenado entre os agentes que possuem competência para atuar. As eventuais intervenções serão, portanto, definidas previamente e, quando a carga chegar ao País, essa informação será conhecida pelos operadores portuários e importadores. Como 87% das cargas (fluxo 1) já não possuem intervenção governamental no fluxo físico das cargas, estas poderão ser entregues de imediato aos importadores, eliminando etapas e reduzindo tempos e custos de movimentação e armazenagem. O maior impacto, portanto, será relacionado à redução do tempo total entre a Chegada e a Entrega da Carga. Reforça-se a constatação do benefício observado, em termos de redução do tempo, pelo Despacho sobre Águas, que serve como referência do que será universalizado para as demais operações de importação a partir do registro antecipado da Duimp.
- E.** Para as mercadorias que necessitarem de intervenção estatal no fluxo físico, seja pela análise documental ou pela inspeção física, a atuação dos agentes será muito mais ágil graças à coordenação do gerenciamento de riscos e ao paralelismo dos controles, permitindo a atuação concomitante dos órgãos de controle administrativo e da aduana, inclusive com a adoção de janela única de inspeção para todos os agentes, reduzindo a movimentação para áreas de conferência e o tempo necessário para liberação das mercadorias. Haverá, portanto, interferência positiva nos tempos médios das etapas de Deferimento de LI e de Desembaraço de DI, assim como no tempo total entre a Chegada e a Entrega da Carga.
- F.** Outro avanço já em desenvolvimento, que trará reflexos significativos para a redução dos tempos, diz respeito à centralização do pagamento de tributos no Portal Único, com processamento harmonizado e automatizado para débito das obrigações pecuniárias. Com isso, os pagamentos serão automatizados e a necessidade de aguardar por compensações bancárias, que chegavam a consumir mais de 170 horas será eliminada. A centralização de pagamentos no Portal Único também tornará o cumprimento das obrigações junto às fazendas estaduais (Sefaz) mais rápido, impactando positivamente a Entrega da Carga e o Deferimento da LI.
- G.** Com relação à fiscalização de embalagem de madeira, realizada pelo Mapa, um importante avanço que será implementado ainda em 2020 é a antecipação do recebimento da informação das cargas no modal marítimo por parte do órgão de controle. O Mapa passará a receber diretamente da RFB, com um prazo mínimo de 48 horas antes da chegada da carga, as informações necessárias para a realização do gerenciamento de riscos e a seleção daquelas que deverão ser inspecionadas. O objetivo é que o Operador Portuário já disponha da informação das cargas selecionadas quando do início da operação de descarga, reduzindo sensivelmente os tempos para posicionamento para fiscalização e aumentando a eficiência de movimentação no modal.
- H.** O Portal Único, tratando-se de uma janela única que digitaliza e concentra todos os procedimentos públicos na importação e exportação, com apresentação digital de documentos e declarações seguindo modelos de dados internacionais<sup>22</sup>, como o *Data Model* da OMA e o

22 A adoção de modelo de dados internacionais facilita a cooperação e a troca de informações com outras administrações aduaneiras, conforme preconizado pelo primeiro pilar do Marco SAFE (OMA), preparando o Portal Único para a interoperabilidade com janelas únicas de outros países

CargoXML<sup>23</sup> da *International Air Transportation Association* - IATA, também viabiliza maior equalização da força de trabalho dos agentes, uma vez que não é mais imperativo que boa parte das fiscalizações sejam conduzidas pelos profissionais presentes na unidade em que se encontra a carga. Com isso, equipes regionais, na-

cionais e especializadas em determinadas cargas e regimes especiais estão sendo formadas para atuar com ainda mais eficiência, harmonizando procedimentos entre as diversas localidades. Essas medidas impactarão, positivamente, as etapas de Deferimento da LI pelos órgãos anuentes e de Desembaraço da DI pela aduana.



*Alfândega de Rio Grande*

23 Cargo-XML da IATA – Modelo de dados para manifestação de cargas aéreas por XML.



#### 5.5.4 Recomendações

- A.** Identificadas as causas que impactam o fluxo físico das cargas de importação e a sua liberação, faz-se necessária a apresentação de recomendações que contribuirão na melhoria dos fluxos. A primeira recomendação que se deve fazer é a de o País adotar como cultura o processo de medição e publicação dos tempos médios de forma periódica, seguindo a metodologia da OMA (TRS), possibilitando transparência e previsibilidade para os operadores de comércio exterior. Tal medida igualmente visa incentivar o processo de melhoria contínua e de harmonização de procedimentos e boas práticas entre as diversas unidades de processamento de cargas destinadas à importação.
- B.** Considerando a quantidade de soluções em desenvolvimento, especialmente no âmbito do Programa Portal Único de Comércio Exterior, é imperativo que o Estado garanta apoio e recursos orçamentários para a conclusão dessas e de outras medidas que se revelem capazes de contribuir para a maior eficiência dos portos brasileiros.
- C.** Recomenda-se, também, encaminhar este relatório ao Confac, para que avalie a possibilidade de gestão junto ao Ministério de Infraestrutura (e suas respectivas agências reguladoras Antaq e Anac), depositários e outros interessados no tema, no sentido de ser revista a política de cobrança de armazenagem por períodos. Substituir esse tipo de cobrança por outra modalidade que leve em conta a utilização efetiva, em termos de tempo, por parte dos importadores, tem o potencial de contribuir para a maior agilidade na retirada das cargas.
- D.** Outra recomendação é no sentido da harmonização de procedimentos entre as diversas unidades locais, evitando-se o tratamento diferenciado a importadores que se encontrarem na mesma condição, como, por exemplo, a pesagem e o escaneamento obrigatórios de contêineres após o descarregamento da embarcação.
- E.** A troca de experiências entre as unidades locais é outra recomendação que se justifica pela disparidade entre os tempos das etapas entre essas unidades locais. O compartilhamento de boas práticas possibilitará às unidades alcançarem procedimentos semelhantes e melhores, refletindo em menores tempos.
- F.** Os intervenientes devem buscar meios para que o trânsito interno, numa mesma unidade local, tenha início imediatamente após o descarregamento, prescindindo da necessidade do fim da operação de descarga do navio. Essa mudança tende a resultar na significativa redução do tempo para a etapa de Presença de Carga, especialmente nos modais marítimo e aéreo.
- G.** Nesse sentido, o fortalecimento da comunidade portuária deve ser buscado por todas as unidades, especialmente através da manutenção das atuais Comissões Locais de Facilitação (Colfac) e da sua criação nas demais unidades, proporcionando melhores condições, entre intervenientes públicos e privados, para a busca por soluções que atendam às peculiaridades de cada unidade.
- H.** Em virtude de alguns atrasos se fundamentarem na ineficiência da comunicação entre os intervenientes públicos e privados, é importante desenvolver um sistema capaz de integrar e automatizar a comunicação entre os diversos agentes de maneira inteligente. Há boas práticas em outros países, que se servem de ferramentas como, por exemplo, o *Port Community System*, para gerir a informação da comunidade portuária de forma eficiente. Nessa hipótese, o envolvimento das Colfac é primordial para dar efetividade à medida.
- I.** Outro avanço recomendável é a simplificação do processo de restituição dos tributos na importação, automatizando os casos em que se configure a necessidade de cancelamento da declaração em razão da atuação de fiscalização estrangeira em Áreas de Controle Integrado. Dessa forma, o paralelismo de atuação em ACI será efetivado, garantindo mais agilidade ao processo de liberação das mercadorias.
- J.** Em mesma linha de recomendação, a desvinculação do débito dos tributos incidentes na importação do Registro da DI tem o potencial de conferir maior agilidade ao cumprimento dessa etapa pelo importador, haja vista a forte influência do planejamento financeiro deste interveniente nos atrasos verificados. Para operadores tidos como confiáveis, a exemplo dos certificados no Programa OEA da RFB, a obrigação poderia ocorrer de forma concentrada por períodos de declarações registradas.
- K.** Por fim, recomenda-se estudar e implementar a obrigatoriedade de anexação dos documentos instrutivos do despacho aduaneiro no ato do Registro da DI, evitando perdas significativas de tempo para o cumprimento da etapa de Entrega de Documentos e melhorando as condições de trabalho das equipes de gerenciamento de riscos, viabilizando uma redução ainda mais significativa das intervenções no fluxo físico das cargas.

### 5.5.5 Consolidação de gargalos, de soluções em desenvolvimento e de recomendações

A análise dos gargalos identificados nesse estudo, assim como a relação das iniciativas já em desenvolvimento, e de outras recomendadas, são consolidadas nas tabelas abaixo.

Tabela 59 - Identificação de gargalos, causas e soluções - Fluxos 1 e 2

Identificação de Gargalos, Causas e Soluções		
<b>FLUXO 1 - VERDE SEM LICENCIAMENTO</b>		
<b>Etapa:</b> Presença de Carga / Registro DI	<b>Responsável(eis):</b> Importador	<b>Impacto:</b> 40,67%
<b>Possíveis Causas</b>		
<p>"a) Falta de informações para o registro; b) Disponibilidade de recursos para pagamento dos tributos; c) Taxa de câmbio para conversão dos tributos incidentes; d) Importador paga armazenagem por período mínimo, independente de retirar a carga antes; e) no atual processo o Registro da DI só pode ser realizado após a presença da carga."</p>		
<b>Soluções em Desenvolvimento</b>		
O novo processo de importação (Portal Único) possibilitará o registro antecipado (à chegada da carga) da declaração. Diversos procedimentos ocorrerão antes da chegada da carga, como a análise de riscos por parte dos agentes públicos, que poderá chegar liberada para entrega ao importador.		
<b>Possíveis Soluções</b>		
<p>"a) Alteração do modelo de cobrança de permanência das cargas por período mínimo. Normatização junto às agências reguladoras do Ministério de Infraestrutura; b) Débito dos tributos incidentes na importação desvinculado do registro da DI, podendo ocorrer por períodos para operadores confiáveis (OEA)."</p>		
<b>Etapa:</b> Desembaraço DI / Entrega da Carga	<b>Responsável(eis):</b> Importador, Depositário e Sefaz	<b>Impacto:</b> 38,79%
<b>Possíveis Causas</b>		
<p>"a) Importador não sabe quando a carga será liberada pela RFB, então não consegue programar a logística com antecedência; b) Importador paga por período mínimo, independente de retirar a carga antes; c) Necessidade de cumprimento do ICMS, que em alguns casos é manual e/ou depende de anuência da Sefaz (27 estados, regulamentações e sistemas distintos)"</p>		
<b>Soluções em Desenvolvimento</b>		
<p>"a) No caso de cargas OEA, o importador tomará conhecimento do canal de conferência antes da chegada da carga. Para os casos desse fluxo, que representam cerca de 87% das situações, o importador OEA poderá programar sua logística de retirada com antecedência; b) Automação e harmonização do cumprimento do ICMS através do Portal Único, escopo do projeto Pagamento Centralizado de Comércio Exterior."</p>		
<b>Possíveis Soluções</b>		
Alteração do modelo de cobrança de permanência das cargas por período mínimo. Normatização junto às agências reguladoras do Ministério de Infraestrutura.		
<b>FLUXO 2 - VERDE COM LICENCIAMENTO</b>		
<b>Etapa:</b> Registro LI / Deferimento LI	<b>Responsável(eis):</b> Órgão Anuente, Importador, Depositário	<b>Impacto:</b> 35,14%
<b>Possíveis Causas</b>		
<p>"a) O prazo de compensação da taxa de licenciamento, sem a qual o processo não é analisado, varia entre 64 e 78% do tempo desse intervalo; b) A atuação dos órgãos ocorre de forma sequencial no processo atual, devendo finalizar o controle administrativo para iniciar o aduaneiro, gerando múltiplas movimentações de carga."</p>		
<b>Soluções em Desenvolvimento</b>		
<p>"a) O Pagamento Centralizado de Comércio Exterior contemplará o débito das taxas de licenciamentos, harmonizando e automatizando, sem necessidade de esperar por compensação; b) O novo processo paraleliza os fluxos administrativo e aduaneiro, viabilizando que haja concomitância de atuação e redução significativa da movimentação e dos tempos, inclusive com a janela única de inspeção."</p>		
<b>Possíveis Soluções</b>		
Identificação de boas práticas para compartilhamento entre as unidades e harmonização de procedimentos.		
<b>Etapa:</b> Desembaraço DI / Entrega da Carga	<b>Responsável(eis):</b> Importador, Depositário e Sefaz	<b>Impacto:</b> 24,44%
<b>Possíveis Causas</b>		
<p>"a) Importador não sabe quando a carga será liberada pela RFB, então não consegue programar a logística com antecedência; b) Importador paga por período mínimo, independente de retirar a carga antes; c) Necessidade de cumprimento do ICMS, que em alguns casos é manual e/ou depende de anuência da Sefaz (27 estados, regulamentações e sistemas distintos)"</p>		
<b>Soluções em Desenvolvimento</b>		
<p>"a) No caso de cargas OEA, o importador tomará conhecimento do canal de conferência antes da chegada da carga. Para os casos desse fluxo, que representam quase 90% das situações, o importador OEA poderá programar sua logística de retirada com antecedência; b) Automação e harmonização do cumprimento do ICMS através do Portal Único, escopo do projeto Pagamento Centralizado de Comércio Exterior."</p>		
<b>Possíveis Soluções</b>		
Alteração do modelo de cobrança de permanência das cargas por período mínimo. Normatização junto às agências reguladoras do Ministério de Infraestrutura.		

