REVISTA OBSERVATÓRIO PORTUÁRIO

PERMANÊNCIA E RENOVAÇÃO DE REDEX

Fabio Gentil[1]
Jessica Luiza de Matos[2]

[1] Programa de Pós-Graduação em Gestão Portuária e Operações Internacionais – Universidade Santa Cecilia (UNISANTA) – Orientador
[2] Programa de Pós-Graduação em Gestão Portuária e Operações Internacionais – Universidade Santa Cecilia (UNISANTA)

Resumo: A movimentação de mercadorias sempre foi de fundamental importância para a sobrevivência humana, desde a sua descoberta até os dias atuais os terminais retroportuários são de grande importância, não só para economia, mas para o fim que foi criado, desafogar os terminais portuários e agilizar os processos. O porto de Santos conta atualmente com 30 terminais retroportuário que são chamados de Redex, mantidopor empresas privadas, com o objetivo de preparar e consolidar carga para assim entregar para operador portuário e ser exportada. O presente estudo foi realizado com o objetivo de destacar as complexidades e desafios que empresas privadas no setor retroportuário possuem, cumprir todas as exigências para se manter no mercado, mesmoem tempos de crise e pandemia, manter o quadro de funcionários, cumprir as exigênciassanitárias e normas exigidas pela Receita Federal.

Palavras-chave: Exigências; Pandemia; Receita Federal; Redex; Terminal Retroportuário.

PERMANENCE AND RENEWAL OF REDEX

Abstract: The movement of goods has always been of fundamental importance for human survival, from its discovery to the present day, the retroport terminals are of great importance, not only for the economy, but for the purpose that was created, to unburden the port terminals and to speed up the processes. The port of Santos currently has 30 retroport terminals and they are called Redex, maintained by private companies, with the objective of preparing and consolidating cargo for delivery to the port operator and for export. The present study was carried out with the objective of highlighting the complexities and challenges that private companies in the retroport sector have, meeting all the requirements to remain in the labor market, even in times of crisis and pandemic, maintaining the staff, complying with the sanitary requirements and standards required by the Federal Revenue.

Keywords: Requirements; Pandemic; Federal Revenue; Redex; Retroport Terminal.

1. INTRODUÇÃO

O ano de 2020 foi um ano desafiador para todos, um ano de autoconhecimento, de novos hábitos, desafios, não só para o Brasil, mas para o mundo em um todo.

O novo vírus fez com que o ser humano, usasse todo o seu conhecimento e diversificação, para que conseguisse de alguma forma, passar por todas as mudanças no cotidiano, e, aprender a viver no seu novo normal.

Devido a pandemia ter se instalado mundialmente, a vida de cada indivíduo foi alterada bruscamente, não só nos hábitos pessoais, como principalmente relacionado ao âmbito profissional, o de se isolar da sociedade e mesmo assim, permanecer conectado e levar o sustento para sua família.

O sistema home office ajudou muitas pessoas a manterem suas rotinas e cumprir com o isolamento para contenção do vírus, porém, algumas atividades são essências e indispensáveis para o atendimento das necessidades da comunidade, que se não atendidos, colocam em risco a sobrevivência da população.

Foi decretado pelo presidente da República, Jair Bolsonaro, por meio do Decreto nº 10.282, de 20 de março de 2020, dentre as 53 atividades que não poderiam parar, resolveu incluir as atividades portuárias no rol de serviços essenciais estabelecido pela Lei Geral de Greve, impedindo que as conveniências do setor fossem paralisadas pelas medidas de contenção da pandemia.

No ano 2021 para o comércio exterior foi marcado pela escassez de containers, grandes portos que não exportavam devido às restrições agora atraem armadores por serem mais rentáveis (como da Ásia, Estados Unidos e Europa) que as rotas do Brasil.

Isso gera mais competitividade entre as rotas, mais trânsito e queda na proporção de containers entrando e saindo dos portos com capacidade total.

Também houve queda na produção dos containers devido ao baixovolume de compras e vendas. Ao reerguer a economia, o setor não consegue fornecer o suficiente para acompanhar a demanda.

Além disso, há alguns portos que não possuem infraestrutura adequada

para determinados tipos de containers, apenas containers de tamanho menor (20 pés).

Com um grande volume de embarcações operando em seu potencial mínimo, falta também otimização do uso do espaço.

