

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL**  
**ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO**

**ESTUDO DO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO**  
**EM TRÊS FRONTEIRAS TERRESTRES**  
**DO MERCOSUL**

**Jeanice Jung de Andrade**

**Porto Alegre, 2001**

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO

**ESTUDO DO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO  
EM TRÊS FRONTEIRAS TERRESTRES  
DO MERCOSUL**

JEANICE JUNG DE ANDRADE

DISSERTAÇÃO APRESENTADA AO PROGRAMA DE  
PÓS - GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO DA  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
COMO REQUISITO PARCIAL PARA OBTENÇÃO DO  
TÍTULO DE MESTRE EM ADMINISTRAÇÃO

**ORIENTADOR: PROF. DR. WALTER MEUCCI NIQUE**

BANCA EXAMINADORA

**Presidente:** PROFº. DR. WALTER MEUCCI NIQUE

PROFº DR. CARLOS ALBERTO CALLEGARO (PPGA/UFRGS)

PROFº DR. CLÁUDIO PINHO MAZZILLI (PPGA/UFRGS)

PROFº DR. JOSÉ VICENTE TAVARES (IFCH/UFRGS)

## AGRADECIMENTOS

Desejo manifestar minha gratidão às pessoas que de alguma forma cooperaram para a realização do presente estudo.

Agradeço as minhas filhas e ao meu esposo a compreensão , o apoio e o incentivo durante a caminhada.

Aos meus colegas do Ministério da Agricultura e do Abastecimento, especificamente os das fronteiras pesquisadas expesso meus agradecimentos pelo companheirismo e colaboração.

Quero expressar minha admiração pela alegria e sabedoria com que fui orientada pelo Professor Dr. Walter Meucci Nique.

" Nesta vida, todas as pessoas com quem tive contato foram meus Mestres  
E, como discípulo aplicado, a todos, do fundo do coração, estendo o meu sincero ...  
- Muito Obrigado!"

Guilherme Botti

## SUMÁRIO

LISTA DE TABELAS	X
LISTA DE QUADROS	XIII
LISTA DE GRÁFICOS	XIII
LISTA DE ANEXOS	XIV
RESUMO	XV
ABSTRACT	XVII
Capítulo 1 INTRODUÇÃO	1
1.1.    Justificativa	5
1.2.    Delimitação do tema	6
1.3.    Definição do problema	8
1.4.    Objetivos do trabalho	10
1.5.    Organização do trabalho	11
Capítulo 2 MERCADO COMUM DO SUL E PROCESSO DE INTEGRAÇÃO	12
2.1.    Mercado Comum do Sul - MERCOSUL	13
2.2.    Processo de Integração	24

Capítulo 3	IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO	37
3.1.	Importação	38
3.2.	Sistema Integrado do Comércio Exterior - SISCOMEX	40
3.3.	Importação sem licenciamento automático	42
3.3.1.	Desembarço aduaneiro	43
3.4.	Exportação	45
Capítulo 4	CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS DE CONTROLE INTEGRADO	52
4.1.	Jaguarão/BR - Rio Branco/ROU	52
4.1.1.	Jaguarão/BR	53
4.1.2.	Rio Branco/ROU	54
4.1.3.	Linha Divisória	55
4.1.4.	Estação Aduaneira de Fronteira	55
4.1.5.	Infraestrutura	56
4.1.6.	Comunicações	57
4.1.7.	Recursos Humanos	58
4.1.8.	Compatibilização de Horários	58
4.1.9.	Procedimentos Operacionais	59
4.1.9.1.	Importação	60
4.1.9.2.	Exportação	67
4.2.	Sant'ana do Livramento/BR - Rivera/ROU	69
4.2.1.	Sant'ana do Livramento/BR	70
4.2.2.	Rivera/ROU	72
4.2.3.	Linha Divisória	73
4.2.4.	Estação Aduaneira de Fronteira	73
4.2.5.	Infraestrutura	74
4.2.6.	Comunicações	75
4.2.7.	Recursos Humanos	76
4.2.8.	Compatibilização de Horários	76

4.2.9.	Procedimentos Operacionais	77
4.2.9.1.	Importação	79
4.2.9.2.	Exportação	85
4.3.	Uruguaiana/BR - Paso de Los Libres/AR	87
4.3.1.	Uruguaiana/BR	89
4.3.2.	Paso de Los Libres/AR	92
4.3.3.	Linha Divisória	92
4.3.4.	Estação Aduaneira de Fronteira	93
4.3.5.	Infraestrutura	93
4.3.6.	Comunicações	94
4.3.7.	Recursos Humanos	95
4.3.8.	Compatibilização de Horários	95
4.3.9.	Procedimentos Operacionais	96
4.3.9.1.	Importação	97
4.3.9.2.	Exportação	104
	Capítulo 5 SATISFAÇÃO DO USUÁRIO	107
	ANÁLISE E RESULTADOS	
	Capítulo 6 METODOLOGIA DA PESQUISA	115
6.1.	Pesquisa Exploratória	116
6.1.1.	Rede Repertório Kelly	117
6.2.	Pesquisa Descritiva	120
6.2.1.	Instrumentos de coleta de dados	121
6.2.1.1.	Entrevista semiestruturada	121
6.2.1.2.	Questionário	122
6.2.1.2.1.	Pré Teste do questionário	122
6.2.2.	Coleta e tratamento dos dados	123
6.2.2.1.	Entrevistas	124
6.2.2.1.1.	Amostra	124
6.2.2.2.	Questionário	125



6.2.2.2.1. População	125
6.2.2.2.2. Procedimentos estatísticos	126
Capítulo 7 ANÁLISE DE CONTEÚDO DAS ENTREVISTAS	128
7.1. Análise das Entrevistas	128
7.1.1. Resultados obtidos em Jaguarão/BR - Rio Branco/ROU	131
7.1.1.1. Localização Física	132
7.1.1.2. Compatibilização de Horários	132
7.1.1.3. Intervenção na Carga	133
7.1.1.4. Comunicação	134
7.1.1.5. Procedimentos	135
7.1.1.6. Gerenciamento	136
7.1.1.7. Características Positivas	136
7.1.1.8. Problemas	137
7.1.1.9. Sugestões	138
7.1.2. Resultados obtidos em Sant'ana do Livramento/BR - Rivera/ROU	139
7.1.2.1. Localização Física	139
7.1.2.2. Compatibilização de Horários	139
7.1.2.3. Intervenção na Carga	140
7.1.2.4. Comunicação	141
7.1.2.5. Procedimentos	142
7.1.2.6. Gerenciamento	142
7.1.2.7. Características Positivas	143
7.1.2.8. Problemas	144
7.1.2.9. Sugestões	145
7.1.3. Resultados obtidos em Uruguaiana/AR - Paso de Los Libres/AR	146
7.1.3.1. Localização Física	146
7.1.3.2. Compatibilização de Horários	146
7.1.3.3. Intervenção na Carga	147

7.1.3.4. Comunicação	148
7.1.3.5. Procedimentos	149
7.1.3.6. Gerenciamento	149
7.1.3.7. Características Positivas	150
7.1.3.8. Problemas	151
7.1.3.9. Sugestões	151
7.2. Conclusões da análise das Entrevistas	152
Capítulo 8 RESULTADO DA PESQUISA QUANTITATIVA	156
8.1. Infraestrutura Interna	156
8.2. Infraestrutura Externa	175
8.3. Procedimentos nas Áreas de Controle Integrado	183
8.4. Perfil dos Usuários	198
8.4.1. Motorista de Carga	198
8.4.2. Despachante Aduaneiro	223
Capítulo 9 CONCLUSÕES	233
9.1. Conclusões do estudo exploratório	233
9.2. Conclusões do estudo qualitativo	235
9.3. Conclusões do estudo quantitativo	239
9.4. Limitações do estudo	243
9.5. Recomendações para futuras pesquisas	243
10. BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	245
11. ANEXOS	251

## **TABELAS**

1. Origem e percentagem das receitas municipais, censo conforme ICMS-Uruguaiana	91
2. Relacionamentos	157
3. Comparativo das médias registradas	158
4. Comodidade	159
5. Higiene e banheiros	160
6. Segurança da carga	160
7. Segurança do caminhoneiro	161
8. Disponibilidade de Informações	161
9. Mão de obra para movimentação de cargas em cada ACI /cargas	163
10. Disponibilidade de pessoal para inspeção e verificação em cada ACI	164
11. Disponibilidade de equipamentos em cada ACI	165
12. Existência de depósitos em cada ACI	167
13. Condições dos depósitos	167
14. Capacidade dos depósitos em cada ACI	168
15. Avaliação do sistema de chamada dos caminhoneiros	169
16. Sistema de chamada dos despachantes	170
17. Horário bancário em cada ACI	171
18. Horário da Exatoria Estadual em cada ACI	173
19. Condições das instalações internas	173
20. Acesso às Áreas de Controle Integrado	176
21. Tempo de acesso às Áreas de Controle Integrado	176
22. Facilidade de manobras	177
23. Desvio do trânsito urbano	178
24. Mudanças nos acessos às ACIs	178
25. Infraestrutura externa	179
26. Praça de alimentação	180
27. Comodidades de estadia junto às ACIs	181
28. Comodidade da estadia	181
29. Agilidade dos procedimentos	183
30. Controle de entrada e saída dos veículos	184
31. Controle de entrada e saída de veículos por ACI	184