Tabela 60 - Identificação de gargalos, causas e soluções - Fluxo 3

Identificação de Gargalos, Causas e Soluções		
FLUXO 3 - AMARELO / VERMELHO SEM LICENCIAMENTO		
<b>Etapa:</b> Presença de Carga / Registro DI	<b>Responsável(eis):</b> Importador	<b>Impacto:</b> "A: 21,98% V: 18,71%"
<b>Possíveis Causas</b>		
<p>"a) Falta de informações para o registro; b) Disponibilidade de recursos para pagamento dos tributos; c) Taxa de câmbio para conversão dos tributos incidentes; d) Importador paga por período mínimo, independente de retirar a carga antes."</p>		
<b>Soluções em Desenvolvimento</b>		
<p>O novo processo de importação (Portal Único) possibilitará o registro antecipado (à chegada da carga) da declaração. Diversos procedimentos ocorrerão antes da chegada da carga, como a análise de riscos por parte dos agentes públicos, que poderá chegar liberada para entrega ao importador.</p>		
<b>Possíveis Soluções</b>		
<p>Alteração do modelo de cobrança de permanência das cargas por período mínimo. Normatização junto às agências reguladoras do Ministério de Infraestrutura.</p>		
<b>Etapa:</b> Distribuição / Desembaraço DI	<b>Responsável(eis):</b> RFB, Importador e Depositário	<b>Impacto:</b> "A: 36,69% V: 47,54%"
<b>Possíveis Causas</b>		
<p>"a) Exigências diversas realizadas pela fiscalização, inclusive pagamento de multas, que dependem de cumprimento por parte do importador; b) Necessidade de movimentação da carga pelo depositário entre a área de conferência física e a de armazenagem; c) Necessidade, em alguns casos, de obtenção de novas licenças pelo importador, devido à reclassificação fiscal."</p>		
<b>Soluções em Desenvolvimento</b>		
<p>"a) Registro antecipado da declaração, com antecipação da análise de riscos e de outros procedimentos que não dependam da carga física; b) Paralelismo entre controles administrativos e aduaneiros, coordenando inspeções em janela única; c) Equalização da força de trabalho através da digitalização dos processos e da desvinculação da fiscalização ao local em que se encontra a mercadoria."</p>		
<b>Possíveis Soluções</b>		
<p>Identificação de boas práticas para compartilhamento entre as unidades e harmonização de procedimentos.</p>		
<b>Etapa:</b> Desembaraço DI / Entrega	<b>Responsável(eis):</b> Importador, Depositário e Sefaz	<b>Impacto:</b> "A: 19,95% V: 12,64%"
<b>Possíveis Causas</b>		
<p>"a) Importador não sabe quando a carga será liberada pela RFB, então não consegue programar a logística com antecedência; b) Importador paga por período mínimo, independente de retirar a carga antes; c) Necessidade de cumprimento do ICMS, que em alguns casos é manual e/ou depende de anuência da Sefaz (27 estados, regulamentações e sistemas distintos)"</p>		
<b>Soluções em Desenvolvimento</b>		
<p>"a) No caso de cargas OEA, o importador tomará conhecimento do canal de conferência antes da chegada da carga. Para os casos desse fluxo, que representam quase 90% das situações, o importador poderá programar sua logística de retirada com antecedência; b) Automação e harmonização do cumprimento do ICMS através do Portal Único, escopo do projeto Pagamento Centralizado de Comércio Exterior."</p>		
<b>Possíveis Soluções</b>		
<p>Alteração do modelo de cobrança de permanência das cargas por período mínimo. Normatização junto às agências reguladoras do Ministério de Infraestrutura.</p>		

Tabela 61 - Identificação de gargalos, causas e soluções - Fluxo 4

Identificação de Gargalos, Causas e Soluções		
FLUXO 4 - AMARELO / VERMELHO COM LICENCIAMENTO		
<b>Etapa:</b> Presença de Carga / Registro LI	<b>Responsável(eis):</b> Importador	<b>Impacto:</b> "A: 41,61% V: 15,72%"
<b>Possíveis Causas</b>		
"a) Ausência de informações disponíveis para registro; b) Falha de comunicação ou de diligência do interveniente para dar fluidez ao processo."		
<b>Soluções em Desenvolvimento</b>		
"a) Registro antecipado da declaração, com antecipação da análise de riscos e de outros procedimentos que não dependam da carga física; b) Paralelismo entre controles administrativos e aduaneiros, minimizando a ocorrência dessa etapa após a presença de carga."		
<b>Possíveis Soluções</b>		
Alteração do modelo de cobrança de permanência das cargas por período mínimo. Normatização junto às agências reguladoras do Ministério de Infraestrutura.		
<b>Etapa:</b> Registro LI / Deferimento LI	<b>Responsável(eis):</b> Órgão Anuente, Importador, Depositário	<b>Impacto:</b> "A: 13,71% V: 20,08%"
<b>Possíveis Causas</b>		
"a) O prazo de compensação da taxa de licenciamento, sem a qual o processo não é analisado, varia entre 64 e 78% do tempo desse intervalo; b) A atuação dos órgãos ocorre de forma sequencial no processo atual, devendo finalizar o controle administrativo para iniciar o aduaneiro, gerando múltiplas movimentações de carga."		
<b>Soluções em Desenvolvimento</b>		
"a) O Pagamento Centralizado de Comércio Exterior contemplará o débito das taxas de licenciamentos, harmonizando e automatizando, sem necessidade de esperar por compensação; b) O novo processo paraleliza os fluxos administrativo e aduaneiro, viabilizando que haja concomitância de atuação e redução significativa da movimentação e dos tempos, inclusive com a janela única de inspeção."		
<b>Possíveis Soluções</b>		
Identificação de boas práticas para compartilhamento entre as unidades e harmonização de procedimentos.		
<b>Etapa:</b> Distribuição / Desembaraço DI	<b>Responsável(eis):</b> RFB, Importador e Depositário	<b>Impacto:</b> "A: 12,62% V: 26,12%"
<b>Possíveis Causas</b>		
"a) Exigências diversas realizadas pela fiscalização, inclusive pagamento de multas, que dependem de cumprimento por parte do importador; b) Necessidade de movimentação da carga pelo depositário entre a área de conferência física e a de armazenagem; c) Necessidade, em alguns casos, de obtenção de novas licenças pelo importador, devido à reclassificação fiscal."		
<b>Soluções em Desenvolvimento</b>		
"a) Registro antecipado da declaração, com antecipação da análise de riscos e de outros procedimentos que não dependam da carga física; b) Paralelismo entre controles administrativos e aduaneiros, coordenando inspeções em janela única; c) Equalização da força de trabalho através da digitalização dos processos e da desvinculação da fiscalização ao local em que se encontra a mercadoria."		
<b>Possíveis Soluções</b>		
Identificação de boas práticas para compartilhamento entre as unidades e harmonização de procedimentos.		
<b>Etapa:</b> Desembaraço DI / Entrega da Carga	<b>Responsável(eis):</b> Importador, Depositário e Sefaz	<b>Impacto:</b> "A: 10,01% V: 14,72%"
<b>Possíveis Causas</b>		
"a) Importador não sabe quando a carga será liberada pela RFB, então não consegue programar a logística com antecedência; b) Importador paga por período mínimo, independente de retirar a carga antes; c) Necessidade de cumprimento do ICMS, que em alguns casos é manual e/ou depende de anuência da Sefaz (27 estados, regulamentações e sistemas distintos)"		
<b>Soluções em Desenvolvimento</b>		
"a) No caso de cargas OEA, o importador tomará conhecimento do canal de conferência antes da chegada da carga. Para os casos desse fluxo, que representam quase 90% das situações, o importador poderá programar sua logística de retirada com antecedência; b) Automatização e harmonização do cumprimento do ICMS através do Portal Único, escopo do projeto Pagamento Centralizado de Comércio Exterior."		
<b>Possíveis Soluções</b>		
Alteração do modelo de cobrança de permanência das cargas por período mínimo. Normatização junto às agências reguladoras do Ministério de Infraestrutura.		

Tabela 62 - Resumo das recomendações

Resumo das Recomendações	
Constatação	Recomendação
Ampliação da transparência e da previsibilidade e promoção da melhoria contínua do processo	Adoção da medição e da publicação dos tempos médios de liberação de forma periódica, seguindo metodologia da OMA (TRS).
Há muitas soluções identificadas já em desenvolvimento que aprimorarão todo o fluxo	Garantia de apoio e de recursos para finalização das soluções já em desenvolvimento, como as do Programa Portal Único de Comércio Exterior.
Cobrança de armazenagem por períodos longos desincentiva a agilidade do fluxo como um todo	Aprimoramento da política de cobrança de armazenagem nos portos e aeroportos.
Amplitude alta de variação dos tempos observados para todas as etapas, com responsabilidade de todos os atores, a depender da unidade e do fluxo	Harmonização entre procedimentos obrigatórios e compartilhamento de boas práticas entre as unidades, inclusive da frequência de formação de lotes para gerenciamento de riscos e dos horários de atuação das equipes em finais de semana e feriados.
Tempo para a Presença de Carga dobra para os casos em que há trânsito entre recintos	Iniciar trânsito entre recintos de mesma unidade antes do final da operação de descarga.
Realidades distintas entre as unidades, inclusive devido às características das cargas processadas	Fortalecimento da comunidade portuária através das COLFAC para desenvolvimento de soluções locais.
Déficit de coordenação e de comunicação entre os atores ao longo de todo o fluxo provoca atrasos	Melhora da comunicação entre intervenientes públicos e privados através do desenvolvimento de Port Community Systems, apoiados pelas COLFAC.
Importador prefere sequencializar a atuação das fiscalizações estrangeiras e nacionais em ACI para evitar o risco de pagar tributos e ter que solicitar a restituição	Simplificação do processo de restituição de tributos na importação para casos gerados pela atuação de agentes estrangeiros em ACI ou de outras questões que resultem no cancelamento da DI.
Demora para apresentação dos documentos da DI selecionada para canal diferente de verde	Obrigatoriedade da anexação dos documentos intrutivos para o registro da DI.
Planejamento financeiro dos importadores para pagamento dos tributos atrasa o Registro da DI	Débito dos tributos incidentes na importação desvinculado do registro da DI, podendo ocorrer por períodos para operadores confiáveis (OEA).
Variação alta de tempo entre as unidade para atuação de anuentes	Medição dos tempos, com divisão por etapas e por unidade, de todos os órgãos anuentes que intervêm nos processos, identificando as causas das variações entre as unidades e adotando as melhores práticas.
Identificados gargalos em etapas que condensam atividades de diferentes atores, sem que haja informação disponível sobre esses tempos	Compreender os tempos e a responsabilidade de cada ator nas atividades que compõem as etapas de "Chegada / Presença de Carga", "Distribuição / Desembarço DI" e de "Desembarço DI / Entrega da Carga", traçando planos de ação para melhorias.
O Deferimento de LI e o Desembarço de DI, quando contemplam inspeções físicas dos agentes, consome muito tempo. Identificada boa prática que reduz perda com movimentação do agente até a carga	Adoção da boa prática de soluções para inspeção física de maneira remota.
Alta variação de tempos, em etapas idênticas, consumidos por diferentes atores privados	Elaboração de ranking relativo aos despachantes aduaneiros e recintos alfandegados, levando-se em conta a sua atuação no comércio exterior.