Nesse cenário atual, manter as atividades e qualidades nos serviços prestados é um dos grandes desafios assim como os dos terminais retroportuários que já possuem suas próprias metas e desafios internos.

2. TERMINAL RETROPORTUARIO

Os portos não são mais apenas locais aonde se realizam a movimentação, o armazenamento e o transbordo de cargas, mais um modal importante na reestruturação da matriz de transporte, visando à elevação da competitividade e ao aumento das exportações (KUROSAWA, 2005).

O terminal retroportuário é um determinado lugar que executa serviços de exportação e importação até controles aduaneiros para facilitar o trânsito e a logística do terminal portuário. Esta e das soluções tomadas pela própria Receita Federal para conseguir melhor administrar os terminais e as sobrecargas dos mesmos.

Redex como também é chamado, localiza-se em uma área próxima a um terminal portuário, com o objetivo de suprir suas necessidades de área de armazenagem do porto, além de ter a capacidade de efetuar desembaraço aduaneiro, funciona nos serviços de apoio a movimentação e/ou armazém de cargas, podendo executar serviços de operação, como cargas de importacao e exportação, embarcados em container, reboque ou semi-reboque (carga solta).

Tudo acontece após um acordo comercial, realiza-se o agendamento e transporte da carga do cliente até o terminal retroportuário. Após isto, a carga é posicionada em armazéns apropriados, onde permanece até o seu manuseio conforme destino, em casos que a mercadoria deve ser embarcada em containers e realizado a estufagem da carga. Nos processos referentes a importação pode ser realizado a desova do container e preparação da carga ao cliente.

Werneck (2007, p.53) comenta sobre a operação portuária:

> As mercadorias para serem transportadas por via marítima são armazenadas no porto, em armazéns ou terminais de contêineres, desembaraçadas pela para exportação pela Alfândega, levadas para o cais e embarcadas. No destino seguem o caminho inverso: são desembarcadas no cais, armazenadas, desembaraçadas para importação e retiradas pelo consignatário.No Brasil a operação portuária foi regulamentada pela Lei 8.630/1993, que versa sobre a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias.

2.1 GLOBALIZACAO – FATORES MUNDIAIS

Nos últimos anos estamos vivendo cenários que não existiam há muito tempo, fatos que afetam mundialmente a economia, sempre existiram doenças e guerras, mas os últimos acontecimentos têm influenciado diretamente vários setores econômicos e sociais. Estamos tentando nos recuperar da pandemia, que de certa forma alastrou o caos em todos os cantos do mundo, em 2021 os reflexos começaram a surgir com a falta de containers, o que desencadeou devido a uma serie de circunstâncias iniciadas pela pandemia, alta demanda, falta de mão de obra, falta de fabricação de novas unidades, restrições em portos devido a pandemia, tripulação contaminada, entre outros fatores que colaboraram com tudo que está acontecendo.

Já neste ano de 2022, inicia-se uma guerra entre Rússia e Ucrânia com riscos maiores para a economia, que ainda não se recuperou totalmente do choque pandêmico. Os cenários de inflação, desabastecimentos e desvios de mercados não esgotam as possibilidades e podem afetar os mais diversos países e setores em um curso de elevadas incertezas. O aumento do preço do barril do petróleo, do gás e dos derivados, já está provocando uma elevação dainflação global, que já está bastante alta, e o aumento no preço dos grãos, comefeitos sobre os preços da proteína animal. Com todos esses fatos, as exportações e importações vem sendo diretamente afetadas.

3. REDEX – RECINTO ESPECIAL PARA DESPACHO ADUANEIRO DE

EXPORTACAO

Exportação em poucas palavras e um material que se encontra em um país e é levado para outro, onde qualquer que seja a situação deste e qualquerque seja o motivo pelo qual ele será destinado ao exterior (WERNECK, 2007).

Para Silva e Porto (2008, p.63) a exportação e um processo de desenvolvimento de um país. pois geram investimentos, aumentam a demanda de insumos, matérias-primas e componentes utilizados na produção e movimenta as atividades locais. Além disso, alimentam as empresas por exigirem a entrada de mercadorias estrangeiras que ajudam no controle de preços dos bens fabricados internamente, favorecendo, assim, todos os consumidores.