32. Horário de registro dos veículos por ACI	186
33. Horário de funcionamento por ACI	187
34. Necessidade de plantões	188
35. Necessidade de plantões por ACI	188
36. Qualidade dos procedimentos das Aduanas	189
37. Qualidade dos procedimentos da Receita Federal	190
38. Qualidade dos procedimentos do Ministério de Agricultura de ambos os países	191
39. Qualidade dos procedimentos do Ministério de Transportes de ambos os países	191
40. Qualidade dos procedimentos do Ministério da Saúde/ Agência Nacional de Vigilância Sanitária	192
41. Qualidade dos procedimentos da BAGERGS	193
42. Desembaraço de cargas vivas	193
43. Desembaraço de cargas fracionadas	194
44. Número de vitorias na carga	195
45. Número de vitorias na carga por ACI	196
46. Tempo como motorista de carga	198
47. Tempo como motorista de carga por ACI	199
48. Idade dos motoristas de carga	200
49. Idade dos motoristas de carga por ACI	200
50. Nacionalidade dos motoristas de carga	201
51. Viagem com os familiares	202
52. Viagem com os familiares por ACI	202
53. Viagem com os familiares no período de férias	203
54. Viagem com os familiares no período de férias por ACI	204
55. Tempo de experiências nas ACIs	204
56. Tempo de experiência específico por ACI	205
57. Origem das cargas - Brasil	206
58. Origem das cargas brasileiras em cada ACI	206
59. Origem das cargas - Argentina	207

60. Origem das cargas argentinas em cada ACI	207
61. Origem das cargas - Uruguai	208
62. Origem das cargas uruguaias em cada ACI	209
63. Origem das cargas - Paraguai	209
64. Origem das cargas paraguaias em cada ACI	210
65. Origem das cargas - Chile	211
66. Origem das cargas chilenas em cada ACI	211
67. Origem das cargas outros países	212
68. Origem das cargas de outros países em cada ACI	213
69. Tipo de carga	213
70. Tipo de carga transportada em cada ACI	214
71. Periodicidade do trânsito por Uruguaiana-Paso de Los Libres	214
72. Periodicidade do trânsito por ACI	215
73. Periodicidade do trânsito por Sant'ana do Livramento-Rivera	216
74. Periodicidade do trânsito por ACI	216
75. Periodicidade do trânsito por Jaguarão-Rio Branco	217
76. Periodicidade do trânsito por ACI	218
77. Origem das cargas - RS,SC e PR	218
78. Origem das cargas - RS,SC e PR por ACI	219
79. Origem das cargas - SP, RJ e MG	220
80. Origem das cargas - SP, RJ e MG por ACI	220
81. Origem das cargas outros Estados	221
82. Origem das cargas outros Estados por ACI	222
83. Idade dos despachantes aduaneiros	223
84. Idade dos despachantes aduaneiros por ACI	223
85. Sexo dos despachantes aduaneiros por ACI	225
86. Tempo de atividade como despachante aduaneiro	225
87. Tempo como despachante aduaneiro por ACI	226
88. Origem das cargas desembaraçadas - MERCOSUL	227
89. Origem das cargas desembaraçadas do MERCOSUL por ACI	227
90. Origem das cargas desembaraçadas não são do MERCOSUL	228
91. As cargas desembaraçadas não são do MERCOSUL por ACI	228

92. Destino das cargas - RS, SC e PR	229
93. Destino das cargas - RS, SC e PR por ACI	230
94. Destino das cargas - SP, RJ e MG	230
95. Destino das cargas - SP, RJ e MG por ACI	231
96. Destino das cargas outros Estados	231
97. Destino das cargas outros Estados por ACI	232

### **QUADROS**

1. Normas aprovadas no MERCOSUL	10
2. Balança comercial 1999 a 2000 - Brasil	24
3. Movimento de unidades de inspeção no período de 1998-2000 Jaguarão/Rio Branco	60
4. Movimento de unidades de inspeção no período de 1998-2000 Sant'ana do Livramento/Rivera	78
5. Movimento de unidades de inspeção no período de 1998-2000 Uruguaiana/Paso de Los Libres	97
6. Percentagem de retorno dos questionários	126

### **GRÁFICOS**

1. Existência de mão de obra	162
2. Pessoal para inspeção e verificação de cargas	163
3. Disponibilidade de equipamentos	165
4. Existência de depósitos nas Áreas de Controle Integrado	166
5. Capacidade dos depósitos nas Áreas de Controle Integrado	168
6. Horário bancário disponível nas Áreas de Controle Integrado	171
7. Horário disponível da Exatoria Estadual nas Áreas de Controle Integrado	172
8. Existência de comodidades junto às Áreas de Controle Integrado	180

9. Horário de registro de entrada e saída dos veículos de carga	185
10. Horário de funcionamento das Áreas de Controle Integrado	186
11. Nº de vistorias da carga	194
12. Sexo dos despachantes aduaneiros	224

## **ANEXOS**

1. Minuta do regulamento da Área de Controle Integrado de Sant'ana do Livramento/Rivera	252
2. Planilha de controle de veículos de carga da ACI de Sant'ana do Livramento/Rivera	270
3. Roteiro da entrevista com os especialistas	272
4. Roteiro da entrevista da pesquisa descritiva	274
5. Questionário	276
6. Principais postos de fronteira do Brasil com os países do MERCOSUL	285

## **RESUMO**

O presente estudo aborda o tema da integração em fronteiras do MERCOSUL. São focalizadas as fronteiras do Brasil com o Uruguai, Jaguarão / Rio Branco e Sant'ana do Livramento / Rivera e a fronteira do Brasil com a Argentina, Uruguiana / Paso de Los Libres.

A integração nas Áreas de Controle Integrado de cargas – ACI/ cargas, foi o foco principal do estudo. A abordagem considerou os fundamentos sobre áreas de controle integrado do MERCOSUL, em relação aos procedimentos e a operacionalização e avalia o nível de integração através da satisfação dos usuários destas fronteiras.

Após a revisão do referencial teórico, definiu-se por uma pesquisa em duas partes. A primeira foi de cunho exploratório junto aos especialistas do tema e com a



aplicação da técnica Rede Repertório Kelly, quando se delineou os aspectos fundamentais para os usuários e organismos intervenientes no sistema.

A segunda parte foi uma pesquisa descritiva realizada em duas etapas. Na primeira etapa realizou-se trinta e três entrevistas, junto às chefias dos organismos públicos e não públicos. Na segunda etapa aplicou-se 882 questionários junto aos despachantes aduaneiros e motoristas de carga com um retorno de 53,2 %.

Os resultados obtidos foram analisados e devidamente comentados evidenciando-se os pontos críticos e os aspectos favoráveis do processo de integração em cada Área de Controle Integrado.

## **ABSTRACT**

The present study approaches the theme of the integration in the borders of MERCOSUL. The borders of Brazil are focalized with Uruguay, Jaguarão / Rio Branco and Sant'ana de Livramento / Rivera and the border of Brazil with Argentina, Uruguaiana / Paso de Los Libres.

The integration in the Areas of Integrated Control of loads - ACI / loads, it was the main focus of the study. The approach considered the foundations on areas of integrated control of MERCOSUL, in relation to the procedures and to be effected it and it evaluates the integration level through the users' of these borders satisfaction.

After the revision of the theoretical referencial, it was defined by a research in two parts. The first was close to of exploratory stamp the specialists of the theme and with the application of the technique Repertory Grid' Kelly, when it was delineated the fundamental aspects for the users and intervening organisms in the system.

The second part was a descriptive research accomplished in two stages. In the first stage it took place thirty three interviews, close to the leaderships of the public organisms and non publics. In the second stage it was applied 882 questionnaires close to the dispatchers customs officers and load drivers with a return of 53,2%.

The obtained results were analyzed and properly commented being evidenced the critical points and the favorable aspects of the integration process in each Area of Integrated Control.

## **Capítulo 1 INTRODUÇÃO**

A complexidade da nova ordem global com mudanças significativas na área da administração, está direcionada para o avanço tecnológico e para o poder da razão humana. A velocidade das mudanças cria a impressão de rupturas, quando na verdade é um estado de mudanças contínuas. As mudanças desenham um novo cenário para as organizações baseado nas redes de informação, nas informações disponibilizadas no momento necessário, na flexibilidade e descentralização.

Como resultado as organizações governamentais, nas quais as ações sócio-políticas concentram-se no Estado, e não-governamentais, neste contexto entendidas como organizações privadas sem fins lucrativos e norteadas por questões de interesse público, são reestruturadas para atender à nova ordem econômica e social. A interdependência dos atores organizacionais cria cenários em que as alianças, fusões e cooperações são constantes, a fim de atender à clientela para mais e melhores serviços e produtos, enquanto a institucionalização de acordos entre os países e o desenvolvimento de blocos econômicos buscam a construção do crescimento econômico e social.

A presente pesquisa insere-se na busca de conhecimentos sobre as conseqüências e ações resultantes dos acordos entre os países, especificamente em fronteiras de controle integrado de cargas do bloco econômico Mercado Comum do Sul - MERCOSUL.

Neste primeiro capítulo, apresentam-se a justificativa, a definição e a delimitação do tema, finalizado com a apresentação dos objetivos. Também é apresentada a organização do presente trabalho.

O MERCOSUL, como os demais acordos internacionais em sua evolução do bilateralismo para o multilateralismo, da periodicidade das reuniões e da necessidade do registro de suas memórias conduziram à institucionalização das Organizações Internacionais. Compreende-se como organizações internacionais, no âmbito deste trabalho, a associação voluntária de Estados, estabelecida através de um tratado, objetivando interesses comuns e uma permanente cooperação.

A criação destas Organizações Internacionais permite a existência de “ *um espaço institucional de solução de conflitos e de relacionamentos interestata*” (Seitenfus,1997, p.25), conseqüentemente uma situação de maior estabilidade entre os membros deste sistema.

O MERCOSUL com a meta de atingir um Mercado Comum constitui-se numa melhor forma de administrar e regular, em benefício de seus Estados Membros e de suas sociedades a transnacionalização dos capitais e a abertura dos mercados, proporcionando uma melhor competitividade no cenário mundial, constituindo-se em

um instrumento de elaboração de uma força capaz de construir uma identidade regional e uma imagem internacional possível de assumir contornos definidos.

As prioridades para a criação do MERCOSUL foram de ordem econômica, mas também tornou-se um projeto estratégico regional da natureza política, exigindo que se elaborem instrumentos de legitimidade para as ações decorrentes e para fazer frente ao desenvolvimento paulatino de uma consciência política do Mercado Comum do Sul em distintos setores da sociedade brasileira. Segundo FERRER (1996), a globalização econômica tem vinculado ainda mais a realidade interna das nações com o seu contexto externo, estreitando os vínculos entre os países, e em algumas regiões provocando a formação de espaços multinacionais.