Tabela 63 - Resumo das soluções em desenvolvimento

Resumo das Soluções em Desenvolvimento	
Descrição	Potencial de Impacto
Novo controle de carga aéreo.	Redução de 90% na intervenção no fluxo físico das cargas
Registro antecipado da declaração de importação - Duimp, cumprindo etapas antes da chegada física da carga.	"Chegada / Entrega da Carga Redução da existência das etapas: Presença / Registro LI Presença / Registro DI Deferimento LI / Registro DI"
Gerenciamento de riscos antecipado e coordenado entre agentes públicos, com divulgação do canal quando do presenciamento da carga.	"Chegada / Entrega da Carga Agilidade logística e redução do armazenamento"
Paralelismo entre os controles administrativos e aduaneiros com atuação concomitante e janela única de inspeção.	"Chegada / Entrega da Carga Registro LI / Deferimento LI Distribuição / Desembarço DI Redução da Movimentação"
Pagamento centralizado dos tributos incidentes no comércio exterior (PCCE).	"Desembarço DI / Entrega da Carga Registro LI / Deferimento da LI"
Digitalização dos processos e apresentação de documentos digitalmente em janela única (Portal Único).	"Registro LI / Deferimento da LI Distribuição / Desembarço DI Equalização da força de trabalho"
Antecipação da análise da inspeção de embalagem de madeira pelo MAPA, selecionando as cargas do modal marítimo antes da chegada ao país e comunicando ao operador portuário para que efetue a descarga do navio de forma mais eficiente.	"Entrega da Carga Redução da Movimentação de Cargas"

#### 5.5.6 Meio de publicação e divulgação

Este estudo será publicado no sítio eletrônico oficial da RFB em formato eletrônico de acesso público, no endereço: [www.receita.economia.gov.br/dados/resultados/aduana](http://www.receita.economia.gov.br/dados/resultados/aduana).

Em acréscimo, serão realizadas as seguintes atividades:

Evento ao vivo a ser divulgado nas mídias sociais, tais como *Facebook*, *LinkedIn* e *Instagram*

Para este evento pretende-se contar com a participação de representantes da Camex, Anvisa, Mapa e Secex, além da própria RFB. Também serão enviados convites para que representantes do World Bank Group, Organização Mundial das Aduanas e do Reino Unido possam participar do lançamento.

Por fim, pretende-se realizar ampla divulgação ao setor privado para que participem do evento.

#### Webnar

Na semana seguinte ao lançamento, pretende-se realizar *Webnar* técnico destinado a discutir com os demais órgãos e setor privado os principais achados e recomendações do estudo.

#### Impressão e envio do Relatório

Além da divulgação no sítio eletrônico da RFB, será providenciada a impressão das versões em português e inglês do material e enviada para instituições representativas do setor privado, para todas as sedes de regiões fiscais e unidades locais da RFB e para todos os órgãos que executam o controle administrativo de importações. Também serão enviados exemplares para as adidâncias de países que mantêm comércio exterior com o Brasil, para os organismos internacionais como Organização Mundial de Comércio, Organização Mundial de Aduanas e Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, dentre outros.

## FASE 4 AVALIAÇÃO E MONITORAMENTO DE RECOMENDAÇÕES

### 6. Fase 4 - Avaliação e monitoramento de recomendações

Num cenário ideal, o Brasil deverá se assegurar do monitoramento e da avaliação da efetiva implementação das recomendações deste relatório através do Comitê Nacional de Facilitação Comercial (Confac), em nível de supervisão, e da aduana e dos órgãos intervenientes em nível operacional.

O Confac e os Colfac representam os fóruns ideais para discussão das recomendações, monitoramento de soluções e incentivo à utilização deste estudo para novas propostas de soluções. Poderiam, adicionalmente, estudar meios de coletar a devolutiva (como avaliação do setor público e privado) deste estudo, para aprimoramento e aplicação em

trabalhos futuros.

Ainda neste sentido, indica-se a elaboração de plano de ação para eliminação dos gargalos apontados e implementação das recomendações apresentadas.

O estabelecimento de planos detalhados de monitoramento e de cronogramas de implementação de soluções é desejável, assim como a disponibilização, no site da RFB, do Confac e da Secex, das atualizações dos planos de solução e evolução das discussões.

Em paralelo a esse acompanhamento, a administração aduaneira do Brasil vai compartilhar o relatório com a OMA, que eventualmente fará recomendações em relação a possíveis pontos a serem explorados em um novo ciclo de estudos.

## 7. Novo Ciclo do TRS

A realização de um estudo sobre tempo de liberação de mercadorias na metodologia da OMA não constitui mero levantamento de horas, mas se traduz importante medida de avaliação dos procedimentos para liberação de cargas. Além das quatro fases a serem observadas na realização do estudo, deve haver um intervalo mínimo entre um estudo e outro; intervalo este, nunca inferior a seis meses e suficiente para que pelo menos parte das medidas sejam implementadas e produzam algum efeito. No sentido contrário, o interstício mínimo também é indispensável para que se conclua que, embora um diagnóstico tenha sido efetuado e medidas tenham sido propostas, tais medidas não foram implantadas e/ou foram implantadas e não provocaram os efeitos esperados.

Também é recomendável que, em um próximo estudo de tempos, seja segregada a etapa entre a Distribuição e o Desembarço, em decorrência das diversas tarefas e atores que a compõem e são verdadeiras etapas internas. Essa recomendação, por idênticas razões, também se verifica para a etapa entre o Desembarço e a Entrega da Carga. Com relação aos demais órgãos de controle, que atuam no controle administrativo de importações, recomenda-se a realização ou aproveitamento de estudo específico quanto aos tempos compreendidos na etapa sob suas responsabilidades, também segregando e avaliando a contribuição de cada ator no processo, para a identificação de melhorias.

### 7.1 Trânsito aduaneiro

As operações de importação sob regime aduaneiro especial de trânsito aduaneiro não foram consideradas neste estudo. Mais de 20% das importações brasileiras, no entanto, são submetidas ao Trânsito e, conseqüentemente, apurar as características do desembarço desse conjunto de operações também se mostra relevante. Seguindo a cautela recomendada pela OMA para a não ampliação demasiada do escopo do primeiro estudo, decidiu-se não

incluir as operações submetidas a trânsito, registrando-se desde já a recomendação para que essas operações também sejam mensuradas na próxima edição do estudo.

### 7.2 Exportação

As operações de exportação do Brasil, que recentemente experimentaram profundas reformulações decorrentes da implantação da Declaração Única de Exportação, também necessitam ser mensuradas. O aumento da confiabilidade dos sistemas de extração de dados relativos às operações de exportação, assim como a estabilização dos procedimentos e das informações demandadas aos operadores privados permite que se indique a realização, no curto prazo, de estudo relativo aos tempos de liberação de mercadorias exportadas pelo Brasil. A próxima edição do TRS, desse modo, não pode deixar de contemplar esse importante processo.

### 7.3 Operações de importação e exportação (operação simultânea)

A apuração dos tempos médios de importação do modal rodoviário chamou a atenção para possíveis influências de procedimentos relativos à exportação do país vizinho nos procedimentos de importação do Brasil. Tal fato decorre da existência de áreas de controle integrado e, igualmente, da forte interdependência entre os dois processos (exportação no país vizinho e importação no Brasil). Assim sendo, acredita-se que a condução de um estudo em conjunto com o país vizinho (como por exemplo a Argentina) poderá trazer informações igualmente valiosas sobre possíveis pontos para aperfeiçoamento do processo de forma integral.

Nesse sentido, recomenda-se que a próxima edição do TRS do Brasil contemple também o estudo da situação no país vizinho ou, idealmente, que o Brasil desenvolva um estudo TRS bilateral com o país de maior fluxo de comércio no modal rodoviário, neste caso, a Argentina.



#### 7.4 Licenciamento

Como visto ao longo deste estudo, o processo de licenciamento carece de análise aprofundada dos processos internos dos órgãos de controle, suas etapas constitutivas, os responsáveis por essas eta-

pas, os tempos praticados em cada uma, além da identificação de eventuais gargalos na operação. Nesse sentido, como já manifestado, recomenda-se a realização de estudos pelos órgãos de controle administrativo, visando compreender e medir seus processos nas operações de importação.



## 8. Abreviações e siglas

ABTP	Associação Brasileira dos Terminais Portuários
Abtra	Associação de Terminais e Recintos Alfandegados
ACI	Área de Controle Integrado
AFC	Acordo de Facilitação de Comércio
Anac	Agência Nacional de Aviação Civil
Anvisa	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
Antaq	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Coana	Coordenação Geral de Administração Aduaneira
Confac	Comitê Nacional de Facilitação de Comércio
DI	Declaração de Importação
Duimp	Declaração Única de Importação
GRU	Guia de Recolhimento da União
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
LI	Licença de Importação
Mapa	Ministério de Agricultura, Pecuária e Abastecimento
OEA	Operador Econômico Autorizado
OMA	Organização Mundial das Aduanas
OMC	Organização Mundial do Comércio
Procomex	Aliança Pró-Modernização Logística de Comércio Exterior
RFB	Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil
Secex	Secretaria de Comércio Exterior
Sefaz	Secretaria de Estado da Fazenda
TRS	Estudo da OMA sobre Tempos de Despacho ( <i>Time Release Study</i> )
Vigiagro	Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional

# EQUIPE DE SERVIDORES E COLABORADORES

## 9. Equipe de servidores e colaboradores

Nome	Instituição
Alexandre da Rocha Zambrano	RFB - Coana
Anderson da Mota Ribeiro	Anvisa
Arthur Monteiro Prado Fernandes	RFB - Cetad
Bibiana das Chagas Meroni	RFB - Coana
Carlos Eduardo Assini	RFB - ALF Viracopos
Diego de Borba Barbosa	RFB - Coana
Elaine Cristina da Costa	RFB - 8ª RF
Eric Lincoln Regis Vieira	RFB - Coana
Ernani Argolo Checcucci Filho	Banco Mundial
Fabiano Coelho	RFB - ALF Viracopos
Francisca Elizabeth Barreto	RFB - Coana
Francisco Sadi dos Santos Pontes	Mapa
Giulio Cervo Rechia	RFB - Uruguaiana
Luciana Werner Cesar Silva	RFB - Coana
Lucia dos Santos Pinto	Banco Mundial
Igor Vieira Maia	Secex
João Gregório de Oliveira Junior	Anvisa
José Carlos de Araujo	RFB - ALF Itajaí
Rafael Ribas Otoni	Mapa
Robert Andrew Struthers	Banco Mundial
Ronaldo Salles Feltrin Correa	RFB - Coana
Rodrigo Despontin	RFB - ALF Viracopos
Stephen Muller	OMA
Tiago Martins Barbosa	Secex

# LISTA DE PARTICIPANTES DO WORKSHOP EM SÃO PAULO

## 10. Lista de participantes do workshop em São Paulo

Nome	Órgão	Dias de participação
Alcir dos Santos	ABTRA	18 a 21 de março
Anderson da Mota Ribeiro	Anvisa	20 e 21 de março
Anderson Tsuguio Toma	RFB	18 a 22 de março
Conrado Cunha Waldvogel	RFB	18 a 22 de março
Clóvis Tohoru Yokoo	RFB	18 a 22 de março
Diego de Borba Barbosa	RFB	18 a 22 de março
Domingos Yutaka Ide	RFB	18 a 22 de março
Elmo Braz Zenóbio Júnior	RFB	20 e 21 de março
Elson Ferreira Isayama	Sind. Despachantes	18 a 21 de março
Érika Medina	Procomex	18 e 19 de março
Fabiano Coelho	RFB	18 a 22 de março
Fátima Teixeira	Procomex	18 a 21 de março
Filipe Pinheiro Thome	RFB	18 a 22 de março
Giulio Cervo Rechia	RFB	18 a 22 de março
Haroldo de Souza Idehara	RFB	19 a 22 de março
Hector Kenzo Horiuti Kitahara	RFB	18 a 22 de março
Igor Vieira Maia	Secex	18 a 20 de março
João Gregório de Oliveira Júnior	Anvisa	18 a 22 de março
John Edwin Mein	Procomex	18 e 19 de março
Laura Albuquerque de Oliveira	Sefaz - SP	18 a 21 de março
Marcelo Arnoni Penteado	Sefaz - SP	18 a 21 de março
Marcelo Garcia D'Antona	ABTP	18 a 21 de março
Márcia Schaffer	Procomex	18 e 19 de março
Oluimo D'Almeida Távora da Silva	OMA	18 a 22 de março
Pedro Antônio de Andrade	RFB	18 a 22 de março
Pedro Antônio Pawluk	OMA	18 a 22 de março
Rafael Leopoldo Veiga Jardim	RFB	18 a 20 de março
Raphael de Almeida da Silva	RFB	19 a 22 de março
Regina Terezin	Sind. Despachantes	18 a 21 de março
Roberto Silva e Souza	RFB	18 a 22 de março
Rodrigo Meister	RFB	18 a 22 de março
Roger Souto Trubiene	Sefaz - SP	18 a 21 de março
Sandra Ivete Rau Vitali	RFB	18 a 22 de março
Tiago Barbosa	Secex	18 a 21 de março
Yuri da Cunha	Pesquisador autônomo	18 a 21 de março