Toda mercadoria tanto para ser recebida ou ser enviada para o exterior é feito um despacho aduaneiro, através desse processo, o exportador tem a permissão de exportar e o importador recebe permissão de receber.

Umas das vantagens do Redex é a realização de todo os trâmites burocrático ea possibilita de a atuar também na prestação de serviços de despacho aduaneirode exportação, necessário para o desembaraço das mercadorias.

O REDEX está fundamentado pela Instrução Normativa SRF nº 114, de 31 de Dezembro de 2001.

O Redex foi instituído através da IN SRF nº 124, de 22 de outubro de 1998, a qual foi revogada pela IN SRF nº 114, de 31 de dezembro de 2001.

Conforme a IN SRF 114/01, o Despacho Aduaneiro de Exportação poderá ser realizado em recinto não-alfandegado de zona secundária, de conformidade com o estabelecido nesta Instrução Normativa. Esta área é denominada Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex).

Os terminais retroportuários agilizam os processos e diminuem os custos facilitando os processos de exportação, ajudando os terminais portuários a desobstruírem e não ficarem ainda mais sobrecarregados do que já são.

Além da atuação da Receita Federal, o Redex também conta com a parceria do Ministério da Agricultura e Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária). As cargas são enviadas aos portos, aeroportos ou fronteiras por Trânsito Aduaneiroe ao chegar basta que seja verificada a integridade do lacre para que a carga siga

para o destino.

No sistema aduaneiro brasileiro, em regra, toda mercadoria destinada à exportação precisa ser devidamente despachada e desembaraçada, liberando- a para embarque.

O Redex também contribui para o desenvolvimento regional, pois permite que o despacho aduaneiro de exportação seja efetuado em outras áreas onde não há presença da aduana atualmente, o que ocasionará maior movimentação de cargas nessas regiões.

Segundo dados de 2021, a baixada santista possui aproximadamente 30 recintos operando atualmente conforme anexo 1.

Para se manter o Redex, a Receita Federal exige uma série de documentos einfra-estrutura, prezando assim o bom andamento de todas as operações, de acordo com a PORTARIA ALF/STS Nº 171, DE 20 DE OUTUBRO DE 2020:

- Distância, 10 km (dez quilômetros) do edifício-sede da Alfândega ou 5 km (cinco quilômetros) de algum recinto alfandegado;
- Patrimônio igual ou superior a R$ 800.000,00 (oitocentos mil reais);
- Pessoas e equipamentos suficientes para realização das operações pertinentes ao recinto;
- Estar regularizado fiscalmente com a Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN);
- Estar regularizado com o recolhimento do FGTS;
- Armazém com piso compactado e pavimentado, janelas e cobertura;
- Área descoberta compactada, pavimentada para tráfego pesado, e com adequado sistema de drenagem;
- Área total cercada com muros ou alambrados em tela de aço, com altura mínima de 2,50 metros (dois metros e cinquenta centímetros), na parte de dentro e de fora do terreno; portões e portarias com segurança, dispostos de forma a direcionar a entradaou saída de pessoas, veículos e cargas para local em que haja controle de

acesso;

- Área de conferência física coberta e demarcada, dimensionada para atender ao volume de carga selecionado;
- Iluminação noturna;
- Certificado do inmetro da balança aferida;
- Controle de pessoas e veículos que acessam o terminal via sistema informatizado;
- Monitoramento de todas as operações desde conferencia até a saída da carga via câmeras;
- Termo assinado de fiel pelo representante legal;
- Certidão atualizada de matrícula do imóvel e respectivo contrato de locação;
- Planta de locação indicando muros, cercas, portarias, portões, guaritas e balanças, bem como as áreas, com a metragem, de pátio, armazém, galpão, área de conferência física, arruamento e instalações administrativas (inclusive as destinadas à fiscalização) equipamentos de vigilância;
- Alvará de funcionamento, do auto de vistoria do Corpo de Bombeiros e, se for o caso, da licença ambiental, em razão do tipode carga a ser.

O Redex para se manter permanente é necessário o cumprimento de todas as normativas relacionadas acima, o não cumprimento acarretará a cassação ou cancelamento da habilitação:

> Art. 19 Nas hipóteses de cancelamento ou cassação da habilitação do Redex, somente poderá ser solicitado novo pedido de habilitação após o decurso do prazo de dois anos previsto no § 6º do art. 76 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003 (2020).