O MERCOSUL é gerado com a perspectiva de redirecionar os fluxos comerciais para a região, melhor posicionar os Estados Membros no cenário político internacional e solucionar os problemas comuns de forma conjunta, tratando-se um avanço do Tratado de Montevideo em 1980.

O Mercado Comum do Sul, estabelecido pelo Tratado de Assunção em 26/3/1991, englobando Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, nasce com uma população superior a 200 milhões de habitantes. A área física deste mercado abrange em torno de 12 milhões de quilômetros quadrados, 8,9% da área terrestre, 60% da superfície total da América Latina.

O Brasil concentra 78% da população do MERCOSUL proporcionando um mercado capaz de alicerçar os interesses dos países do bloco, intensificando suas relações comerciais e provocando o desenvolvimento dos parques industriais dos

países membros; mas surge, em consequência, uma elevada dependência da economia argentina em relação ao mercado brasileiro.

O Tratado de Assunção tem como propósito a livre circulação de bens, serviços e fatores de produção o que implica em políticas e ações de integração parciais ou totais. A capacidade de responder aos objetivos de integração, indo além dos de ordem comercial e atingindo os de ordem cultural e social em programas regionais, permitirá o desenvolvimento de uma estabilidade econômica na região. A aceleração do processo de integração dá-se no momento em que o objetivo futuro é um mercado comum regional com prazos pré-estabelecidos, o que exige ações internas em cada Estado Membro capazes de criar conflitos internos para o atendimento da política externa prevista.

Na construção do Mercado Comum tem-se os passos inerentes de uma Zona de Livre Comércio, com a eliminação de tarifas alfandegárias e não-alfandegárias, seguida de uma União Aduaneira, com o estabelecimento de uma tarifa externa comum (TEC), para culminar num mercado comum com a livre circulação dos bens, do capital, das pessoas e do conhecimento. As características de uma Zona de Livre Comércio, entendida como a região delimitada jurídica e institucionalmente, onde ocorre o processo de integração econômica e física, permitem um fluxo comercial de complementaridade entre os Países Membros; contudo, por ora, tal fluxo é conflituoso em relação à agroindústria argentina e às de algumas regiões do Brasil.

A União Aduaneira, entendida no presente estudo como área de cooperação onde há a uniformização da política aduaneira, com a instituição de uma tarifa externa comum, encontra a sua maior dificuldade na compatibilização das economias dos

quatro países membros do MERCOSUL, sendo necessário uma ação concomitante no equacionamento das dificuldades internas e no processo de integração. A constituição do Mercado Comum exige uma ação coordenada de políticas macroeconômicas bem como setoriais.

Este conjunto das etapas de integração na região, frente à globalização, é um instrumento de defesa. A integração e a globalização não são antagônicas, mas a segunda atinge de forma assimétrica os diferentes setores, por esta razão a primeira se constitui num instrumento de defesa.

### **1.1 Justificativa**

Considerando a integração como fator fundamental para a consolidação do Mercado Comum do Sul, o presente trabalho concentrou-se no estudo de integração em três postos fronteiriços com área de controle integrado de cargas, no Rio Grande do Sul. O tema proposto, estudo da integração nos pontos de fronteira quanto à circulação de cargas, justifica-se em função dos fundamentos econômicos do MERCOSUL, no qual a circulação de cargas importadas e exportadas é o foco mais significativo.

Outras razões estão vinculadas às realidades distintas que se encontram nos pontos de fronteira, com propostas diferenciadas de uma cultura integracionista, considerando as tensões pontuais que interferem no processo de integração.

A necessidade de estímulo, conhecimento e trocas de experiência de integrações existentes, bem como a aplicação efetiva dos decretos n.º 1.280 e 1.281 de 14/10/94,



que dispõem sobre o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Comércio entre Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai de 18/05/1994, denominado "Acordo de Recife" e execução do Primeiro Protocolo Adicional, constituem-se premissas para o desenvolvimento do presente estudo.

## **1.2 Delimitação do tema**

O tema proposto, integração, segundo CASELLA (1998) pode ser compreendido em termos econômicos como o somatório de iniciativas que influenciam positivamente ou negativamente as distintas economias nacionais, bem como o incremento e intensificação das relações econômicas pré existentes.

A integração consiste também no pleno funcionamento das instituições democráticas, a plena liberdade de expressão e na crescente aproximação entre os países membros de um processo de integração, conforme LAVAGNA (1999).

A integração efetiva tem a percorrer um difícil caminho de realidades distintas que se defrontam com a idéia de construção de uma nova cultura integracionista. A disposição integracionista deve considerar os diferentes aspectos dos quatro países, como o jurídico, estrutura administrativa, densidade e distribuição populacional, culturas regionais e os relevantes aspectos econômicos.

Ao se considerar os diferentes aspectos é de se esperar ações distintas na implementação da integração e às diferentes experiências integradoras podem apresentar certas tensões, devido as economias nacionais regionalizadas, bem como ao intercâmbio de serviços e bens regionais.

Observa-se ainda problemas referentes ao conceito de soberania nacional, fato que torna necessária a criação de um novo conhecimento sobre soberania regional, em que a flexibilização das fronteiras estimule o intercâmbio de conhecimentos e experiências integracionistas. As realidades sócio-culturais nas fronteiras colaboram na formação de um conhecimento integracionista com atitudes efetivas de incremento da integração sócio-econômica.

O tema proposto, a integração nas áreas de controle aduaneiro de cargas, é previsto no Protocolo de Recife, 1994 e está inserido na idéia de formação de blocos econômicos, com mercados comuns entre os mesmos. O MERCOSUL é um desses blocos econômicos que projetam ações com o intuito de eliminar barreiras bem como de flexibilizar fronteiras nacionais e realinhar os limites comerciais, políticos e sócio-culturais.

O presente trabalho objetiva enfocar o nível de integração junto a fronteiras do Brasil com a Argentina e com o Uruguai, consubstanciando um propósito de busca de formas integracionistas flexíveis e eficientes para um mercado comum.

Neste contexto, integração é definida como um processo ágil e flexível na implantação das diretrizes do MERCOSUL e avaliada na efetiva ação dos procedimentos administrativos e operacionais realizados de forma seqüencial e simultânea desde que possível. Dentro deste espírito têm sido elaborados modelos de regulamento para áreas de controle integrado de cargas, considerando as disposições gerais de controle ( ANEXO I ).

As fronteiras focalizadas para o estudo previsto compreendem:

- Brasil e Uruguai
  - Jaguarão – Rio Branco
  - Sant’ana do Livramento – Rivera
- Brasil e Argentina
  - Uruguaiana – Paso de los Libres

Na presente pesquisa serão considerados usuários das Áreas de Controles Integrados os importadores, exportadores, escritórios de despachantes aduaneiros, transportistas, caminhoneiros e pessoas em geral que lidam com transporte internacional de cargas.

### **1.3 Definição do problema**

Os acordos que definiram o tratado do Mercado Comum do Sul, contemplaram as questões macro, enquanto os aspectos de infraestrutura física e questões aduaneiras são considerados na medida em que se constituem barreiras à competitividade internacional.

A infraestrutura física , burocracia alfandegária e a logística são aspectos relevantes a aprofundar, com o intuito de detectar pontos críticos, capazes de interferir no *lead time* (tempo entre a fabricação e a entrega de um produto e/ou serviço) das exportações e importações.

A logística, segundo DANESI (1997, p. 11), compreende planos de alcance amplo, alicerçados em comprometimentos financeiros e de recursos humanos, para atender operações de distribuição física, suporte à manufatura, utilizando os canais de marketing de formas integrada, focalizando o serviço ao cliente e/ou usuário.

A compreensão de logística permite focalizar a importância do processo de integração, iniciado com a normatização dos negociadores do MERCOSUL e finalizando junto aos clientes e/ou usuários dos processos de importação e exportação em portos, pontos de fronteira, aeroportos e estações aduaneiras do interior.

O MERCOSUL convive com contradições, pois os negociadores do bloco econômico reúnem-se, discutem e aprovam regras para facilitar e proporcionar maior celeridade ao comércio regional; contudo, na prática não se verificam estes entendimentos com a mesma intensidade. Há dificuldades de internalizar as normas estabelecidas; segundo Didier Operti, Ministro de Relações Exteriores do Uruguai, país sede da Secretaria Administrativa do MERCOSUL, somente 50% das normas foram internalizadas pelos países membros.

O quadro seguinte nos mostra a distribuição das normas aprovadas:

### QUADRO 1 : Normas aprovadas no MERCOSUL

<b>Organismo</b>	<b>Número de Normas</b>	<b>Observações</b>
Decisões do Conselho Mercado Comum (CMC)	162	Internalizadas por Leis
Resoluções do Grupo Mercado Comum (GMC)	763	Incorporada por Decretos do Poder Executivo
Determinações da Comissão do Comércio do MERCOSUL (CCM)	99	Vigoram por decreto ou resoluções ministeriais

Fonte: Secretaria Administrativa do MERCOSUL (2000)

A definição do problema passa pelas seguintes questões:

- a) como os procedimentos nas áreas de Controle Integrado refletem a integração prevista ?
- b) os usuários percebem os benefícios do processo de integração à que se propõe o MERCOSUL ?

#### **1.4 Objetivos do trabalho**

Constitui-se objetivo geral do presente estudo analisar e avaliar a integração nos procedimentos de controle aduaneiro de cargas nas fronteiras do Brasil com a Argentina e com o Uruguai.

Os objetivos específicos compreendem:

- a) descrever e analisar os procedimentos gerais de controle aduaneiro nas fronteiras focalizadas;
- b) verificar e avaliar a atualização e uniformização das ações operacionais integradas dos órgãos de controle aduaneiro;
- c) avaliar o nível de satisfação dos usuários com os procedimentos usuais dos órgãos públicos e privados envolvidos, como indicador para associar ao processo de integração existente.