# LISTA DE EVENTOS

## 11. Lista de eventos

Data	Evento	Público-alvo
19/03/2019	Visita Técnica às instalações do Aeroporto de Guarulhos	Equipe TRS da RFB e representantes da iniciativa privada interessados no estudo
21/03/2019	Validação dos Fluxogramas do Processo de Importação dos modais aéreo, marítimo e rodoviário	Equipe TRS da RFB, representantes da iniciativa privada e dos Órgãos Anuentes
30/05/2019	Reunião de Lançamento do Time Release Study do Brasil	Equipe TRS da RFB, representantes da Secretaria de Comércio Exterior, do Ministério da Agricultura e da Vigilância Sanitária
07/08/2019	Apresentação da metodologia TRS da OMA e dos Objetivos do estudo no Brasil	Equipe TRS da RFB e representantes da Comissão Local de Facilitação Comercial do Aeroporto Internacional de Viracopos
22/11/2019	Reunião Virtual para validação da estratégia de tratamento de dados	Equipe TRS da RFB
04/12/2019	Reunião para Validação de Dados relativos à presença de carga e à entrega de carga no modal aéreo	Equipe TRS da RFB e representantes da Concessionária do Aeroporto Internacional de Viracopos
04/02/2020	Reunião para apresentação e discussão dos achados preliminares do estudo	Equipe TRS da RFB e representantes da Secex
05/02/2020	Reunião para apresentação e discussão dos achados preliminares do estudo	Equipe TRS da RFB e representantes do Mapa
05/02/2020	Reunião para apresentação e discussão dos achados preliminares do estudo	Equipe TRS da RFB e representantes da Anvisa
06/02/2020	Reunião para apresentação e discussão dos achados preliminares do estudo	Equipe TRS da RFB, representantes da Iniciativa Privada (Associações Representativas e Empresas), Secex e Anvisa
13/02/2020	Reunião para apresentação do planejamento do estudo de tempos	Equipe TRS da RFB e do Banco Mundial
17/04/2020	Reunião virtual para revisão metodológica e discussão dos achados preliminares do estudo	Equipe TRS da RFB e do Banco Mundial
23/04/2020	Reunião virtual para discussão dos principais fatores que influenciaram os resultados	Equipe TRS da RFB e representantes de depositários do modal rodoviário
27/04/2020	Reunião virtual para discussão dos principais fatores que influenciaram os resultados	Equipe TRS da RFB e representantes de depositários do modal aéreo
27/04/2020	Reunião virtual para discussão dos principais fatores que influenciaram os resultados	Equipe TRS da RFB e representantes privados do Fórum Consultivo do Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado
28/04/2020	Reunião virtual para discussão dos principais fatores que influenciaram os resultados	Equipe TRS da RFB e representantes de depositários do modal marítimo
29/04/2020	Reunião virtual para discussão dos principais fatores que influenciaram os resultados	Equipe TRS da RFB e representantes do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros
30/04/2020	Reunião virtual para discussão dos principais fatores que influenciaram os resultados	Equipe TRS da RFB e representantes de Companhia Aérea Internacional

12/05/2020	Reunião para apresentação e discussão da versão preliminar do relatório do estudo	Patrocinadores do TRS no âmbito da Receita Federal
13/05/2020	Reunião para coleta de contribuições e discussão da versão preliminar do relatório do estudo	Equipe TRS da RFB, representantes do setor privado e do Banco Mundial
13/05/2020	Reunião para coleta de contribuições e discussão da versão preliminar do relatório do estudo	Equipe TRS da RFB e representantes do Fisco Estadual de São Paulo
15/05/2020	Reunião para coleta de contribuições e discussão da versão preliminar do relatório do estudo	Equipe TRS da RFB, representantes da SECEX, da Anvisa e do Banco Mundial
20/05/2020	Reunião para coleta de contribuições e discussão da versão preliminar do relatório do estudo	Equipe TRS da RFB e representantes Mapa
21/05/2020	Reunião para coleta de contribuições e discussão da versão preliminar do relatório do estudo	Equipe TRS da RFB e representantes da ABTRA

# LISTA DE UNIDADES ESTUDADAS

## 12. Lista de unidades estudadas

Unidades com aeroportos	Unidades com terminais portuários
ALF - Aerop. Intern. Eduardo Gomes (AM)	ALF - BELÉM
ALF - Aerop. Intern. J. Kubitschek (DF)	ALF - CORUMBÁ
ALF - Aerop. Internac. de São Paulo (SP)	ALF - FORTALEZA
ALF - Aerop. Internac. de Viracopos (SP)	ALF - PORTO ALEGRE
ALF - Aeroporto Intern. A. C. Jobim (RJ)	ALF - RECIFE
ALF - Belo Horizonte	ALF - SALVADOR
ALF - Curitiba	CAMPOS DOS GOYTACAZES
ALF - Foz do Iguaçu	IRF - IMBITUBA
ALF - Porto de Itajaí	IRF - PORTO DE SÃO LUÍS
ALF - Porto de Vitória (ES)	IRF - PORTO DE SUAPE
DRF - Macapá	IRF NATAL
DRF - Niterói	ITAJAI
DRF - São José dos Campos	NITEROI
IRF - Aeroporto Internacional de Belém	PORTO DE ITAGUAI
IRF - Aeroporto Internacional de Florianópolis	PORTO DE MANAUS
IRF - Aeroporto Internacional de Salvador	PORTO DE PARANAGUA
IRF - Aeroporto Internacional dos Guararapes	PORTO DE RIO GRANDE
IRF - Aeroporto Internacional Pinto Martins	PORTO DE SANTOS
IRF - Aeroporto Internacional Salgado Filho	PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL
IRF - Natal	PORTO DE VITORIA
IRF - Porto de São Luís	PORTO DO RIO DE JANEIRO
	SAO SEBASTIAO
Unidades modal rodoviário	
Alf. de Foz do Iguaçu	
Alf. de Uruguaiana	

# LISTA DE FIGURAS, GRÁFICOS E TABELAS

## 13. Lista de figuras

<i>Figura 1 - Ciclo do TRS</i> .....	15
<i>Figura 2 - Fluxo 1 - Canal verde e sem licenciamento</i> .....	26
<i>Figura 3 - Fluxo 2 - Canal verde e com licenciamento</i> .....	26
<i>Figura 5 - Fluxo 4 - Canais amarelo e vermelho com licenciamento</i> .....	27
<i>Figura 4 - Fluxo 3 - Canais amarelo e vermelho sem licenciamento</i> .....	27
<i>Figura 6 - Fluxo das importações na modalidade de Despacho sobre Águas</i> .....	79
<i>Figura 7 - Fluxo para Anvisa</i> .....	87

## 14. Lista de gráficos

<i>Gráfico 1 - Curva de distribuição - por canal - marítimo</i> .....	19
<i>Gráfico 2 - Curva de distribuição - por - canal - aéreo</i> .....	19
<i>Gráfico 3 - Box plot - por canal e por unidade local - rodoviário</i> .....	19
<i>Gráfico 4 - Tempo médio - Presença de carga geral</i> .....	37
<i>Gráfico 5 - Tempo médio - Entrega da carga geral</i> .....	37
<i>Gráfico 6 - Marítimo - Fluxo 1 - Tempo médio - unidades</i> .....	40
<i>Gráfico 7 - Marítimo - Fluxo 2 - Tempo médio - unidades</i> .....	42
<i>Gráfico 8 - Marítimo - Fluxo 3 - Amarelo - Tempo médio - unidades</i> .....	44
<i>Gráfico 9 - Marítimo - Fluxo 3 - Vermelho - Tempo médio - unidades</i> .....	46
<i>Gráfico 10 - Marítimo - Fluxo 4 - Amarelo - Tempo médio - unidades</i> .....	48
<i>Gráfico 11 - Marítimo - Fluxo 4 - Vermelho - Tempo médio - unidades</i> .....	50
<i>Gráfico 12 - Aéreo - Fluxo 1 - Tempo médio - unidades</i> .....	56
<i>Gráfico 13 - Aéreo - Fluxo 2 - Tempo médio - unidades</i> .....	58
<i>Gráfico 14 - Aéreo - Fluxo 3 - Amarelo - Tempo médio - unidades</i> .....	60
<i>Gráfico 15 - Aéreo - Fluxo 3 - Vermelho - Tempo médio - unidades</i> .....	62
<i>Gráfico 16 - Aéreo - Fluxo 4 - Amarelo - Tempo médio - unidades</i> .....	64
<i>Gráfico 17 - Aéreo - Fluxo 4 - Vermelho - Tempo médio - unidades</i> .....	66

## 15. Lista de tabelas

<i>Tabela 1 - Quantitativo de declarações - objeto do estudo</i> .....	21
<i>Tabela 2 - Resumo quantitativo de dados analisados - marítimo</i> .....	22
<i>Tabela 3 - Resumo quantitativo de dados analisados - aéreo</i> .....	22
<i>Tabela 4 - Resumo quantitativo de dados analisados - rodoviário</i> .....	23
<i>Tabela 5 - Níveis de intervenção dos órgãos de controle (licenciamentos) e da Receita Federal</i> .....	25
<i>Tabela 6 - Matriz resumo de etapas por fluxo e responsável</i> .....	28
<i>Tabela 7 - Tempo médio por modal e geral</i> .....	30
<i>Tabela 8 - Tempo médio por canal - geral</i> .....	31
<i>Tabela 9 - Tempo médio por modal e por etapas - Fluxo 1 - Verde sem licenciamento</i> .....	32
<i>Tabela 10 - Tempo médio por modal e por etapas - Fluxo 2 - Verde com licenciamento</i> .....	33
<i>Tabela 11 - Tempo médio por modal e por etapas - Fluxo 3 - Amarelo sem licenciamento</i> .....	34
<i>Tabela 12 - Tempo médio por modal e por etapas - Fluxo 3 - Vermelho sem licenciamento</i> .....	34
<i>Tabela 13 - Tempo médio por modal e por etapas - Fluxo 4 - Amarelo com licenciamento</i> .....	35
<i>Tabela 14 - Tempo médio por modal e por etapas - Fluxo 4 - Vermelho com licenciamento</i> .....	35