No cenário atual com tantos fatores econômicos globais, se manter competitivo, manter equipes, manter qualidade, comprometimento com os prazos, além de todos as requisições listados acima, de nada adianta se o terminal por sua vez não manter uma média de 60 despachos por mês, visto a quantidade, parece até ser um número pequeno, porém, com as simplificações e novas implementações no sistema, alcançar 60 declarações de despacho (DU-

E’s) infelizmente não é uma tarefa simples, conforme portaria nº171:

> Art. 3º A habilitação de Redex em caráter permanente de que trata o inciso II do art. 3º da Instrução Normativa SRF nº 114/2001 somente será concedida ou mantida na hipótese de a demanda por despachos de exportação no recinto corresponder, em média, a pelo menos 60 (sessenta) declarações de exportação desembaraçadas por mês (2020)

A Declaração Única de Exportação consiste em um documento eletrônico que define o posicionamento da operação de exportação e auxilia o despacho aduaneiro de exportação. Compreende informações de natureza aduaneira, administrativa, comercial, financeira, fiscal e logística. A DU-E busca adequar o controle aduaneiro e administrativo ao processo logístico das exportações, de maneira a realizá-los de forma eficaz e segura, sem causar atrasos desnecessários ao fluxo das exportações.

A DU-E, está integrada com a Nota Fiscal Eletrônica e garante melhor rastreabilidade e controle das operações, e reduz pelo menos 60% no número de informações prestadas. As informações para preenchimento da DU-E serão importadas a partir do *xml* da nota fiscal, não sendo mais permitido cartas de correção para diversos campos da nota. Por isso, a importância da inserção de dados corretos e sistemas sempre atualizados. Caso seja detectado algum erro na nota a empresa terá de reemiti-la (SCHROEDER, 2022).

A DU-E é a simplificação para os processos de exportação, com o novo sistema implantado pela Receita Federal, muitos erros cometidos nos lançamentos de dados, já não ocorrem mais, com esse novo portal, é possível administrar melhor os processos e destrinchar de uma nova forma.

Com as mudanças do sistema em 2017, com a simplicidade do sistema, os Redex tiveram uma pequena perda em seus processos. Com a automatização de muitos dados, as declarações de despacho que eram muitas por processos, se simplificaram e reduziram, o que antes exigiam de 03 a 4 declarações, atualmente necessita apenas de 01.

Logo, a alteração que por um lado é altamente rápido, um dos quesitos para se manter um Redex aberto, são o numero de despachos por mês, o que

antes um lote de 50 containers exigia vários documentos, hoje exige apenas 01.

4. METODOLOGIA

Diante dos fatos relacionados acima, o presente artigo tem por finalidade apresentar algumas questões que os terminais possuem para operar e se manter ativo.

Os terminais retroportuários possuem total importância para economia do país, não se tratam apenas de empresas para ganho próprio, mas para o ganho coletivo.

Com o passar dos anos, os portos tem crescido cada vez mais, ganhando espaço e a aproximação da nação que ocorre em um todo.

O presente estudo tende a questionar quais as maiores dificuldades para os terminais retroportuários diante dos cenários expostos.

Com base bibliográfica, foi realizado o método quantitativo como base de pesquisa.

Segundo Knechtel (2014), a pesquisa quantitativa é uma modalidade de pesquisa que atua sobre um problema humano ou social, é baseada no teste de uma teoria e composta por variáveis quantificadas em números, as quais são analisadas de modo estatístico, com o objetivo de determinar se as generalizações previstas na teoria se sustentam ou não. Nesse sentido, a pesquisa quantitativa está ligada ao dado imediato.

Foi realizado uma pesquisa de campo com alguns gestores e aplicado um questionário via meio eletrônico com os terminais ativos, segundo ReceitaFederal (2021).

Posteriormente foram analisadas as respostas apresentadas, tendo as considerações finais e obtendo conclusões referente aos objetivos pré-estabelecidos.

Quanto aos meios, a forma de elaboração da pesquisa foi bibliográfica.