## **1.5 Organização do trabalho**

O referencial teórico sobre a trajetória e o desenvolvimento do MERCOSUL, o processo de integração, o conjunto de ações na importação e exportação, a caracterização das áreas de controle integrado e a situação do usuário é construído nos capítulos dois, três, quatro, cinco e seis respectivamente.

Os capítulos sete, oito e nove referem-se à análise e resultados da pesquisa. O capítulo sete descreve o método de pesquisa e suas etapas de aplicação; no capítulo seguinte tem-se os resultados obtidos com a análise de conteúdo de entrevistas realizadas e o capítulo nove apresenta os resultados da pesquisa quantitativa.

O presente estudo finaliza com o capítulo dez no qual constam as conclusões, limitações e recomendações da presente pesquisa.

## **Capítulo 2 MERCADO COMUM DO SUL E PROCESSO DE INTEGRAÇÃO**

As tendências de globalização das economias regionais e dos países tem seus primórdios na Revolução Industrial, adquirindo um papel relevante quando da declaração de Robert Schuman, em 1950, de tornar a Europa uma união de estados, instaurando uma comunidade econômica. Em 1959, o mercado comum na Europa, inicia o processo de criação efetiva de uma *união aduaneira* com a redução de 10% sobre os direitos aduaneiros (Gabricci,1994, p.17) . Este processo tem sua continuidade, buscando saídas não conflituosas, evitando o ganha-perde e direcionando sua elaboração para uma União de Estados. Hoje a União Européia (UE) está fortalecida com instrumentos de *integração* que fortalecem sua ação diante da globalização econômica.

Na América Latina, surgem movimentos e organismos com o intuito de provocar o desenvolvimento das economias fechadas, baseando-se em processos de integração. Iniciaram com planos como a Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), concentraram-se no campo do comércio intra-regional, estão sendo

consolidados gradativamente através da integração física no setor de transportes fluvial, ferroviário e rodoviário e ações sócio-econômicas das comunidades locais.

Neste capítulo, para alicerçar o presente estudo e construir um caminho objetivo e claro sobre o assunto focalizado - o processo de integração postos fronteiriços do MERCOSUL, é feito o desdobramento do referencial teórico sobre o Mercado Comum do Sul e integração e, nos seguintes, sobre práticas de importação e exportação, caracterização de áreas de controle integrado e satisfação do usuário.

## 2.1 MERCADO COMUM DO SUL - MERCOSUL

Historicamente as raízes dos processos de integração na América Latina iniciam com a União Aduaneira Brasil-Argentina em 1940, malograda pelas diferenças políticas e diplomáticas, relacionadas com a 2ª Guerra Mundial. No ano de 1948, há a criação da Comissão Econômica para a América Latina (**CEPAL**) pela Nações Unidas. Em seguida cria-se a Organização de Estudos Centro Americanos (**ODECA**).

Houve um momento histórico de vital importância para o processo integracionista da América latina, o denominado **Pacto ABC**, abortado pela oposição brasileira em 1954 e corroborado pelas idéias contrárias " *à formação de blocos regionais pelo então Ministro das Relações Exteriores do Brasil, João Nunes da Fontoura*" (Almeida,1998). O **Pacto ABC** se constituiu numa tentativa do então presidente argentino, Juan Perón, de " *efetivar uma integração econômica com base na união imprescindível da Argentina, Brasil e Chile*" (Almeida, 1998).



A constituição do Mercado Comum Europeu, com a assinatura do Tratado de Roma (1957), fomenta a idéia de uma "zona de livre comércio" entre os países com trocas comerciais mais intensas: Argentina, Brasil, Chile e Uruguai. Ainda nos anos 50, o Brasil lança a "Operação Panamericana" pautada nos aspectos econômicos e com forte conotação para a integração regional no continente sul-americano. Em 1958, em reunião em Santiago do Chile e sob os auspícios da **CEPAL**, Argentina, Brasil, Chile e Uruguai, concluem que seria interessante que os mesmos adotassem simultaneamente e no mais breve prazo uma política de liberações progressivas de seu comércio recíproco, em face dos compromissos assumidos com o Acordo Geral sobre as Tarifas Aduaneiras e o Comércio (**GATT**).

Em 1960, proposto pela **CEPAL**, tem-se a formação da Associação Latino Americana de Livre Comércio (**ALALC**) criada pelo Tratado de Montevideo. No período compreendido entre 1960 a 1990, as economias dos países latino americanos trilham caminhos de dificuldades comerciais e de exceção política. Especificamente, de 1964 a 1980, o processo de integração sofre um retrocesso devido aos regimes militares e autoritários, com um cunho nacionalista nas políticas econômicas. O ano de 1967 é balizado pela conferência de Punta Del Este, quando se anuncia a formação de um "Mercado Comum Latino Americano", num prazo de 15 anos a partir de 1970. Os militares brasileiros, entretanto, procuravam afastar a idéia de integração, sob a justificativa do enfraquecimento do poder nacional brasileiro.

A década de 80, no entanto é marcada pelo estreitamento das relações do Brasil com a Argentina e com a criação da Associação Latino-Americana de Integração (**ALADI**). A **ALADI** é criada em 1980 almejando o desenvolvimento econômico e

social de forma harmônica e equilibrada da região. O Programa de Integração e Cooperação Econômica entre Argentina-Brasil (**PICAB**), de 1985, evolui em 1988, para o Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento entre os dois países, objetivando em um horizonte de dez anos, dar conformidade a um mercado comum, livre de barreiras tarifárias e não-tarifárias, consubstanciado em 24 protocolos específicos.

A Ata de Buenos Aires, em 6/7/1990, decide pela conformação do mercado bilateral, Argentina - Brasil, até 31/12/94, criando-se o Grupo Mercado Comum.

O Mercado Comum do Sul - **MERCOSUL** nasce em 1991 com base nos princípios de gradualidade, flexibilidade e equilíbrio, alimentado por uma vertente desburocratizante e como resposta " *à evolução dos acontecimentos internacionais, em especial a consolidação de grandes espaços econômicos e a importância de lograr uma adequada inserção internacional dos países envolvidos*" (Tratado de Assunção, 1991) . Assim, em 26/03/1991, os presidentes Carlos S. Menem, da Argentina, Fernando Collor, do Brasil, Andrés Rodriguez, do Paraguai e Luiz A. Lacalle Herrera, do Uruguai assinam o Tratado de Assunção.

O **MERCOSUL** surgiu baseado em cinco liberdades, conforme Baptista, Mercadante e Casella (1998):

- a) **a livre circulação das mercadorias** fazendo com que dentro das fronteiras de um Estado as mercadorias circulem sem se submeter às barreiras alfandegárias;
- b) **a liberdade de se estabelecer** onde quer que se deseje, no Estado, produzindo, armazenando, vendendo produtos;

- c) **a livre circulação dos trabalhadores** dentro dos limites do Estado;
- d) **a livre circulação dos capitais** do investidor;
- e) **a liberdade da concorrência** em que todos se submetem às mesmas regras de natureza econômica, administrativa, fiscal, política e social aos produtos e/ou serviços de sua empresa.

As metas prioritárias do tratado compreendiam a inserção mais competitiva dos países membros no cenário econômico mundial, o favorecimento pela economia de escala, o estímulo dos fluxos comerciais com outros países e a integração do continente sul-americano. O bloco formado, **MERCOSUL**, representa desta forma um mercado potencial de 200 milhões de habitantes e um **PIB** acumulado de mais de um trilhão de dólares.

A integração proposta baseou-se na criação de uma área de livre comércio e em uma união aduaneira, com coordenação de políticas macroeconômicas, utilizando-se uma tarifa externa comum (**TEC**). O processo de liberalização comercial envolveu os instrumentos de redução automática, progressiva e linear das tarifas, bem como a eliminação das restrições não-tarifárias, até 1994. O Tratado de Assunção determinou um período de transição até 31/12/1994, reconhecendo as diferenças pontuais do Uruguai e Paraguai, exigindo um ritmo diferenciado e gradual quanto à liberação comercial. Com a instituição do **MERCOSUL**, pressupõe-se que as economias regionais sejam pautadas por uma maior integração entre os setores de produção, sendo menos reguladas e agindo como sistemas abertos.

A configuração atual do **MERCOSUL** encontra seu marco institucional no Protocolo de Ouro Preto, assinado pelos quatro presidentes em 17/12/1994, Carlos

Menem, da Argentina, Itamar Franco, do Brasil, Juan C. Wasmosy, do Paraguai e Luiz A. Lacalle Herrera, do Uruguai. O Protocolo reconhece a personalidade jurídica de direito internacional do bloco, permitindo acordos com outros países e organismos internacionais.

A estrutura orgânica do **MERCOSUL** é re-configurada no Protocolo de Ouro Preto, sendo constituído pelo:

- a) Conselho do Mercado Comum (**CMC**), órgão responsável pela política do mercado comum e pelas decisões relativas aos objetivos e prazos previstos para a consolidação desse mercado, é formado pelos ministros da Economia e das Relações Exteriores, dos países membros;
- b) Grupo Mercado Comum (**GMC**), órgão executivo do **MERCOSUL**, inclusive com caráter fiscalizador, sua coordenação cabe aos ministros das Relações Exteriores, formado também por membros dos ministérios da Economia e do Banco Central;
- c) Comissão de Comércio do **MERCOSUL** (**CCM**), responsável em aplicar e acompanhar os instrumentos de política comercial comum, fazendo-o através de comitês técnicos como o de tarifas, nomenclatura e classificação de produtos, defesa do consumidor, normas e disciplinas comerciais, defesa da concorrência, assuntos aduaneiros, entre outros;
- d) Comissão Parlamentar Conjunta (**CPC**), órgão político, sua função

é consultiva e de formulação de propostas, é formada por oito senadores e oito deputados de cada país membro; segundo Baptista, Mercadante e Casella (1998, p. 168):

*"De todas as atribuições arroladas no art.III do regulamento, a mais relevante é a mencionada na alínea "e": "emitir recomendações sobre a condução do processo de integração e da formação do Mercado Comum, as quais poderão ser encaminhadas aos órgãos institucionais do MERCOSUL". Merece também destaque o papel atribuído pela alínea "f", de importante veículo de comunicação entre a comunidade e os legislativos nacionais: "realizar os estudos necessários à harmonização das legislações dos Estados-partes, propor normas de direito comunitário referentes ao processo de integração e levar as conclusões aos Parlamentos nacionais."*

- e) Foro Consultivo Econômico - Social ( **FCES**), agrega representantes do setor empresarial, de sindicatos e de entidades da sociedade civil objetivando o debate de temas relacionados com o **MERCOSUL** e formulando propostas;
- f) Secretaria Administrativa do **MERCOSUL** (**SAM**), está subordinada ao Grupo do Mercado Comum, sendo responsável pela guarda de documentos e pela comunicação das atividades do **GMC**; o Conselho do Mercado Comum e a Comissão do Comércio têm o apoio da secretaria em suas atividades; sua sede é em Montevideo.

