

## Demora da Anvisa em liberar carga em Santos faz importador trocar de porto de Santos

Após chegar a picos de 40 dias neste ano, a demora da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) para iniciar a análise das importações no porto de Santos (SP) vem caindo. Atingiu na semana passada dez dias - a meta do governo, que ampliou o efetivo do posto de 16 para 26 agentes em março, é reduzir para sete dias. Importadores paulistas, contudo, temem que o novo patamar seja sazonal e, em busca da linearidade, alguns migraram o desembarque das cargas para outros Estados. E não pretendem voltar. “De dezembro a fevereiro geralmente o índice dobra ou triplica. Se ficasse linear, seria bom para todo mundo. Na prática, ainda falta pessoal”, diz Geraldo Gonçalves, gerente de comércio exterior da MCassab. O grupo, especializado na importação, distribuição, trading e produção de insumos, concluiu em março a transferência de suas importações para os portos de Santa Catarina devido, sobretudo, à demora na liberação de importações pela Anvisa em Santos. A empresa importa por ano cerca de 2.800 Teus (contêineres de 20 pés), o equivalente a US\$ 150 milhões. Há cerca de sete anos, a maioria entrava no Brasil por Santos. Mesmo tendo custo extra para transferir a carga para São Paulo, o gasto é menor que as despesas com armazenagem e aluguel adicional do contêiner em Santos. “Em Santos o processo da Anvisa estava levando em média 25 dias, em Santa Catarina são sete dias”, afirma Gonçalves. A empresa tem unidades próprias fora do país, onde o órgão equivalente à Anvisa gasta, no máximo, cinco dias para liberar uma carga. “Na Argentina e na China são cinco dias; nos Estados Unidos, dois”, compara. Nos portos do Rio e do Espírito Santo, o órgão de vigilância sanitária leva dez dias, em média. Isso não inclui os prazos de inspeção de outros órgãos no comércio exterior, como o Ministério da Agricultura e Receita Federal - inferiores ao da Anvisa. Empresas menores estudam também importar por meio de outros portos para driblar o “custo Anvisa de Santos”. A Gourmand Alimentos, que importa cerca de 120 contêineres ao ano, vai fazer um teste. Ainda neste semestre vai migrar parte das compras para Santa Catarina. Isso demandará a abertura de um escritório da empresa em território catarinense. “A alegação da demora é falta de pessoal e de equipamento, mas essa é a mesma alegação que ouço há dez anos”, diz Sydney Bratt, diretor da Gourmand. A empresa já repassou o custo extra para o preço final do produto. O ponto crítico da Anvisa em Santos foi no fim de 2014 e início deste ano, entre outras razões devido à diminuição de servidores. Em novembro, uma operação da Polícia Federal em parceria com a própria Anvisa desmontou um esquema formado por agentes do órgão, empresários e despachantes aduaneiros que agiam ilícitamente para antecipar a liberação em processos de licença de importação e garantir a autorização sem análise e fiscalização adequadas. Desfalcada, a Anvisa em Santos chegou a levar quase 50 dias para finalizar um processo de importação, diz Ronald Hoejenbos, diretor da Lamedid, que importa suprimentos médico-hospitalares. “A demora estava muito alta, hoje estão deferindo em dez dias. O problema está quase resolvido. E a Anvisa em Santos tem um benefício que é a prestação de serviço antecipada. Quando a estrutura está completa, funciona”, afirma Hoejenbos. A direção da Anvisa em Brasília informou que a possibilidade de deslocamento das importações para outros pontos de entrada é “proveitosa”, pois dividiria a demanda que atualmente é muito maior em São Paulo. O porto de Santos movimentava cerca de 25% do comércio exterior brasileiro. “Em outros postos a liberação é realizada em menos tempo”, reconheceu a agência em nota. Mas essa não é a saída ideal, pensam os importadores. “Se houver uma reação em cadeia, outros portos vão ficar sobrecarregados”, afirma Ariovaldo Zani, vice-presidente executivo do Sindicato Nacional da Indústria de Alimentação Animal (Sindirações). Além de fazer a fiscalização e inspeção sanitária de produtos destinados ao uso e consumo humano, a Anvisa tem outras atribuições, como emitir a permissão para o navio atracar e garantir a proteção à saúde dos viajantes. Para os usuários dos portos, se a Anvisa cumprisse integralmente o projeto Porto 24 Horas, gerido pela Secretaria de Portos e que prevê atuação ininterrupta de todos os agentes dos quais o comércio exterior depende, os processos seriam mais rápidos. “Mas a Anvisa em Santos trabalha das 8h às 22 horas”, diz José Roque, diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo. A Anvisa afirma que trabalha, sim, 24 horas, mas não com o efetivo completo naquele intervalo. “O cobertor ainda é curto”, disse uma fonte. A burocracia de autoridades públicas é o terceiro maior

problema dos portos nacionais, conforme levantamento do Instituto Ilos feito com usuários dos portos brasileiros em 2014. Além das críticas às autoridades que administram as áreas comuns nos portos, os importadores e exportadores reclamam da forma como atuam os órgãos públicos na operação portuária, deixando, em muitos casos, o escoamento de cargas mais difícil e lento. Fonte: Valor Econômico/