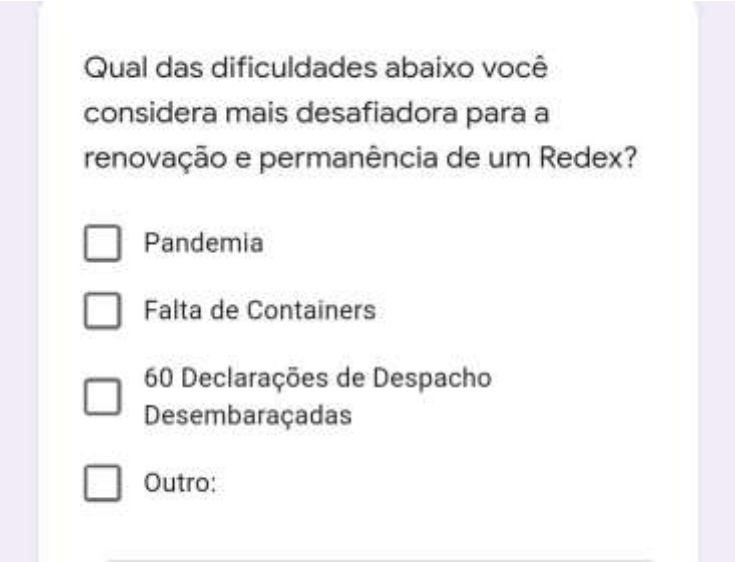
> A pesquisa bibliográfica é desenvolvida a partir de material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos. Embora em

quase todos os estudos seja exigido algum trabalho desta natureza, há pesquisas desenvolvidas exclusivamente a partir de fontes bibliográficas. (GIL, 2002, p.48).

5. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Com o objetivo de descobrir das empresas quais seriam seus maiores desafios, foi enviado por meio eletrônico uma questão de múltipla escolha aos Redex listados conforme figura 1:

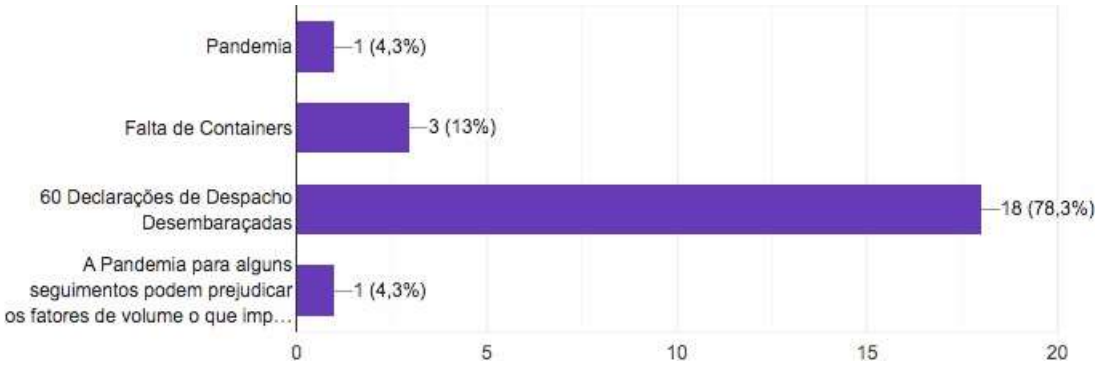
Figura 1: Questionário enviado para empresas por meio eletrônico.



Fonte: Elaborado pelo autor

A partir do questionário aplicado aos 30 terminais indicados pela RECEITA FEDERAL, foram obtidos os seguintes resultados, conforme (figura 2).

Figura 2: Gráfico demonstrativo.



Fonte: Elaborado pelo autor.

Das 30 empresas que foram enviados o questionário, 23 empresas

responderam e 07 empresas não quiseram se manifestar.

Baseando-se no gráfico segue abaixo as conclusões obtidas:

As empresas que atuam somente com Redex, representam 78,3 % ao todo das 23 entrevistadas, total de 18 empresas.

Essas empresas atuam apenas com o seguimento de desembaraço, consolidação, estufagem, conforme mencionado anteriormente.

O numero de desembaraços é essencial para manter um terminal, quando não alcançado esse numero mensal, a Receita Federal, pode cancelar a concessão do terminal de atuar como Redex, conforme portaria nº 171.

Por esse motivo é um dos pontos mais críticos para esse tipo de segmentoe um dos itens mais importantes que a Receita Federal deveria reconsiderar.

Os 13% indicam as empresas que se preocupam com os vazios, pois além de Redex, essas empresas realizam as tratativas tendo outras atividades além de desembaraço e consolidação de mercadorias.