O Tratado de Assunção determinou a formação de sub-grupos de trabalho, Reuniões Especializadas e Grupos *Ad Hoc* para assessorar ao **GMC**, responsáveis pela coordenação de políticas setoriais, Anexo V do Tratado, existindo atualmente os seguintes subgrupos de trabalho:

- SGT 1 - comunicações,
- SGT 2 - mineração,
- SGT 3 - regulamentos técnicos,
- SGT 4 - assuntos financeiros,
- SGT 5 - transportes e infraestrutura,
- SGT 6 - meio ambiente,
- SGT 7 - indústria,
- SGT 8 - agricultura,
- SGT 9 - energia,
- SGT 10 - assuntos trabalhistas, emprego e seguridade social,
- SGT 11 - saúde,
- SGT 12 - investimentos, e

existem reuniões especializadas em Ciência e Tecnologia, Turismo, Comunicação Social, assuntos da Mulher e Drogas, Prevenção e Reabilitação de Dependentes e os Grupos *Ad Hoc* de Aspectos Institucionais, Açúcar, Relações Externas, Compras Governamentais, bem como um Comitê de Cooperação Técnica, Grupo de Serviços e Comissão Sócio - Laboral.

O sistema de solução de controvérsias é um sistema comunitário, de acordo com o Protocolo de Brasília (16/12/91), **MERCOSUL / CMC / Dec. Nº 01/01 de 17/12/91**, reiterado pelo Protocolo de Ouro Preto em 17/12/94.

Fundamenta-se em duas regras gerais para o encaminhamento das controvérsias. A primeira prevê o seguinte procedimento para as controvérsias:

1. negociações diretas entre os Estados Partes,
2. não ocorrendo uma solução, a solução controvertida será submetida para análise e avaliação pelo **GMC**, que no prazo de 60 dias realizará as recomendações,
3. no caso de não solução da controvérsia, será submetida ao **CMC** para as devidas recomendações.

A segunda regra, estabelece o prazo de cento e vinte e dias, a partir da data de entrada em vigor do Tratado de Assunção, para o **CMC** propor aos membros do bloco um sistema transitório para solução de controvérsias. Este fato, conduziu ao Protocolo de Brasília.

A amplitude do Protocolo está limitado às controvérsias que surgem entre os membros do **MERCOSUL**, referente à interpretação, aplicação ou não cumprimento das disposições do Tratado de Assunção, ou dos acordos celebrados e amparados pelo Tratado, decisões do **CMC** e resoluções do **GMC**. Também são contempladas as reclamações realizadas por pessoas físicas ou jurídicas em razão de sanções na aplicação de medidas legais ou administrativas que tenham efeito restritivo, discriminatório ou de concorrência desleal.

Considerando que o **MERCOSUL** tem seu alicerce na integração econômica, é fato relevante um mecanismo de arbitragem, e conforme entendimento do Prof. Roberto Furian Ardenghy, citado em Ventura (1997, p.133):

*"Sua semente já existe no MERCOSUL, uma vez que os protocolos de Brasília e de Ouro Preto dão a linha dessa arbitragem. Os referidos protocolos, no entanto, não cobrem uma área importantíssima, exatamente a controvérsia entre particulares. Regulam somente a arbitragem entre Estados ou entre particulares e Estados e arbitragem entre particulares talvez seja a mais importante para a consolidação da integração ..."*

Discute-se ainda a construção de um Tribunal de Controvérsias no Mercado Comum do Sul, mas a experiência da União Européia sinaliza de forma positiva para a experiência de seu Tribunal de Justiça capaz de reverter o paradigma de soberania nacional, pois um dos problemas passíveis de ocorrer nas integrações é o conceito de soberania. Há uma tendência de encarar a integração como perda de soberania.

De acordo com Inge Govaere *apud* Ventura (1997, p. 161):

*"Some light has definitely been shed by the European integration process as it is not based on the classical international law concept of divisibility of sovereign but, to the contrary, on the understanding that divisibility of sovereignty is the premise to further integration."*

Estamos pois longe de um bem sucedido processo de integração, em que as causas permeiam-se entre a sistemática do processo inicial e os mecanismos utilizados, não



restando dúvidas de que são os governos que determinam o ritmo do processo de integração. Na ocorrência de divergências, o processo integracionista terá um retorno mais lento, podendo inclusive ser interrompido.

A existência de um tribunal supranacional está condicionado à existência do jurídico e conseqüentemente a uma efetividade do direito comunitário. É preciso considerar ainda conforme Ligia M. Costa em Ventura (1997, p. 187), "*... outras instituições são também importantes para a articulação comunitária num processo global de integração regional*".

A formação de espaços regionais, que se constituem em alternativas de transformações estruturais, inclusive com ações sociais conjuntas, deve considerar a satisfação das necessidades básicas, com maior participação e justiça. As mesmas considerações encontramos em Bodemer (1994, p. 49), ao relacionar mercado e democracia:

*"Solo as instituciones y formas de procedimiento democráticas y las posibilidades de participación que se derivam de ellas pueden configurar un marco como para que el sistema occidental de administrar cree no solamente más bienestar para los fuertes sino, por fin, también más justicia para todos"*.

A concepção de novos acordos entre os países do **MERCOSUL**, não é algo novo em termos de integração regional. Especificamente na União Européia, tratados foram concebidos e aperfeiçoados de acordo com as circunstâncias. O Tratado de

Roma em 1957, marco inicial de integração européia, foi reconfigurado com o Ato Único Europeu em 1985 , concebendo as bases para a União Européia; no entanto é no Acordo de **Maastricht**, em 1992, que se consolidam os fundamentos da União Européia.

O **MERCOSUL** iniciou com uma proposta de ordem econômica, ampliada em 1996, na décima reunião presidencial, inserindo em sua pauta uma garantia democrática, comprometendo o **MERCOSUL** com os sistemas democráticos de governo que respeitem os direitos humanos e civis. O Mercado Comum do Sul criou um vínculo com a existência e manutenção dos regimes democráticos, além da estratégia de um mercado comum e do desenvolvimento das economias dos países do bloco.

Cabe mencionar o colocado por Francisco Resek, Juiz da Corte Internacional da Justiça, em Haia, Holanda, na VI Reunião de Ministros da Justiça do **MERCOSUL** em 1996: a importância do sucesso das coisas simples e, após obtido este sucesso lançarmo-nos à construção dos instrumentos necessários ao correto funcionamento do empreendimento comunitário.

Peter Senge (1998, p. 95), ao comentar sobre trabalho em equipes e pensamento sistêmico, retrata o colocado pelo Ministro Francisco Resek:

*"O pensamento sistêmico também mostra que pequenas atitudes bem focalizadas podem produzir melhorias significativas e duradouras, desde que atuem no lugar*

*certo. Os pensadores sistêmicos referem-se a esse princípio como "alavancagem."*

## 2.2 PROCESSO DE INTEGRAÇÃO

O Tratado de Assunção considera a internacionalidade dos mercados ponto fundamental para impulsionar os processos de integração, sendo estes capazes de acelerar o desenvolvimento econômico e a justiça social. O crescente comércio entre os quatro países facilitou inicialmente o processo de integração, priorizando desta forma o seu surgimento e conformação.

As trocas comerciais verificadas no ano de 1999 e no ano de 2000 confirmam a intensificação do comércio e a importância na ênfase da integração regional. O quadro 2 nos mostra as trocas comerciais entre os países do bloco **MERCOSUL** e o saldo em milhões de dólares.

**Quadro 2 - Balança Comercial 1999 e 2000 - BRASIL**

US\$ milhões

Descrição	2000				1999			
	1	2	3	4	1	2	3	4
<b>Exportação</b>	7.734	6.233	832	669	6.778	5.564	744	670
<b>Importação</b>	7.796	6.843	351	602	6.719	5.812	260	647
<b>Saldo</b>	(-)62	610	481	67	59	(-)448	484	23

(1) MERCOSUL (2) Argentina (3) Paraguai (4) Uruguai

Fonte: Secretaria de Comércio Exterior - SECEX

A globalização estabeleceu um conceito de economia dinâmica e competitiva, sendo que o espaço econômico de um país vai além de sua fronteira nacional e política. Surgem novas fronteiras, por meio de blocos regionais e da Organização Mundial do Comércio (OMC). Neste contexto econômico-financeiro, o processo de integração em blocos, favorece as empresas e os conglomerados transnacionais que transformam as fronteiras. Há influência sobre os centros decisórios dos países e blocos regionais, direcionados para um comércio mais livre e sem fronteiras, baseado em plataformas de competitividade.

De acordo com Oliveira (1998, p. 54):

*"A crescente globalização do mundo, somada ao enfraquecimento do Estado, fez com que outras forças - as forças transnacionais - tomem as rédeas do cenário internacional, marginalizando as manobras dos Estados nacionais, articuladas anteriormente em termos de poder estratégico-militar e hoje do poder econômico-financeiro, tornando-se, conseqüentemente, cada vez mais difícil distinguir a política externa da política interna dos Estado",*

configurando-se uma nova sociedade com laços de interdependência, onde formam-se blocos econômicos para proteger mercados regionais.

A definição de integração pelo Grupo dos Oito em Acapulco, 1987, é colocado como um compromisso político de vital relevância para o continente sul americano, com duas funções básicas, interna e externamente, como instrumento de mudanças e de modernização com participação social e como ferramenta para redimensionar

internacionalmente, aumentando a capacidade de negociações das unidades integradas, conforme Laredo (1998).