Tabela 15 - Consolidação dos tempos médios por fluxo e por etapas .....	36
Tabela 16 - Marítimo - Total por canal, média e mediana.....	39
Tabela 17 - Marítimo - Fluxo 1 - Verde sem licenciamento.....	40
Tabela 18 - Marítimo - Fluxo 2 - Verde com licenciamento.....	42
Tabela 19 - Marítimo - Fluxo 3 - Amarelo sem licenciamento .....	44
Tabela 20 - Marítimo - Fluxo 3 - Vermelho sem licenciamento.....	46
Tabela 21 - Marítimo - Fluxo 4 - Amarelo com licenciamento .....	48
Tabela 22 - Marítimo - Fluxo 4 - Vermelho com licenciamento.....	50
Tabela 23 - Consolidação dos tempos médios por fluxo e por etapa - Marítimo.....	52
Tabela 24 - Aéreo - Total por canal, média e mediana .....	55
Tabela 25 - Aéreo - Fluxo 1 - Verde sem licenciamento .....	56
Tabela 26 - Aéreo - Fluxo 2 - Verde com licenciamento .....	58
Tabela 27 - Aéreo - Fluxo 3 - Amarelo sem licenciamento .....	60
Tabela 28 - Aéreo - Fluxo 3 - Vermelho sem licenciamento .....	62
Tabela 29 - Aéreo - Fluxo 4 - Amarelo com licenciamento.....	64
Tabela 30 - Aéreo - Fluxo 4 - Vermelho com licenciamento .....	66
Tabela 31 - Consolidação dos tempos médios por fluxo e por etapa - Aéreo .....	68
Tabela 32 - Rodoviário - Total por canal, média e mediana.....	71
Tabela 33 - Rodoviário - Fluxo 1 - Verde sem licenciamento.....	71
Tabela 34 - Rodoviário - Fluxo 2 - Verde com licenciamento.....	72
Tabela 35 - Rodoviário - Fluxo 3 - Amarelo sem licenciamento .....	72
Tabela 36 - Rodoviário - Fluxo 3 - Vermelho sem licenciamento.....	73
Tabela 37 - Rodoviário - Fluxo 4 - Amarelo com licenciamento .....	73
Tabela 38 - Fluxo 4 - Vermelho com licenciamento.....	74
Tabela 39 - Consolidação dos tempos médios por fluxo e por etapa - Rodoviário.....	74
Tabela 40 - Comparação dos tempos médios em horas para as importações declaradas por OEA e não OEA.....	78
Tabela 41 - Quantitativo de importações na modalidade de Despacho sobre Águas .....	80
Tabela 42 - Comparativo entre importações Geral, OEA e Despacho sobre Águas .....	81
Tabela 43 - Tempo médio e quantidade de LIs por órgão de controle administrativo.....	83
Tabela 44 - Momento do licenciamento - antes ou depois da Presença de Carga.....	84
Tabela 45 - Momento do licenciamento - antes ou depois do Registro da DI.....	84
Tabela 46 - Quantitativo após exclusão de outliers .....	84
Tabela 47 - Tempo médio para o deferimento da LI - Situação: Antes do registro da DI - todos os modais.....	85
Tabela 48 - Tempo médio para o deferimento da LI - Situação: antes do registro da DI - marítimo .....	85
Tabela 49 - Tempo médio para o deferimento da LI - Situação: antes do registro da DI - aéreo.....	86
Tabela 50 - Tempo médio para o deferimento da LI - Situação: antes do registro da DI - rodoviário.....	86
Tabela 51 - Anvisa - Importações com LI - Marítimo .....	88
Tabela 52 - Anvisa - Tempo Médio - Marítimo.....	88
Tabela 53 - Anvisa - Importações com LI - aéreo .....	88
Tabela 54 - Anvisa - Tempo Médio - aéreo.....	88
Tabela 55 - Mapa - Importações com LI - marítimo.....	90
Tabela 56 - Mapa - Importações com LI - aéreo .....	90
Tabela 57 - Mapa - Quantidade contêineres - Embalagem de madeira - marítimo .....	91
Tabela 58 - Mapa - Tempo médio - Fiscalização de embalagem de madeira - marítimo .....	91
Tabela 59 - Identificação de gargalos, causas e soluções - Fluxos 1 e 2 .....	98
Tabela 60 - Identificação de gargalos, causas e soluções - Fluxo 3.....	99
Tabela 61 - Identificação de gargalos, causas e soluções - Fluxo 4.....	100
Tabela 62 - Resumo das recomendações.....	101
Tabela 63 - Resumo das soluções em desenvolvimento.....	102



# Receita Federal

MINISTÉRIO DA ECONOMIA  
Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil  
Subsecretaria de Administração Aduaneira  
Coordenação-Geral de Administração Aduaneira

## **SUBGRUPO DE “SEGURIDAD EN TRANSPORTES”**

La estructura de los sistemas de transporte resulta de la acción mutua que diferentes factores como los económicos, políticos, estratégicos, tecnológicos, entre otros ejercen entre sí. Comprender la evolución de los flujos de intercambio internos y externos que substancian las necesidades de transporte es importante para buscar soluciones que logren maximizar cada vez más la seguridad y la eficiencia de la actividad de transporte a través del territorio y en la frontera entre los países.

Las necesidades de seguridad e integración del transporte se atenderán teniendo en cuenta los objetivos marcados por la política de seguridad y desarrollo, considerando la interdependencia e interconexión entre ellos.

El éxito o fracaso de una determinada modalidad de transporte en la prestación de los servicios esperados afecta directamente a otros con que le compiten o que le complementan.

Dentro de una política integrada de ampliación y mejora de la eficiencia del sistema de transporte, formado por el conjunto de líneas de acción, la eficiencia y la modernización tecnológica, la integración y coordinación de las actividades, se buscarán soluciones económicas, seguras y modernas para los principales flujos de transporte ("corredores de transporte"), así como el examen y corrección de las disposiciones legales o prácticas vigentes, que dan lugar a la incertidumbre y superposición de atribuciones perjudiciales para la eficiencia global del sistema de transporte.

La adopción de cualesquiera medidas, técnicas o técnico-económicas en el sector, debe compatibilizar los medios utilizados con los objetivos modales e intermodales del transporte. Por tanto, es primordial la progresiva integración de los recursos a aplicar, subordinada a una planificación integral e integrada, basada en estudios técnico-económicos, con el enfoque de una mayor seguridad.

En este contexto, el objetivo fundamental del subgrupo de seguridad en el transporte del grupo SGT nº 5 “sobre el transporte” es garantizar no solo la información técnica sobre la orientación doctrinal de la seguridad en el sector del transporte, sino también otorgar subvenciones para la elaboración de estudios referentes y disciplinados de acuerdo con conceptos y criterios normativos establecidos *a priori*.

Para hacer viable el dicho objetivo, las principales acciones deben crear las condiciones necesarias para lograrlo. Dado el alcance del presente tema, hemos seleccionado propuestas iniciales para este trabajo, considerando los objetivos que buscamos alcanzar.

## Propuestas a Trabajar en el Subgrupo “Seguridad en Transportes”

### 1 – Desarrollo de página *web*

- Cuestiones relacionadas con la inspección técnica del vehículo (Proporcionar lista de empresas capaces de realizar la inspección)
- Estadísticas de accidentes y robos en carreteras (corredores más probables)
- Disponibilidad de puntos de parada y suministro
- Mapeo de la naturaleza de la carga transportada

### 2 – Protocolos de seguridad para combatir enfermedades

- Propuesta de buenas prácticas para combatir la enfermedad (Desarrollo de protocolos de seguridad en colaboración con el Subgrupo 11)

### 3 – Acciones para armonizar las leyes sobre seguridad del transporte

#### 4 – Elaboración de un Manual de Seguridad Vial del Mercosur

- a. Aglutinación de las principales normativas (transporte, circulación, almacenamiento y manipulación, etc.);
- b. Ejemplos de buenas prácticas en procedimientos de seguridad aplicados en Europa y otros países;
- c. Programas educativos para conductores (Buenas maneras en el tráfico, conocimiento de cargas transportadas, etc.);
- d. Normativa relacionada a la jornada laboral;
- e. Protocolos de seguridad para pasajeros y carga transportada en casos de hurto y robo de vehículos (Responsabilidad Civil de Transportistas, pasajeros, etc.);
- f. Principales requisitos para la obtención de licencias de transporte / País y su avance en el intercambio de información;
- g. Actividades de inspección y mejora tecnológica (transporte de pasajeros, carga y productos peligrosos)
- h. Elaboración de folletos sobre buenas prácticas regulatorias y de inspección.
- i. Establecimiento de programas y proyectos basados en la identificación de necesidades relacionadas con la promoción de la seguridad del transporte.

# COMISIÓN “SEGURIDAD EN TRANSPORTES”

---



# OBJETIVO

- 
- Proponer medidas que puedan armonizar las normas de transporte de acuerdo con los países del Mercosur, con el fin de asegurar el movimiento de pasajeros y carga de manera más segura y eficiente en las fronteras de los países y entre territorios.
  - Acelerar los procesos temáticos “tránsito y transporte”, que a menudo se discuten por separado en los subgrupos del Mercosur.



# PROPUESTAS

---

- 1 - Seguimiento y discusión de protocolos de seguridad para combatir enfermedades
  - Propuesta de buenas prácticas para combatir la enfermedad (Desarrollo de protocolos de seguridad en colaboración con el Subgrupo II)
- 2 - Elaboración de un Manual de Seguridad Vial del Mercosur
  - Aglutinación de las principales normativas (transporte, circulación, almacenamiento y manipulación, etc.);
  - Ejemplos de buenas prácticas en procedimientos de seguridad aplicados en Europa y otros países;



# PROPUESTAS

---

- Protocolos de seguridad para pasajeros y carga transportada en casos de hurto y robo de vehículos (Responsabilidad Civil de Transportistas, pasajeros, etc.);
- Programas educativos para conductores / choferes (buenas maneras en el tráfico, conocimiento de cargas transportadas, etc.);
- Elaboración de folletos sobre buenas prácticas de regulación y de inspección.





## **Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR**

### **Capítulo sobre Derechos en materia de Transporte en el MERCOSUR**

#### **- Metodología Empleada para la Ficha de síntesis -**

- En el marco de la Dec. CMC N° 32/17, la Comisión de Representantes Permanentes del MERCOSUR (CRPM) pone a consideración de los ámbitos competentes el contenido de las fichas temáticas que intentan reflejar el estado de situación de cada uno de los futuros capítulos del Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR.
- El texto resultante de cada ficha temática se elaboró en base al contenido de las actas de las reuniones de los foros con responsabilidad específica y de otros documentos relacionados. En ningún caso, el contenido de la ficha pretende expresar la posición de la CRPM sobre un tema en particular.
- El objetivo de las mismas es el de presentarlas a los foros competentes, a fin de que contribuyan con el proceso a través de los comentarios, sugerencias o correcciones que se estimen necesarios. Finalizada esta etapa de revisión, las fichas serán utilizadas como insumos para la elaboración del proyecto de texto del ECM, que será sometido a consideración de los órganos decisorios.
- Adicionalmente, la elaboración de la presente ficha requirió el estudio y la posterior selección de aquellas normas del acervo jurídico del MERCOSUR en las que se detectó una vinculación directa o indirecta con las metas del PA-ECM.
- Los derechos listados bajo el subtítulo "Derechos reconocidos" y la definición de sus alcances fueron identificados en las normas enumeradas bajo el subtítulo "Instrumentos Vinculados".
- En la enumeración de fuentes, se señalaron aquellas normas de las cuales emanan derechos en forma expresa, sin perjuicio de tomar en cuenta, cuando fue necesario, aquellas otras normas que le sirvieron de antecedentes o que tienen una vinculación indirecta con el objeto de análisis.
- La identificación de los derechos enumerados en cada ficha no excluye la posible existencia de otros que no hayan sido detectados por el ejercicio realizado por la CRPM. Asimismo, el enunciado de los mismos tampoco excluye definiciones más precisas, que los foros puedan ofrecer.
- Cuando, a partir de las actas de los foros correspondientes se detectaron trabajos en curso, se incluyeron en la columna derecha, bajo un subtítulo específico, a efectos de su seguimiento.



- Sin perjuicio de los criterios generales antes mencionados, atendiendo a la especificidad de cada capítulo temático del ECM, se adoptaron criterios particulares para la elaboración de cada ficha.
  
- Con relación a la presente ficha, en particular:
  - Sin perjuicio de incluir las normas sobre patente del MERCOSUR para la definición de derechos del ciudadano, se ha adoptado una base más amplia que la prevista en el PA-ECM, desglosándose otros derechos en materia de transporte según las categorías citadas en la columna “derechos reconocidos”.
  
  - Sobre esa base, se han extraído definiciones de derechos que nacen de dichas normas, acudiendo a criterios amplios o específicos de selección, de acuerdo con el nivel de desarrollo normativo en cada categoría:
    - Conductores vehículos particulares: criterio amplio
    - En Puertos y Aeropuertos y Pasos Fronterizos: criterio específico
    - Patente MERCOSUR: criterio amplio (pues no surge con claridad derechos de los ciudadanos a partir de las normas sobre la materia, aunque sí de forma mediata).
  
  - Se citan, asimismo, las autoridades de aplicación vinculados a los derechos reconocidos.

## **Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR**

### **Capítulo sobre Derechos en materia de Transporte en el MERCOSUR**

#### **Ficha de síntesis**

##### **Derechos reconocidos**

###### Conductores de Vehículos Particulares

- Los ciudadanos tienen el derecho al:
  - libre uso de su vehículo, cuando circulen en calidad de turistas entre los territorios de los EP, sin formalidades aduaneras, salvo en relación con los controles selectivos.
  - reconocimiento de la licencia de conducir expedida en cualquiera de los EP.
  - reconocimiento del Seguro de Responsabilidad Civil contratado en un EP por el propietario y/o conductor de automóviles de paseo (particular o de alquiler) no matriculados en el país de ingreso.
- En casos de siniestros que generen responsabilidad civil emergente de accidentes de tránsito ocurridos en territorio de un EP, en los que participen o resulten afectadas personas domiciliadas en otro EP, el ciudadano del MERCOSUR podrá optar por iniciar la acción en los tribunales del EP:
  - a) donde se produjo el accidente;
  - b) del domicilio del demandado; o
  - c) del domicilio del demandante.
- Toda persona que desee reclamar la restitución de un vehículo de su propiedad, que le hubiere sido robado o hurtado, podrá formular su pedido a la autoridad judicial del territorio en que este presumiblemente se encuentre.