As empresas que representam 4,3%, são as empresas que atuam com containers prontos para embarque, que não se preocupam com as consolidações, uma vez que estes containers já estão prontos para embarque e possuem desembaraços separadamente.

Apesar de todos os fatores externos, falta de containers, pandemia, guerra, o fator maior permaneceu referente ao numero de despachos liberados apresentados pelas empresas no ato da renovação. Não importando faturamento nem quantidade de TEUS mensais.

Além dos questionários, foram realizadas entrevistas com alguns gestores da área, o quão é importante se obter o numero de DU-E's solicitadas pela Receita Federal, seria algo para ser revisados pelos órgãos, os terminais podem ter uma boa movimentação de cargas, cumprir com todas as exigências porem, o numero de DU-E mensal é essencial para manter o terminal em funcionamento.

Esse é um tema, muito discutido por profissionais da área, porem para qualquer alteração possa ocorrer em favor aos terminais, haveria necessidade de revisão da normativa por parte da Receita Federal.

5. CONCLUSÃO

Levando-se em conta o que foi observado, o terminal retroportuário é de extrema importância para o setor econômico do país, para suporte dos terminais portuários, solução para estufagem e desembaraço de containers e para melhoria continua dos processos relacionados ao comercio exterior.

Os Redex's tem por finalidade agilizar os tramites burocráticos e morosos, apoiar a alfandega e ministrar os desembaraços. Ao decorrer da pesquisa, os terminais retroportuários possuem não só um segmento mas diversos sendo uma área adjacente a um terminal portuário com a intenção de suprir suas necessidades de área de armazenagem do porto, fazendo se necessário para o bom andamento em um todo.

As necessidades de desembaraço poderiam ser avaliadas de forma significativa e estudado caso a caso no ato de renovação de um terminal.

O estudo revelou que com todos os contratempos existenciais externos e internos, os critérios da Receita Federal são rigorosamente cobrados, independente de época ou circunstancias. Grande partes dos terminais sofrem com o medo de fechar suas portas devido a simplificação do sistema, sendo assim necessitando a revisão do que realmente seria necessário para se manter um terminal ativo.

Portanto, uma das hipóteses sugeridas para auxilio dos terminais, para evitar os cancelamentos dos Redex's seria uma revisão da normativa.

6. REFERÊNCIAS

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed São Paulo: Atlas, 2002.

KEEDI, Samir. **ABC do comércio exterior: abrindo as primeiras páginas**. 2.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

SAMPAIO, KUROSAWA, Rosane. **Análise de sistemas de informação aplicados à gestão portuária.** 2005, Guayaquil, 2005.

LUDOVICO, Nelson. **Logística Internacional:** um enfoque em comércio exterior; Nelson Ludovico. Ed. Ver. Atual. – São Paulo: Saraiva, 2007.

OLIVEIRA, D. P. R. **Planejamento Estratégico**: conceitos, metodologia e praticas. 14 ed. São Paulo: Atlas, 1999

SILVA, Cláudio Ferreira da; PORTO, Marcos Maia**. Transportes, seguros e distribuição física internacional de mercadorias**. 2. ed São Paulo: Aduaneiras, 2008.

STRENGER, Irineu. **Relações Internacionais**. São Paulo: LTR, 1998.

WERNECK, Paulo. **Comércio exterior & despacho aduaneiro**. 4.ed. rev. e ampl Curitiba: Juruá, 2007

MINISTÉRIO DA FAZENDA. **REDEX - Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação**. Disponível em: . Acesso em: 25 abril 2022.

RICHARD FERNANDO AMOEDO NEUBARTH. **PORTARIA ALF/STS Nº 171, DE 20 DE OUTUBRO DE 2020**. 2020. Disponível em: http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=113194&visao=original. Acesso em: 25 abr. 2022.

SCHROEDER, Cesar. **DUE**. Disponível em: https://www.conexos.com.br/du-e-como-reduzir-o-tempo-de-elaboracao/. Acesso em: 29 abril 2022.

SOUZA, Daniel L O de. **TEU - Twenty Foot Equivalent Unit**. Disponível em: https://portogente.com.br/portopedia/74883-teu-twenty-foot-equivalent-unit. Acesso em: 29 abr. 2022.