Citando as idéias de Ianni (1996, p. 89) *apud* Klaes (1998, p. 200),

***"a homogeneização e a integração são ilusões criadas pela força do capitalismo, conjugada com a força do ocidentalismo. São fictícias no sentido em que materializam um padrão global dominante e que permeia as sociedades nacionais, mas que não submete a etnia, a cultura, a religião, e, hoje, a profissão, que expressam a identidade dos grupos que compõem aquelas, ou seja, a diversidade e a diferenciação permanecem e tornam-se, a cada dia, mais presentes."***

A diversidade e a diferenciação dão forma a modelos regionais e a espaços econômicos integrados. O **MERCOSUL** optou por um modelo de integração econômica pautado por etapas, de uma zona de livre comércio a uma união aduaneira, orientado por objetivos de desenvolvimento econômico com justiça social.

O caminho da integração regional e de ações conjuntas surge como uma alternativa válida para a sobrevivência e para o desenvolvimento e melhor inserção da área no sistema internacional, ainda mais quando se toma conhecimento do relatório das Nações Unidas (1998), que aponta para o crescimento da pobreza nos países da região, num índice de 30%, atingindo cerca de 130 milhões de pessoas.

Diante do exposto, a integração em diferentes níveis deve ser encarada como uma alternativa em que as necessidades sócio-econômicas e até tecnológico-científicas

devem ser transformadas, com o intuito de melhoramento da qualidade de vida das pessoas (Laredo, 1998). O importante é colocar a integração regional como um processo de mudança social voluntário, para que os objetivos de efetiva integração aconteçam.

Verifica-se que as ações conjuntas em situações problema comuns, fortalecem o que se denomina de cultura da integração. Os recentes fatos, de conhecimento público, com o ressurgimento da doença zoossanitária, "febre aftosa", em território brasileiro e uruguaio e as ações conjuntas conseqüentes, configuram oportunidades para o aprimoramento da cultura da integração.

Grabendorff (1994) e Laredo (1998, p. 239) definem integração como "*um processo sócio-histórico em permanente construção*", onde se cria o que se chama de "cultura da integração".

O Brasil adentrou o presente século com uma série de crises fronteiriças, ou seja, em um processo de conformação e consolidação das suas fronteiras. A definição dos limites entre Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai teve momentos conturbados e que deixaram marcas; no entanto, o processo de integração regional tem conduzido a uma mudança na compreensão entre as comunidades vizinhas e a forma de seus relacionamentos.

Percebe-se que os centros de decisão do **MERCOSUL**, bem como a origem-destino das mercadorias comercializadas entre os Estados Partes, estão distantes das fronteiras, gerando uma tendência à exclusão das zonas de fronteira; como

consequência, os problemas pontuais não são bem compreendidos nem as relações entre as comunidades fronteiriças.

A noção de fronteira tem alterado seu significado, passando de zonas eminentemente militarizadas, por zonas de diferenciação política, econômica, de soberania, com a presença militar para zonas configuradas como áreas de transição entre os países.

Segundo Ciccolella (1997, p. 63),

*"Em terminos económicos, la integración puede ser comprendida como la sumatoria o unificación de iniciativas que afectarán positivamente o negativamente diferentes circuitos productivos regionales fronterizos o dos o varias economías nacionales, o bien como el incremento o intensificación de las relaciones productivas y comerciales preexistentes"*

e continua, "*... las áreas de fronteras dejan de ser zonas de tensión para convertirse em zonas de contacto y articulación*".

Ciccoella menciona o fortalecimento das regiões fronteiriças numa cooperação e articulação produtiva, quando da existência de " cidades gêmeas", como são os casos focalizados, Jaguarão / Rio Branco, Sant'ana do Livramento / Rivera e Uruguaiiana / Paso de los Libres, diminuindo tensões de fronteiras históricas e potencializando uma reorganização econômica e sócio territorial. Esta unidade deve basear-se nos valores

e na identidade cultural para alicerçar os objetivos econômicos e para um bem sucedido processo de integração.

No contexto dos processos de integração, os sistemas de transporte são molas-mestras para uma maior aceleração e desaceleração das economias regionais, bem como da solidificação do **MERCOSUL**, aspectos contemplados por Danesi (1997). Danesi (1997, p. 157) ao analisar o nível de serviços logísticos no transporte rodoviário internacional, contemporiza:

*"... a probabilidade das organizações de transporte estabelecerem níveis satisfatórios de qualidade de serviço, considerando-se as dificuldades relativas à malha viária, assimetria no tempo e burocracia na fronteira, etc, é de 60 a 70% e o tempo estipulado pelo processo de integração do MERCOSUL passa a gerar soluções viáveis aos problemas estruturais e administrativos é de 5 a 8 anos."*

Conforme Schäffer (1995, p. 87),

*"A importância da fronteira se expressa neste trânsito e, também, no assunto dos equipamentos para atender o transporte de carga nos terminais aduaneiros em portos secos (como em Livramento), junto às pontes, à frente dos postos de Polícia Federal."*

Amenizar este quadro pode ser viabilizado com atitudes endógenas para criar e materializar uma estruturação organizacional, inovando para competir em termos de



ponto de entrada / saída (fronteiras), através de uma mudança de paradigma, em que cooperar e integrar seguindo valores sócio-econômicos seria uma vantagem competitiva.

A fronteira se insere no projeto globalizado, mas, por sua característica de distância física dos pontos tecnologicamente mais desenvolvidos, é deficiente no dinamismo e competitividade inerente ao processo de globalização. Desta forma desenvolver a capacidade de negociações de forma integrada, nas fronteiras, é uma forma de globalizar integrando. De acordo com Bentacour (1995, p. 98, em Castello, Schäffer, Souza et al, 1995),

*"Es en este sentido que se debe trajar en el marco de la integración, buscando generar câmbios de mentalidad, para lograr trabajar juntos, atendiendo así al espíritu de la integración."*

Dentro destas considerações, os decretos e resoluções do **MERCOSUL**, através de seus órgãos, têm norteado e ajustado o processo de integração previsto. Alguns decretos e resoluções estão relacionados com o aprimoramento do processo de integração.

A **Resolução MERCOSUL/GMC nº 02/91** - onde **SGT nº 2**, assuntos aduaneiros, propõe a implementação do controle integrado de fronteiras, complementada com a **Res. nº 03/91** que prevê a implantação do atendimento

permanente nas aduanas de fronteira; em ambas as resoluções, solicita-se aos organismos dos Estados Partes a adoção de medidas que viabilizem o proposto.

A **Resolução MERCOSUL/GMC N° 01/92** - implementa o controle integrado em algumas fronteiras, no entanto não completamente estabelecido até o momento; no mesmo ano a **Res. n° 44**, uniformiza o primeiro documento entre os Estados Partes, aprovado pelo Comitê Diretivo do Comitê de Sanidade Vegetal do Cone Sul (**COSAVE**), o certificado fitossanitário, num primeiro momento intra **MERCOSUL** e atualmente também extra **MERCOSUL**.

A **Resolução n° 01/93** do **GMC** referente ao Acordo de Recife, estabelece as normas para a aplicação dos controles integrados em fronteira entre os países do **MERCOSUL**, definindo "controle integrado" no Cap. I, art.1, letra "b",

*"... atividade realizada em um ou mais lugares, utilizando procedimentos administrativos e operativos compatíveis e semelhantes em forma seqüencial e, sempre que possível, simultânea, pelos funcionários dos distintos organismos que intervêm no controle",*

e na letra "c", " área de controle integrado" é definido como:

*"Parte do território do país sede, incluídas as instalações onde se realiza o controle integrado por parte dos funcionários de dois países".*

O **Decreto nº 12/93**, regulamenta o Acordo de Recife sobre procedimentos operativos, constando em seu art. 45:

*" os organismos dos Estados Partes com atividade em áreas de controle integrado disporão das medidas para a harmonização, compatibilização e maior agilização dos sistemas, regimes e procedimentos do controle respectivo" ;*

A **Resolução nº 03/94** do GMC nomina os organismos necessários no controle integrado de cada país, e relaciona os pontos de fronteiras com controles integrados e localização das cabeceiras de controle integrado, no RS, sendo as seguintes as estabelecidas: Jaguarão, Aceguá, Sant'ana do Livramento e, Uruguaiana e Paso de Los Libres em ambas as cabeceiras.

A **Resolução GMC nº 111/94** resolve em caráter de urgência, as gestões necessárias para prover os organismos intervenientes, nos controles integrados, quanto aos recursos financeiros e humanos para o seu pleno funcionamento. A **resolução nº 119/94** procura o aperfeiçoamento do processo ao gestionar a implementação dos controles informatizadas das cargas que circulem no MERCOSUL. Ainda em 1994, a **resolução GMC nº 127/94** estabelece o horário das 7:00 às 19:00 horas, nos dias úteis para o funcionamento dos organismos intervenientes, com vigor a partir de 1/01/95.

O GMC, através da **resolução nº 03/95** estabelece os organismos coordenadores nas áreas de controle integrado, bem como o seu regulamento administrativo.

No ano de 1997 a **resolução GMC nº 43/97** atualiza a nominata dos pontos de fronteira com controles integrados, permanecendo as cabeceiras de Jaguarão, S. do Livramento, com cabeceira única e Uruguiana - Paso de Los Libres com duas cabeceiras. A **resolução nº 64/97** aprova o Manual de Procedimentos objetivando harmonizar os procedimentos técnicos e administrativos.