###### En Puertos, Aeropuertos y Pasos Fronterizos

- Los ciudadanos tienen derecho al acceso a un canal exclusivo para la realización de trámites migratorios para ciudadanos del MERCOSUR.

###### Patente MERCOSUR

- Los ciudadanos tienen derecho al reconocimiento de la identificación y de la propiedad de su vehículo automotor.

##### **Instrumentos vinculados**

###### Conductores de Vehículos Particulares

- Reglamento Único de Tránsito y Seguridad Vial (Res GMC N° 08/92)
- Seguro de Responsabilidad civil (Res GMC N° 120/94)
- Protocolo de San Luis en Materia de Responsabilidad Civil emergente de Accidentes de Tránsito entre los Estados Partes del MERCOSUR (Dec CMC N° 01/96)
- Acuerdo de Asunción sobre Restitución de Vehículos Automotores terrestres y/o embarcaciones que transponen ilegalmente las fronteras entre los Estados Partes del MERCOSUR (Dec CMC N° 16/99)
- Normas para la Circulación de Vehículos de Turistas, Particulares y de Alquiler, en los Estados Partes del MERCOSUR (Res. GMC N° 35/02)

###### En Puertos, Aeropuertos y pasos fronterizos

- Acuerdo sobre Localidades Fronterizas Vinculadas (Dec CMC N° 13/19).
- Facilitación para los ciudadanos MERCOSUR (Dec CMC N° 12/91)
- Instalación de Canales Privilegiados de entrada en Aeropuertos para ciudadanos MERCOSUR (Dec. CMC N° 46/00)

###### Patente MERCOSUR

- Patente MERCOSUR (Dec. CMC N° 53/10, 52/12)
- Sistema de Consultas sobre vehículos del MERCOSUR (Res. GMC N° 33/14, 12/17)

##### **Trabajos en curso**

- Sistema de intercambio de información entre los Estados Partes sobre transporte de cargas y pasajeros en base a Webservices (Res. GMC N° 33/14)

***AUTORIDADES DE APLICACIÓN:<sup>1</sup>***

Conductores de Vehículos Particulares

**ARGENTINA:** Ministerio de Justicia y Derechos Humanos

**BRASIL:** Ministério da Justiça e Segurança Pública - Secretaria Nacional de Justiça e Cidadania - Departamento de Recuperação de Ativos e Cooperação Jurídica Internacional

**PARAGUAY:** Ministerio de Justicia y Trabajo – Dirección General de Justicia

**URUGUAY:** Ministerio de Transporte y Obras Públicas – Dirección Nacional de Transporte

En Puertos, Aeropuertos y Pasos Fronterizos

**ARGENTINA:** Ministerio del Interior. Dirección Nacional de Migraciones

**BRASIL:** Polícia Federal

**PARAGUAY:** Dirección General de Migraciones

**URUGUAY:** Ministerio del Interior

Áreas de Control Integrado<sup>2</sup>

**ARGENTINA:** Ministerio del Interior. Dirección Nacional de Migraciones. Dirección General de Movimiento Migratorio

**BRASIL:** Secretaria da Receita Federal do Brasil - Coordenação-Geral De Administração Aduaneira

**PARAGUAY:** Dirección Nacional de Aduanas

**URUGUAY:** Dirección Nacional de Aduanas

---

<sup>1</sup> Información obtenida a partir de bases propias. Se solicita la respectiva confirmación de los EP.

<sup>2</sup> Información obtenida a partir de las Autoridades Emisoras de Documentos de Tránsito Vecinal Fronterizo (DTVF) mencionadas en el Art. II. 5 del Acuerdo de Localidades Fronterizas Vinculadas. Se solicita la respectiva confirmación de los EP.

## **Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR**

### **Capítulo sobre Derechos en materia de Transporte en el MERCOSUR**

#### **- Consultas al/los Foros -**

A continuación, se presenta un formulario de consultas al foro vinculado al tema, a los fines de recibir sugerencias, observaciones, recomendaciones y otras indicaciones que estime oportuno efectuar.

Este formulario, organizado en tablas de preguntas y respuestas, no impone limitaciones a la extensión de los comentarios que el foro desee incorporar, ni excluye la posibilidad de que el foro aborde otros temas de interés para la conformación progresiva del ECM.

Con respecto a los Derechos Reconocidos:

<ul style="list-style-type: none"><li>Aparte de los reseñados en la presente Ficha, ¿qué otros Derechos reconocidos se estimaría posible y oportuno incorporar en relación con Transporte en el MERCOSUR?</li></ul>

Con respecto a los Instrumentos Vinculados:

<ul style="list-style-type: none"><li>¿Existen, al entender del Foro/Grupo, otras fuentes normativas en base a la cual puedan vincularse los Derechos Reconocidos apuntados en la Ficha de Síntesis, o que sirvan para la elaboración de nuevas fórmulas de Derechos?</li></ul>

Con respecto a las Autoridades de Aplicación:

<ul style="list-style-type: none"><li>¿Podría confirmar y, en su caso, actualizar la información suministrada sobre las Autoridades de Aplicación de los instrumentos vinculados a los Derechos Reconocidos?</li></ul>



Otros comentarios:

<ul style="list-style-type: none"><li>• ¿Qué otras inquietudes y/o sugerencias relacionadas con las Líneas de Acción sobre Transporte del PA-ECM pueden ser efectuados a los fines de la elaboración del Capítulo sobre Transporte en el futuro proyecto de Estatuto de la Ciudadanía, distintas del contenido de la presente Ficha?</li></ul>

Termo de Execução Descentralizada (TED) ANTT-UFSC

---

**Estudos, pesquisas aplicadas, ferramentas  
e programa de capacitação para prover  
suporte aos processos de fiscalização de  
cargas e de passageiros e à modernização  
do controle do excesso de peso de  
veículos no Brasil**

2021-2023

Valter Zanela Tani, Dr.  
Labtrans/UFSC  
[valter.tani@ufsc.br](mailto:valter.tani@ufsc.br) – [vztani@gmail.com](mailto:vztani@gmail.com)



# TED UFSC-ANTT (2021-2023)

## Objetivos específicos

---

- Desenvolver modelos e técnicas voltadas à gestão de informações relacionadas ao peso de veículos, através dos quais se pretende compreender, de forma mais precisa, os fluxos logísticos do Brasil e qualificar os processos de tomada de decisão da ANTT.
- Realizar experimentos para promover, no Brasil, uma melhor compreensão sobre o uso de tecnologias que visam à modernização do controle do excesso de peso de veículos.
- Capacitar servidores da ANTT através da produção e da execução de um curso de especialização lato sensu na modalidade semipresencial.
- Capacitar servidores da ANTT, através tanto da produção e execução de cursos fechados de curta duração quanto da produção e disponibilização de cursos abertos de curta duração na modalidade de Ensino a Distância (EaD).





# Objeto 1

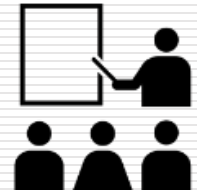
## Gestão da Informação de Peso de Veículos

---

- **Ação A** – Estudos para identificação do **potencial risco de acidentes** a partir da pesagem de veículos em movimento.
  - **Ação B** - Estudos para identificação da influência do excesso de peso de veículos em **danos precoces à infraestrutura viária**.
  - **Ação C** - Estudos para identificação dos impactos do excesso de peso de veículos sobre a **fluidez do tráfego rodoviário**.
  - **Ação D** - Projeto e desenvolvimento de ferramenta protótipo para análise e para controle de qualidade de dados de pesagem em movimento.
  - **Ação E** - Apoio técnico à disseminação da tecnologia HS-WIM como ferramenta para obtenção de informações estratégicas sobre o sistema de transportes.
    - Workshop anual: “Paradigmas da Pesagem de Veículos em Movimento”
    - Apoio à especificação de sistemas HS-WIM para contratos de concessão rodoviária.
    - Produção de vídeo educativo – aplicação de sistemas HS-WIM para controle de peso
  - **Ação F** – Apoio técnico na avaliação e atualização do Manual de Procedimentos de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas do Mercosul.
-

# Objeto 2

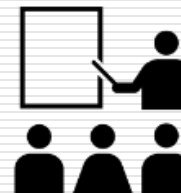
## Curso de Especialização



- **Ação A** – Curso de Especialização em Gestão e Controle de Transportes Rodoviário
  - Formação de 100 especialistas para desenvolver conhecimentos e habilidades vinculados aos processos de gestão, de controle e de fiscalização do transporte de cargas e de passageiros (nacional e internacional) e de governança pública.
  - 390 horas + Monografia
- **Ação B** – Cursos de curta duração em Ambiente Virtual de Ensino Aprendizagem (AVEA) – Fechados e Abertos
  - Customização de uma plataforma de EaD para oferta de cursos abertos e fechados.
  - Produção e execução de 200 horas cursos fechados na modalidade de Ensino a Distância (EaD)

# Objeto 2

## Cursos de curta duração em AVEA



- Cursos com turmas definidas (fechados) de curta duração em Ambiente Virtual de Ensino Aprendizagem (AVEA) – 200 horas
  - Formação e de capacitação de gestores e de técnicos da SUFIS e da ASINT em temas relevantes para o desenvolvimento de suas competências laborais.
  - Carga horária de 30 a 60 horas com acompanhamento de especialistas.
- Cursos abertos de curta duração em Ambiente Virtual de Ensino Aprendizagem (AVEA) – 300 horas
  - Treinamento e de capacitação dos servidores e colaboradores da SUFIS e da ASINT como foco na padronização de processos e procedimentos de fiscalização e controle no transporte de cargas e passageiros.
  - Carga horária média de 30 horas com foco na autonomia no processo formativo.



**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**Disposición**

**Número:** DI-2020-409-APN-ANSV#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES  
Martes 15 de Septiembre de 2020

**Referencia:** Disposición - EX-2020-17196499- -APN-DGA#ANSV

---

VISTO el expediente EX-2020-17196499- -APN-DGA#ANSV del registro de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, organismo descentralizado actuante en la órbita del MINISTERIO DE TRANSPORTE, las Leyes N° 24.449, N° 26.363, los Decretos Nros. 260 del 12 de marzo de 2020 y su modificatorio, 287 del 17 de marzo de 2020, 297 del 19 de marzo de 2020, 325 del 31 de marzo de 2020, 355 del 11 de abril de 2020, 408 del 26 de abril de 2020, 459 del 10 de mayo de 2020, 493 del 24 de mayo de 2020, 520 del 7 de junio de 2020, 576 del 29 de junio de 2020, 605 del 18 de julio de 2020, 641 del 2 de agosto del 2020, 677 del 16 de agosto del 2020, 714 del 30 de agosto de 20 y sus normas complementarias, las DI-2020-109-APN-ANSV#MTR, DI-2020-135-APN-ANSV#MTR, DI-2020-145-APN-ANSV#MTR, DI-2020-170-APN-ANSV#MTR, DI-2020-196-APN-ANSV#MTR, DI-2020-229-APN-ANSV#MTR, DI-2020-260-APN-ANSV#MTR, DI-2020-264-APN-ANSV#MTR, DI-2020-291-APN-ANSV#MTR y

**CONSIDERANDO:**

Que mediante el Decreto N° 260/20 se amplió, por el plazo de UN (1) año, la emergencia pública en materia sanitaria establecida por la Ley N° 27.541, en virtud de la pandemia declarada por la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) en relación con el COVID-19.

Que a través del Decreto N° 297/20 el PODER EJECUTIVO NACIONAL estableció una medida de aislamiento social, preventivo y obligatorio, que fue prorrogada, sucesivamente, por los Decretos Nros. 325/20, 355/20, 408/20, 459/20, 493/20 y, con determinadas modificaciones según el territorio, por los Decretos Nros. 520/20, 576/20, 605/20, 641/20 y 677/20 hasta el 31 de agosto de 2020, inclusive.

Que en dicho contexto el PODER EJECUTIVO NACIONAL, dictó el Decreto 714 de fecha 30 de agosto de 2020, el que en su artículo 10 prorroga hasta el día 20 de septiembre de 2020 inclusive, la vigencia del Decreto N° 297/20, que establece el “aislamiento social, preventivo y obligatorio”, prorrogado por los Decretos Nros. 325/20, 355/20, 408/20, 459/20, 493/20, 520/20, 576/20, 605/20, 641/20 y 677/20, exclusivamente para las personas que residan o se encuentren en los aglomerados urbanos y en los departamentos y partidos de las provincias argentinas que no cumplan positivamente los parámetros epidemiológicos y sanitarios establecidos en el artículo 2° de dicho decreto.

Que esta AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, cuya misión es la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional mediante la promoción, coordinación y seguimiento de las políticas de seguridad vial nacionales, es la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacionales previstas en la normativa vigente en la materia, de conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 26.363.

Que en el marco de la emergencia sanitaria la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, dicto las Disposiciones DI-2020-109-APN-ANSV#MTR, DI-2020-135-APN-ANSV#MTR, DI-2020-145-APN-ANSV#MTR, DI-2020-170-APN-ANSV#MTR, DI-2020-196-APN-ANSV#MTR, DI-2020-229-APN-ANSV#MTR, DI-2020-260-APN-ANSV#MTR, DI-2020-264-APN-ANSV#MTR y DI-2020-291-APN-ANSV#MTR estableciendo medidas preventivas y excepcionales en relación a los cursos presenciales de verificación de competencias y formación continua y los exámenes psicofísicos exigidos por la Disposición ANSV N° DI-2019-48-APN-ANSV#MTR, para el otorgamiento y renovación de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), así como también en relación al Sistema Nacional de la Licencia Nacional de Conducir.

Que en el presente contexto e instancia de la emergencia sanitaria y de la situación epidemiológica actual, así como también teniendo en consideración los términos de las nuevas medidas adoptadas por el PODER EJECUTIVO NACIONAL en fecha 30 de agosto de 2020 mediante el Decreto N° 714/2020, resulta necesario continuar implementando acciones y políticas excepcionales, con relación a las actividades que resultan competencia de este organismo.

Que en base a los fundamentos expuestos, corresponde como primera medida, prorrogar de manera preventiva y con carácter excepcional, por el término de 90 (noventa) días corridos contados a partir de su fecha de vencimiento, la vigencia de los cursos presenciales de verificación de competencias y formación continua y los exámenes psicofísicos exigidos por la Disposición ANSV N° DI-2019-48-APN-ANSV#MTR, para el otorgamiento y renovación de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), cuyos vencimientos operen entre el 16 de septiembre de 2020 y el 31 de octubre inclusive del corriente año.

Que en igual sentido, corresponde prorrogar de manera preventiva y con carácter excepcional por el término de 90 (noventa) días corridos a partir de su fecha de vencimiento, la vigencia de las matriculas de instructores y evaluadores teóricos y prácticos de los Centros Emisores de Licencia Nacional de Conducir, cuyos vencimientos operen entre el 16 de septiembre y el 31 de diciembre inclusive del corriente año.

Que la DIRECCIÓN NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR Y ANTECEDENTES DE TRÁNSITO de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL ha tomado la intervención de su competencia.

Que la DIRECCIÓN DE ASUNTOS LEGALES Y JURÍDICOS de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL ha tomado la intervención de su competencia.

Que el Director Ejecutivo de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL es competente para la suscripción de la presente medida en virtud de las competencias expresamente atribuidas por el artículo 7° inciso b) de la Ley N° 26.363.

Por ello,

EL DIRECTOR EJECUTIVO

DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

DISPONE:

ARTÍCULO 1º: Prorrogase, de manera preventiva y con carácter excepcional, por el término de 90 (noventa) días corridos contados a partir de su fecha de vencimiento, la vigencia de los cursos presenciales de verificación de competencias y formación continua y los exámenes psicofísicos exigidos por la Disposición ANSV N° DI-2019-48-APN-ANSV#MTR, para el otorgamiento y renovación de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), cuyos vencimientos operen entre el 16 de septiembre y el 31 de octubre inclusive del 2020.

ARTÍCULO 2º: Prorrogase de manera preventiva y con carácter excepcional por el término de 90 (noventa) días corridos a partir de su fecha de vencimiento, la vigencia de las matriculas de instructores y evaluadores teóricos y prácticos de los Centros Emisores de Licencia Nacional de Conducir, cuyos vencimientos operen entre el 16 de septiembre y el 31 de diciembre inclusive del 2020.

ARTÍCULO 3º: Instrúyase a las áreas técnicas de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, a realizar todas las gestiones necesarias y conducentes fin de adecuar los sistemas informáticos vinculados con la Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional –LINTI-, y con la Licencia Nacional de Conducir –LNC-, de conformidad a lo dispuesto mediante la presente medida.

ARTÍCULO 4º: La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá prorrogar o abreviar los plazos dispuestos, en atención a lo que determine el PODER EJECUTIVO NACIONAL.

ARTÍCULO 5º: La presente medida entrará en vigencia a partir de su suscripción.

ARTÍCULO 6º: Comuníquese, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

Digitally signed by MARTINEZ CARIGNANO Pablo Julian  
Date: 2020.09.15 17:46:55 ART  
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Pablo Julian Martinez Carignano  
Director Ejecutivo  
Agencia Nacional de Seguridad Vial

# DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 24/06/2020 | Edição: 119 | Seção: 1 | Página: 79

Órgão: Ministério da Infraestrutura/Conselho Nacional de Trânsito

## RESOLUÇÃO Nº 782, DE 18 DE JUNHO DE 2020

Referenda as Deliberações CONTRAN nº 185, de 19 de março de 2020, e nº 186 e nº 187, ambas de 26 de março de 2020, e dispõe sobre a suspensão e a interrupção de prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN), no uso da competência que lhe conferem os incisos I, VII, VIII, X e XV do art. 12 e o art. 106 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com base no que consta nos autos do processo administrativo nº 50000.014338/2020-79, resolve:

Art. 1º Esta Resolução referenda as Deliberações CONTRAN nº 185, de 19 de março de 2020, e nº 186 e nº 187, ambas de 26 de março de 2020, e dispõe sobre a suspensão e a interrupção de prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito.

Art. 2º Ficam interrompidos, por tempo indeterminado, os prazos para apresentação de:

I - defesa da autuação, previsto no § 4º do art. 4º da Resolução CONTRAN nº 619, de 06 de setembro de 2016;

II - recursos de multa, previstos no inciso IV do art. 11 e no art. 15 da Resolução CONTRAN nº 619, de 2016;

III - defesa processual, previsto no § 5º do art. 10 da Resolução CONTRAN nº 723, de 06 de fevereiro de 2018; e

IV - recursos de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação, previstos no § 1º do art. 15 combinado com o § 1º do art. 16 da Resolução CONTRAN nº 723, de 2018.

Art. 3º Fica interrompido, por tempo indeterminado, o prazo para identificação do condutor infrator, previsto no § 7º do art. 257 do CTB, inclusive nos processos administrativos em trâmite.

Art. 4º Para fins de fiscalização, ficam interrompidos, por tempo indeterminado, os seguintes prazos:

I - o previsto no § 1º do art. 123 do CTB, para o proprietário adotar as providências necessárias à efetivação de transferência de propriedade de veículo adquirido desde 19 de fevereiro de 2020;

II - o previsto no § 2º do art. 123 do CTB, para o proprietário comunicar o novo endereço em caso de transferência de domicílio ou residência no mesmo município, para mudança de endereço desde 19 de fevereiro de 2020;

III - o previsto no caput do art. 134 do CTB, para o proprietário antigo realizar a comunicação de venda de veículo vendido desde 19 de fevereiro de 2020;

IV - os previstos na Resolução CONTRAN nº 04, de 23 de janeiro de 1998, relativos a registro e licenciamento de veículos novos, desde que ainda não estivessem expirados em 20 de março de 2020; e

V - o previsto no inciso V do art. 162 do CTB, para Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com validade vencida desde 19 de fevereiro de 2020.

§ 1º O veículo novo não registrado ou não emplacado poderá transitar, em todo o território nacional, portando apenas a nota fiscal, nos termos do inciso IV.

§ 2º O prazo a que se refere o inciso V também aplica-se à Permissão para Dirigir (PPD) e à Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC).

§ 3º Todas as informações contidas na CNH, inclusive os cursos especializados, permanecem válidas, nos termos do inciso V.

§ 4º O prazo a que se refere o inciso V também se aplica aos certificados de cursos especializados, quando não houver essa informação na CNH.

Art. 5º A expedição das notificações de autuação deverá seguir os seguintes critérios:

I - para cumprimento do prazo máximo de trinta dias, determinado no inciso II do parágrafo único do art. 281 do CTB e no art. 4º da Resolução CONTRAN nº 619, de 2016, a expedição da notificação da autuação poderá ocorrer com sua inclusão em sistema informatizado do órgão autuador, sem a remessa ao proprietário do veículo;

II - tão logo seja revogada esta Resolução, a autoridade de trânsito deverá providenciar o envio das notificações de autuação, decorrentes de infrações praticadas desde 20 de março de 2020, contendo a data de término da apresentação de defesa da autuação e de indicação do condutor infrator, nos termos da Resolução CONTRAN nº 619, de 2016.

Parágrafo único. As notificações de autuação, decorrentes de infrações praticadas entre 26 de fevereiro de 2020 e 19 de março de 2020, e que ainda não foram expedidas, deverão obedecer os critérios estabelecidos nos incisos I e II.

Art. 6º As notificações de penalidade somente poderão ser expedidas após o encerramento do prazo destinado à defesa da autuação e à indicação do condutor infrator, nos termos desta Resolução.

Art. 7º Fica suspenso, por tempo indeterminado, o prazo das licenças para funcionar como Instituição Técnica Licenciada (ITL), previsto no § 1º do art. 8º da Resolução CONTRAN nº 632, de 30 de novembro de 2016.

Art. 8º Esta Resolução entra em vigor em 1º de julho de 2020.

**FREDERICO DE MOURA CARNEIRO**

Presidente do Conselho

**FRANSELMO ARAÚJO COSTA**

Ministério da Defesa

**MARCELO SAMPAIO CUNHA FILHO**

Ministério da Infraestrutura

**MARCELLO DA COSTA VIEIRA**

Ministério da Infraestrutura

**ADRIANO MARCOS FURTADO**

Ministério da Justiça e Segurança Pública

**NAUBER NUNES DO NASCIMENTO**

Agência Nacional de Transportes Terrestres

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.



---

---

LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE ORDEN GENERAL

---

---

Núm. 42.621-C

Miércoles 1 de Abril de 2020

Página 1 de 1

---

Normas Generales

---

CVE 1748264

---

---

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

LEY NÚM. 21.222

**PRORROGA POR UN AÑO LA VIGENCIA DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR QUE  
EXPIREN DURANTE EL AÑO 2020**

Teniendo presente que el H. Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente proyecto de ley originado en una moción de los diputados señores Harry Jürgensen Rundshagen, René Alinco Bustos, Nicolás Noman Garrido, Diego Paulsen Kehr, Cristóbal Urruticoechea Ríos y de las diputadas señoras Sofía Cid Versalovic y Alejandra Sepúlveda Orbenes,

Proyecto de ley:

“**Artículo único.-** Prorrógase por un año la vigencia de todas las licencias de conducir cuyo control corresponda realizar durante el año 2020. Sus titulares podrán realizar el trámite de renovación hasta el día y mes señalado en la licencia vigente, del año 2021.”.

Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto, promúlguese y llévese a efecto como Ley de la República.

Santiago, 30 de marzo de 2020.- SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República.- Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones.- Gonzalo Blumel Mac-Iver, Ministro del Interior y Seguridad Pública.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atentamente a Ud., José Luis Domínguez Covarrubias, Subsecretario de Transportes.



## DISPOSICIÓN N° 1/2.020

**“POR LA CUAL SE AMPLÍA LA CONSIDERACIÓN TEMPORAL PARA LA APLICACIÓN DE SANCIÓN RESPECTO AL VENCIMIENTO DE LAS DOCUMENTACIONES HABILITANTES PARA LA CIRCULACIÓN VIAL DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y CONDUCTORES EN EL ÁMBITO DE COMPETENCIA INSTITUCIONAL”.**

San Lorenzo, 27 de agosto del 2.020.-

**VISTO:** El Decreto N° 3442 del 9 de marzo de 2020 “Por el cual se dispone la implementación de acciones preventivas ante el riesgo de expansión del Coronavirus (COVID-19) y el Decreto N° 3456 del 16 de marzo de 2020 “Por el cual declara Estado de Emergencia Sanitaria en todo el territorio nacional para el control del cumplimiento de las medidas sanitarias dispuestas en la implementación de acciones preventivas ante el riesgo de expansión del Coronavirus (COVID-19)”; y:

**CONSIDERANDO:** Que, la Dirección Nacional de la Patrulla Caminera es el organismo del Estado con autoridad competente para atender en materia de tránsito en las rutas nacionales y los ramales que unan rutas y ciudades, asimismo, podrá ejercer su competencia en las rutas que cruzan las zonas urbanas de los municipios de la República.