Em 1998 o **Decreto nº 20/98** do CMC, decide pela simplificação e facilitação dos procedimentos administrativos e operacionais de comércio exterior, entre os Estados Partes, com vistas à agilização dos processos, sendo data estipulada para entrega de proposta pela Comissão de Comércio ao GMC , 31/03/99. Atendido o estipulado, o **Decreto nº 02/99** do CMC institui o Programa de Assunção sobre medidas de simplificação operacional de trâmites de comércio exterior e de fronteira, constando em seu objetivo,

*"Regulamentar, por meio de regras de aplicação geral, os procedimentos administrativos de comércio exterior, bem como os procedimentos de inspeção pré-embarque, existentes em cada um dos Estados Partes, de modo a assegurar a transparência e celeridade, tender à simplificação dos mesmos, e evitar a utilização protecionista das diversas licenças, certificações e autorizações, assim como dos procedimentos de inspeção pré-embarque".*

A infraestrutura de comunicação é essencial para a implementação de um programa de agilização de atividades, contemplado com instruções e disposições na

resolução **GMC nº 45/99**, sobre o uso dos serviços de telefonia básica e de dados nas áreas de controle integrado.

A **resolução nº 77/99** do **GMC** estabelece o horário nas áreas de controle integrado, das 7:00 às 19:00 horas, sem prejuízo de extensão do horário hábil que se realize em algum ponto de fronteira.

Com a instituição do Tratado de Assunção, reuniões de subgrupos de trabalho ocorrem desde 1991. A área de controles fitossanitários foi uma das primeiras a implantar ações conjuntas, ocorrendo a primeira reunião com argentinos, brasileiros e uruguaios em S. do Livramento (29/6-3/7/92), sob auspícios do Comitê de Sanidade Vegetal do Cone Sul, (**COSAVE**), analisando-se o funcionamento dos controles operativos, necessidades de infraestrutura, horários e procedimentos técnicos. Assunto retomado em reunião bilateral, Brasil-Uruguai, em outubro de 1993, retomando-se os aspectos relativos a controles integrados, horários e infraestrutura.

Com a primeira reunião do **Subcomitê Técnico de Controles e Operatória** em fronteiras do **Comitê Técnico nº 2**, assuntos aduaneiros da Comissão de Comércio do **MERCOSUL**, de 9 a 13/3/98 em Villa Carlos Paz na Argentina, aceleraram-se as medidas para efetivo funcionamento das áreas de controle integrado. Reuniões bilaterais são agendadas com a finalidade de agilizar o processo de integração como um todo. A pauta envolve os informes quanto à infraestrutura nas fronteiras, seus avanços e necessidades. Nesta reunião estabelece-se a implantação de um sistema de integração de controle aduaneiro, conjuntamente com o **Subcomitê de Informática Aduaneira**, denominado: *Registro único e simplificado de dados do Manifesto*

*Internacional de Cargas/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) nas áreas de controle integrado (ACI).*

Apesar das dificuldades externas e internas, o processo de integração segue seu curso, envolvendo os organismos governamentais e segmentos da sociedade civil, não se limitando ao campo do comércio intra regional, à exportação e importação de bens e serviços, mas atendendo os aspectos logísticos de integração física, no setor de transportes, comunicações e energia.

Atender os **Decretos** de nº **1.280** e **1.281** de 14/10/94, do Acordo de Recife, que definem controle integrado e práticas integracionistas, respectivamente, consiste em implementar as estruturas físicas e institucionais, alicerçadas em políticas viáveis.

Segundo Machado (1996, p. 46),

*"A abrangência e as dificuldades inerentes à tarefa de definição de normas técnicas harmonizadas em projetos de integração parecem ser o principal obstáculo enfrentado pelos negociadores do MERCOSUL com respeito à instituição de um arcabouço regulatório na área de normalização consistente com as metas da integração ...",*

e complementa com a importância desta harmonização, aliada à instituição de uma cultura empresarial e governamental que incorpore as normas de harmonização como um diferencial de promoção da eficiência e competitividade. Conforme Machado, os reais entraves nos fluxos comerciais do **MERCOSUL**, localizam-se nas deficiências

dos serviços aduaneiros e na infraestrutura de transporte precária, mencionando ainda a falta de recursos humanos e incompatibilização dos horários.

No presente capítulo verifica-se que o **MERCOSUL** surgiu baseado em cinco liberdades, quais sejam, a livre circulação das mercadorias, a liberdade de se estabelecer, a livre circulação dos trabalhadores e dos capitais e a liberdade da concorrência, com a proposta de uma área de livre comércio e união aduaneira. Esta proposta foi ampliada com o comprometimento, entre os países do bloco de manutenção de sistemas democráticos.

A consolidação do processo de integração no **MERCOSUL** passa por políticas macroeconômicas entre os países do bloco, por mudanças de mentalidade e o desenvolvimento da capacidade de negociação de forma integrada, inclusive nas regiões fronteiriças.

## **CAPÍTULO 3   IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO**

O comércio internacional envolve um conhecimento amido dos mercados a atuar, através das informações adequadas e da logística de distribuição. A prospecção do mercado é fundamental para o sucesso e competitividade e, base para a construção de estratégias de manutenção de mercados. O marketing internacional tem a tarefa de disponibilizar as tendências e referenciar as mudanças de comportamento do público alvo.

O espírito empreendedor deve prevalecer, em face da dinâmica deste mercado globalizado e impulsionado pela tecnologia, de nada valendo a intervenção governamental e os respectivos incentivos se não houver o empreendedorismo norteando o crescimento empresarial e o desenvolvimento dos negócios. Considerando o contexto dos mercados internacionais, Peter Drucker (1995) , sinaliza o comportamento esperado, ao definir o espírito empreendedor como uma característica distinta do indivíduo ou de uma instituição, compreendendo o empreendimento como um comportamento, com bases no conceito, na teoria e não



na instituição em si. Os empreendedores devem levar em consideração os aspectos metodológicos, estruturais, operacionais e legais.

A velocidade das mudanças no comportamento dos mercados exige práticas contemporâneas, potencializando os pontos fortes das organizações e as diferenciando no contexto global.

### **3.1 Importação**

As normas de importação atendem regras gerais, respeitando os aspectos administrativos e fiscais inerentes ao tipo de mercadoria. O processo de importação inicia com o devido registro e/ou cadastro do importador junto ao órgão gestor do Sistema Integrado de Comércio (**SISCOMEX**) - Receita Federal e junto aos órgãos intervenientes, Ministério da Agricultura e do Abastecimento (**MAA**) e Ministério da Saúde / Agência Nacional de Vigilância Sanitária (**MS / ANVS**).

A importação compreende um fluxo operacional que inicia com contratos externos, com o recebimento e análise da fatura pró-forma, registro no Sistema Integrado do Comércio Exterior - **SISCOMEX**, abertura de carta de crédito, contratação do transporte internacional, determinação do seguro, atendimento das exigências documentais e declarações de origem referente à mercadoria importada exigido pelo país importador, contratação de despachante aduaneiro e fechamento do câmbio.

O comércio exterior é constituído por vários organismos com atuações distintas, mas vinculadas às operações de importação. O sistema de importação é formado por

clientes (importador), os prestadores de serviço que compreendem as transportadoras, depositários alfandegados, bancos, corretores, despachantes entre outros, e os órgãos públicos responsáveis pelo controle estatal (Aduana/Secretaria da Receita Federal, Secretaria do Comércio Exterior, Banco Central, Agência Nacional de Vigilância Sanitária/Ministério da Saúde, Vigilância Agropecuária Internacional do Ministério da Agricultura e do Abastecimento, Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (**DNER**)/Ministério dos Transportes.

A Aduana/**SRF** atua nos portos, aeroportos, fronteiras e estações aduaneiras do interior. Sua atuação operacional consiste no controle das cargas e veículos procedentes ou destinados ao exterior, verificação da declaração de importação quanto ao recolhimento dos tributos, no desembaraço das mercadorias, autorizando a operação mas respeitando-se o processo de parametrização. A parametrização determina procedimentos, via canal de cores, conforme a seguinte sistemática:

- o canal cinza exige o controle do valor aduaneiro, conferência documental e física,
- o canal vermelho determina a conferência física e documental,
- o canal amarelo determina a conferência documental e,
- o canal verde libera as mercadorias sem conferências.

A Secretaria do Comércio Exterior (**SECEX**) cabe aplicar as medidas de controle não tarifário, atendendo a política econômica do país, autorizando ou não a operação comercial. Sua atuação ocorre a partir de unidades no Rio de Janeiro, Brasília e das agências habilitadas do Banco do Brasil.

Os controles cambiais e a remessa de divisas é função do Banco Central/ Ministério da Fazenda, atuando através da rede bancária habilitada para esta espécie de serviço.

Os controles sanitários são realizados pelos organismos intervenientes, de acordo com a natureza do produto e seu enquadramento tributário. São funções do Ministério da Agricultura e do Abastecimento, através do Programa de Vigilância Agropecuária Internacional e da Agência de Vigilância Sanitária do Ministério da Saúde, atender as exigências de proteção à saúde da agropecuária nacional e da população brasileira, respectivamente. Estes organismos localizam-se nos portos, aeroportos, postos de fronteira e estações aduaneiras do interior habilitadas.

### **3.2 SISTEMA INTEGRADO DO COMÉRCIO EXTERIOR - SISCOMEX**

A substituição dos procedimentos tradicionais pelo processamento eletrônico tem criado um ambiente mais sofisticado, com forte conotação de mudanças. Essas mudanças, iniciadas nas organizações, tem provocado novas relações entre as organizações.

Com o propósito de agilizar e aperfeiçoar os controles operacionais e gerenciais, o governo implantou em sua sistemática administrativa no controle do comércio exterior, a informatização. A informatização vem ao encontro da necessidades de redução de custos e diminuição de pontos críticos de ordem estrutural.

O **SISCOMEX** foi implantado de forma compulsória em 1997, e todos os organismos intervenientes tiveram que se adaptar à mudança; isto gerou indiretamente, um maior estreitamento entre os mesmos.