Que, la Ley N° 5016/2014 “Nacional de Tránsito y Seguridad Vial”, TÍTULO VII. Base para el Procedimiento, Capítulo II - Medidas Cautelares, en su Artículo 106. **Casos de retención de licencias y vehículos.** La autoridad competente deberá retener las licencias o los vehículos, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento: a) Las licencias de conducir habilitantes, cuando: 1. Estuviere vencidas, en cuanto a su vigencia quinquenal se refiere... b) Los vehículos cuando: ... 3) No se encuentren legalmente habilitados, carezca del documento acreditativo o se encuentre vencido....

Que, es de interés nacional preservar la salud de las personas evitando el brote masivo del virus COVID- 19, y en ese sentido, por tanto, es necesario establecer temporalmente consideración especial respecto a documentaciones habilitantes para la circulación vial de conductores y vehículos automotores, a fin de que tengan la oportunidad de realizar esa gestión sin la necesidad de aglomerarse en las entidades que correspondan.

Que, conforme al Dictamen C.G.J. N° 103/2020 de la Coordinación General Jurídica de la institución, no existen impedimentos para la extensión del periodo de consideración temporal.

**POR TANTO:** En uso de sus atribuciones legales,

**EL DIRECTOR NACIONAL DE LA PATRULLA CAMINERA**

**DISPONE:**

**Artículo 1°.-** Establecer consideración temporal hasta el 30 de setiembre de 2020, respecto a la aplicación de sanción por vencimiento de Licencia de Conducir, Habilitación Municipal, Habilitación de DINATRAN y chapa provisoria, conforme lo expuesto en el considerando de la presente disposición.

**Artículo 2°.-** Comunicar a quienes corresponda y cumplido archivar.



Insp. Gral. Osvaldo Cabrera Adorno  
Director Nacional de la Patrulla Caminera



# CONGRESO DE INTENDENTES



CIRCULAR Nº 27/2020

Montevideo, 29 de abril de 2020.

## INTENDENTES DEPARTAMENTALES

### PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

**INTENDENCIAS:** Direcciones de: Jurídica, Hacienda y Tránsito

### MUNICIPIOS

**UNIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (UNASEV)**

**OPP** (Dirección; Subdirección)

**MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA**

**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS** (Transporte Carretero)

**MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES** (Junta Nacional de Migración)

**MINISTERIO DEL INTERIOR** (Policía Nacional de Tránsito)

**CONSEJO DE MINISTROS**

**SUPREMA CORTE DE JUSTICIA**

**FISCALÍA DE CORTE**

**FIDUCIARIA DEL SUCIVE:** República Afisa SA

**BANCO DE SEGUROS DEL ESTADO**

**AUDEA** Asociación Uruguaya de Empresas Aseguradoras

**ASARA** Asociación de Arrendadores de Vehículos sin chofer

**Tipo de Informe:** Prórroga Punc

**Oficina:** Secretaría de la Comisión de Seguimiento del SUCIVE

El Congreso de Intendentes a través de su Comisión Asesora de Tránsito, delegada y con facultades suficientes para prorrogar los plazos de las licencias de conducir emitidas por el sistema Punc y regímenes anteriores, el 22 de abril de 2020 adoptó una resolución integradora respecto del período de emergencia sanitaria y la nueva normalidad, ante el restablecimiento de los servicios municipales.

Al respecto se estableció que “aquellos permisos (PUNC y anteriores) que hayan vencido entre el 17 de marzo de 2018 y el 31 de enero de 2020, se consideran vigentes desde el 16 de marzo de 2020, hasta el 31 de octubre de 2020”, prorrogándose desde el 16 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, la vigencia de aquellos permisos que hayan vencido desde el 1/02/2020 con los fundamentos y exigencias previstas en las resoluciones de fecha 17 y 25 de marzo, y 13 de abril de 2020 por la Comisión Administradora del SUCIVE.

En ese sentido, se estableció que “no será reconocido ningún permiso Punc o anterior que no haya sido otorgado al amparo de la normativa vigente”.

Estas medidas fueron adoptadas teniendo en cuenta las agendas de programación para la atención al público que deberán reprogramarse por parte de las Intendencias.

Saluda atentamente.



T.C.S. César García Acosta  
Consejero  
Congreso de Intendentes

Palacio Municipal 2do Pis

Tels: (598) 902 0548 902

902 7226 Fax: 902 0780

www.ci.gub.uy

congreso.secretaria@ci.gub.uy



CONGRESO  
DE INTENDENTES

**ACTA COMISIÓN ASESORA DE TRÁNSITO** En Montevideo, a los 22 días del mes de abril de 2020, reunida la Comisión Asesora de Tránsito integrada por el Congreso de Intendentes en su Plenario de fecha 16 de abril de 2020, trata los asuntos que se indican y adopta las resoluciones que se establecen.

**REFERENCIA 1** El Congreso de Intendentes dispuso por resolución de fecha 16 de marzo de 2020, en el marco de la actual emergencia sanitaria, varias resoluciones referidas a la gestión del tránsito vinculadas al Punc, cometiéndose a la Comisión Administradora del SUCIVE y a la Comisión Asesora de Tránsito facultades para prorrogar la vigencia de habilitaciones que están vinculadas al SUCIVE por razón de sus funcionalidades informáticas.

**REFERENCIA 2** Por Actas de 17 y 25 de marzo, y 13 de abril de 2020, se establecieron las prórrogas del Punc por 30 días desde sus otorgamientos a partir del 1/2/2020. En ese sentido el 13/04/20, se amplió la facultad de prórroga de vencimientos a los duplicados de permisos Punc otorgados, y a los vencimientos de los trámites de aspirantes a permisos de conducir.

**REFERENCIA 3** Lo actuado por las Comisiones referidas alcanzaron sólo los casos referidos, observándose que el universo de situaciones generadas por la inacción de las Oficinas en las Intendencias también dejan sin resolver los permisos vencidos con anterioridad al 1º de febrero de 2020, cuyos titulares aún se encontraban en condiciones normativas para acceder a una renovación de sus permisos sin necesidad de realizar pruebas teóricas y prácticas adicionales. Teniendo en cuenta que los permisos con vencimiento en el mes de febrero pasaban a vencer en el mes de mayo, y que la situación de incertidumbre respecto al momento de retomar la actividad normal se mantiene, se entiende pertinente –con carácter general- y por constituir un hecho ajeno a la responsabilidad del contribuyente, el otorgamiento de las vigencias de estos trámites en las mismas condiciones que las pactadas para el resto de los casos.

**RESOLUCIÓN 1** Establecer que aquellos permisos (PUNC y anteriores) que hayan vencido entre el 17 de marzo de 2018 y el 31 enero de 2020, se consideran vigentes desde el 16 de marzo de 2020, hasta el 31 de octubre de 2020.

**RESOLUCIÓN 2** Prorrogar desde el 16 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, la vigencia de aquellos permisos (PUNC y anteriores) que hayan vencido desde el 1/02/2020, con los fundamentos y exigencias previstas en las resoluciones de fecha 17 y 25 de marzo, y 13 de abril de 2020 por la Comisión Administradora del SUCIVE.

**RESOLUCIÓN 3** Comunicar a la Comisión de Seguimiento del SUCIVE para que instruya a la fiduciaria, República Afisa SA, la modificación en el sistema informático de los plazos y condiciones regulatorias del sistema en los términos que se establecen, así como las que correspondan por aplicación de las resoluciones de fechas 17 y 25 de marzo, y 13 de abril de 2020, referidas al Punc.

**RESOLUCIÓN 4** No serán reconocidos ningún permiso Punc o anterior que no haya sido otorgado al amparo de la normativa vigente.

  
Juan PIGOLA

  
Marcelo METEDIERA

  
Juan Carlos ROSALES

  
Andrea MOREIRA

  
César GARCÍA ACOSTA

  
Mariela BAUTE



**CONSEJO EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERA  
DEL MERCOSUR – BOLIVIA – CHILE**

Montevideo, 25 de septiembre de 2020

Señores Coordinadores del  
Subgrupo de Trabajo N° 5  
TRANSPORTE del MERCOSUR

De nuestra mayor consideración,

Por medio de la presente nos dirigimos a Uds., a fin de informarles que en el lapso trascendido desde el comienzo de la pandemia COVID 19 hemos enfrentado nuevas dificultades que se suman a las ya informadas en documentos anteriores y que podríamos denominar “habituales”. Esta situación genera un sinnúmero de perjuicios para nuestro sector, que hemos descripto ampliamente durante el presente año a través de distintas presentaciones.

Por tal motivo, en esta oportunidad todas las Entidades que constituyen el CONDESUR hemos consensuado exponer aquellos acontecimientos que impactan negativamente en nuestra actividad y proponer potenciales medidas para mitigarlos:

- Implementar un mayor y mejor uso de las herramientas digitales e informáticas, que disminuyan el trasiego de papeles y la aglomeración de personas en los puestos de los organismos de contralor en frontera.
- Coordinar horarios de atención de los organismos de control y estricto cumplimiento de los mismos. (Acuerdos de Recife, MERCOSUR)

- Crear e implementar un “Protocolo sanitario unificado”, que contemple las especificidades del sector, que proteja al conductor del vehículo de cargas y a todos sus contactos durante el tránsito internacional para agilizar la resolución de situaciones complejas y ofrecer un trato más humano e inclusivo a todos los involucrados

Ejemplos:

Declaraciones juradas que no establezcan la obligación de realizar cuarentena por 14 días a los choferes, considerando que el transporte de cargas es un “servicio esencial”, y que permita solucionar un problema reiterado desde el comienzo de la pandemia.

Solicitamos especialmente la aclaración de este aspecto en la Disposición 3025/2020 de la Dirección Nacional de Migraciones de la República Argentina, dado que su redacción genera confusión sobre este aspecto en las autoridades de control

Condiciones claras y armonizadas de regreso al país de origen, para choferes asintomáticos con test de resultado positivo.

Que el resultado de los tests sea recibido por el chofer en su celular y por un representante de la empresa (el representante legal sería la persona indicada), a efectos de evitar confusiones y demoras

Por otra parte, y en materia específica de temas inherentes a la Agenda permanente del SGT N°5, solicitamos:

- Cumplimiento en todos los Estados parte de la no exigencia de Revisión Técnica Obligatoria (RTO), para vehículos 0 km. Durante el primer año de vida útil del vehículo

- Exceptuar a todos los documentos emitidos por las autoridades competentes de cada uno de los Estados Parte de los requisitos de legalización, apostilla u otra formalidad análoga cuando deban ser presentados ante Organismos de los otros Estados Parte, priorizando la presentación de documentación electrónica o digital (artículos 25 y 26, Protocolo de Las Leñas, 1992)

- Reconocer y admitir en base a la reciprocidad, los seguros de salud, obras sociales, medicina prepaga, riesgos del trabajo y todo otro tipo de prestaciones similares de protección de salud emitidos por los Estados Parte, que den cobertura a los choferes y transportistas para realizar transporte internacional de conformidad con el espíritu y la letra del ATIT.

- Definición de temas tratados de manera reiterada en el SGT 5, que mantienen zonas grises en la operatoria del transporte internacional de cargas del MERCOSUR y se convierten en problemas de rutina para las empresas, como, por ejemplo: “documentos de porte obligatorio” (Resolución GMC 34/2019); criterios de fiscalización (en particular pesos y dimensiones, tolerancias, y licencia habilitante de conducir)

- Solicitamos que hasta tanto se termine de definir la armonización de las normas (Ej.: Luces Tres Marías), se realice una resolución por la cual se suspendan las penalizaciones, dado que el sector privado se está viendo injustamente perjudicado y no tiene claro a que atenerse.

Atentamente,

**CATIDU**  
Uruguay

**FADEEAC**  
Argentina

**ATACI**  
Argentina

**CATAMP**  
Argentina

**FETRA**  
Argentina

**ABTI**  
Brasil

**NTC & Logística**  
Brasil

**AGETICH**  
Chile

**CAPATIT**  
Paraguay

**AGETRAPAR**  
Paraguay