O sistema exige para o seu acesso, o cadastramento e habilitação de cada usuário, atribuindo-lhe um perfil, formas de validação e certificação e acesso à operação bem como o reconhecimento da vinculação para operar. O **SISCOMEX** permite que qualquer pessoa, de sua unidade operacional, desde que habilitado, acesse-o pelo microcomputador. De acordo com Nogueira (1999, p. 19) é possível no sistema:

*"a) requerer e protocolizar formalmente uma licença de exportação ou de importação e sua eventual retificação; b) formular e registrar declaração de importação ou de exportação ou sua retificação eventual; c) ser notificado de qualquer exigência formal fiscal, aduaneira, cambial ou de outro tipo; d) manifestar formalmente sua resposta com relação à exigência feita; e) monitorar e acompanhar o andamento de seus pedidos e despachos aduaneiros; f) consultar a base de dados (tabelas com alíquotas, classificação de mercadorias, regimes aduaneiros, regimes tributários, exigências não tarifárias específicas, etc)."*

O registro eletrônico das informações desburocratiza, ao emitir um único documento institucional para cada operação, o comprovante de importação (**CI**) ou o comprovante de exportação (**CE**).

A inscrição no Registro de Exportador e Importador (**REI**) é premissa para a execução das operações de exportação e importação, bastando informar ao **SISCOMEX** o número no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídica (**CNPJ**) ou no

Cadastro de Pessoas Físicas (CPF). A ligação ao sistema é feita através da Rede **SERPRO** e pela Rede **SISBACEN** para os bancos e corretores de câmbio.

As instituições financeiras estão automaticamente interligadas ao **SISCOMEX**, quando da implantação do mesmo, enquanto os exportadores, importadores, despachantes aduaneiros e outros necessitam de uma senha, que é fornecida pela Secretaria do Comércio Exterior (**SECEX**) ou pela secretaria da Receita Federal.

O **SISCOMEX** permite que o interessado realize as operações, mas a possibilidade de um representante legal para executar e acompanhar as operações ainda existe.

### **3.3 IMPORTAÇÕES SEM LICENCIAMENTO AUTOMÁTICO**

A elaboração antecipada da Licença de Importação (**LI**) ocorre quando as mercadorias estão sujeitas a procedimentos especiais, para atender exigências de legislações específicas do **SECEX** e/ou dos organismos federais com atuação nos processos de importação. A **LI** poderá ser elaborada diretamente no equipamento do importador ou de seu representante, sendo transmitida para o computador central do **SISCOMEX**, individualmente ou no lote de Licenças de Importação. Receberá um número de protocolo, gerado no perfil do **SISCOMEX** do importador e o sistema central enviará uma mensagem, de conclusão da transmissão efetuada. A partir deste momento, os órgãos intervenientes no processo podem iniciar as suas atividades.

A partir do momento que estão disponibilizados os dados da **LI** ao órgão licenciador e/ou órgãos anuentes, a mesma permanece "em análise", até o

cumprimento das respectivas exigências. Atendidas as exigências, o órgão licenciador e/ou organismos anuentes registram a decisão no sistema, deferindo ou indeferindo. Cabe ressaltar que alterações de dados da **LI** em análise ou concluída, implicam em nova **LI**. O cancelamento de uma **LI** pode ser realizado em qualquer momento.

As mercadorias que não estão sujeitas ao licenciamento automático, constam do perfil de importador do **SISCOMEX**, destacadas na tabela da Nomenclatura Brasileira de Mercadorias (**NBM**).

### **3.3.1 Desembaraço Aduaneiro**

Compreende um conjunto de procedimentos e exigências documentais. Documentalmente, exige-se o conhecimento de carga, extrato da declaração de importação (**DI**), fatura comercial, certificados. Os procedimentos envolvem a recepção dos documentos, exame cadastral, recolhimento de tributos, conferência documental, conferência física, pagamento das despesas e o desembaraço propriamente dito.

A elaboração da declaração de importação engloba um conjunto de informações, de ordem geral e específica da mercadoria, denominada adição. A **DI**, elaborada pelo importador, compreende os dados gerais inerentes às mercadorias, dados de pagamento dos tributos, dados específicos de cada mercadoria, indicação dos respectivos números das Liberações de Importação (**LI**).

Poderá ser incluída na **DI**, mais de uma adição, desde que as mercadorias tenham em comum a Nomenclatura Comum do Mercosul (**NCM**), a Nomenclatura Brasileira de Mercadorias (**NBM**), a Nomenclatura da Associação Latino-Americana de Integração (**NALADI**), regime de tributação, natureza cambial, fabricante/produzidor, exportador, licenciamento não automático, forma de venda, alíquota específica, capacidade do recipiente das bebidas para fins do **IPI**, uma mesma unidade para fins estatísticos, o mesmo método de valoração aduaneira, país de procedência e estar no acordo **ALADI**.

A categorização da **DI** é conforme a origem da mercadoria, mercadoria para consumo ou mercadoria para admissão em regimes especiais (admissão temporária, entreposto aduaneiro, depósitos especiais alfandegados, área de livre comércio, zona franca de Manaus, zona de processamento de exportação), ou mercadorias simultaneamente para consumo e admissão temporária, em termos de embalagem e conteúdo.

A valoração aduaneira segue as regras do Acordo Geral sobre Tarifas de Comércio (**GATT**) da Organização Mundial do Comércio, ocorrendo no momento da comercialização.

A transmissão da **DI** no computador central do Sistema, é realizada pelo importador, permitindo-se a transmissão para simples análise ou para o registro. O registro da **DI** onde já estiver implantado o Sistema Integrado de Controle do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento (**MANTRA**) só ocorrerá após a chegada do veículo e disponibilizado o Termo de Entrada, exigência dispensada no despachos antecipados. Nas unidades em que não há ligação ao **MANTRA**, a

informação da presença de carga e data de sua chegada, será fornecida pelo importador, quando da elaboração da **DI**.

Segue-se a emissão do extrato da **DI**, documento de apoio para as fiscalizações e revisões aduaneiras necessárias. É emitida pelo importador em duas vias, sendo que a primeira destina-se à **SRF** e acompanha os demais documentos instruídos no despacho, a segunda é do importador e acompanha a mercadoria desembaraçada junto com o comprovante de importação (**CI**). O desembaraço aduaneiro onde existir o **MANTRA**, ocorre no **SISCOMEX**, na função desembaraço, emitindo-se o **CI**.

As mercadorias são retiradas dos depósitos ou recintos alfandegados com a apresentação do **CI** e conhecimento de embarque, emitido pela transportadora.

### **3.4 EXPORTAÇÃO**

O processo de exportação apresenta aspectos gerais de ordem administrativa e fiscal. Administrativamente é necessário que o exportador seja registrado e/ou cadastrado junto à Receita Federal (**SISCOMEX**) e aos órgãos intervenientes **MAA** e **MS/ANVS** e no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais renováveis (**IBAMA**) de acordo com as peculiaridades das mercadorias exportadas.

A exportação, para atender de forma satisfatória o importador e o exportador, deve ser transparente e não dar margem para dúvidas. Deve estar bem claras todas as informações sobre as características do produto, aspectos técnicos, conteúdo, processo, capacidade de produção, preço, prazo de entrega, condições de pagamento



e demais aspectos que confirmem a capacidade da empresa cumprir em com as negociações.

Ao assumir um compromisso com o cliente no exterior, é determinante o prazo de entrega; para tanto é preciso conhecer o fluxo de transporte nas rotas internacionais, certificando-se de forma antecipada sobre a disponibilidade dos meios de transporte. Importante é o exportador ter claro que o sucesso da próxima venda depende do cumprimento das negociações anteriores.

No fluxo operacional do processo de exportação, seguir procedimentos auxilia no controle e diminuí riscos. Os procedimentos, quando de pagamento com carta de crédito, seguem o seguinte fluxo:

- a) os contatos preliminares e acerto das negociações com o importador;
- b) a determinação do preço e envio da fatura pró-forma ao importador;
- c) a abertura da carta de crédito pelo importador;
- d) a análise da carta de crédito pelo exportador;
- e) a preparação da mercadoria para o embarque contratação do seguro internacional;
- f) a solicitação do Registro de Exportação no **SISCOMEX**,
- g) a providência do transporte internacional;
- h) a emissão da nota fiscal;
- i) a contratação do pré-transporte;
- j) a solicitação do despacho no **SISCOMEX**;

- k) o desembaraço na Receita Federal;
- l) o embarque das mercadorias;
- m) a obtenção do comprovante de exportação (**CE**);
- n) o atendimento da carta de crédito;
- o) a providência da fatura comercial, certificado de origem, vistos consulares se for o caso e *packing list*;
- p) o pagamento do frete e recebimento do conhecimento de embarque;
- q) a entrega dos documentos à instituição financeira negociadora da carta de crédito.

Os procedimentos finalizam com a emissão da carta de crédito pela instituição financeira.

O fluxo operacional dos procedimentos, quando do pagamento com cobrança documentária, inicia com os contatos preliminares para as negociações e formação de preço com o envio da fatura pró forma, continuando com a seguinte seqüência:

- a) aceite da fatura pró-forma pelo importador;
- b) a preparação das mercadorias pelo exportador;
- c) realização do registro de exportação (**RE**);
- d) providência e contratação do transporte internacional;
- e) contratação do seguro internacional, se for o caso;

- f) emissão da nota fiscal;
- g) solicitação do despacho (**SD**) no **SISCOMEX**;
- h) desembaraço na Receita Federal;
- i) realização do embarque da mercadoria;
- j) emissão do comprovante de exportação (**CE**);
- k) providência da fatura comercial, certificado de origem, vistos consulares, quando for o caso e *packing list*;
- l) pagamento do frete, se for o caso;
- m) recebimento do conhecimento de embarque;
- n) os documentos são entregues à instituição financeira negociadora do câmbio que os remete à instituição financeira no exterior.

Para a exportação, a Câmara de Comércio Internacional - **CCI**, elaborou as regras dos contratos internacionais de vendas, cabendo ao exportador e importador a escolha da modalidade do Incoterm. No momento das negociações, é necessário considerar os direitos e obrigações inerentes à modalidade do Incotermn escolhido. As modalidades de venda referente ao Incoterm são as seguintes:

- a) Ex - works (**EXW**) - exportador disponibiliza a mercadoria no prazo e local negociados;

- b) Free carrier (**FCA**) - exportador é responsável pelo transporte da mercadoria até o local estipulado entre as partes;
- c) Free alongside ship (**FAS**) - exportador assume os riscos e custos até o local de carregamento da mercadoria;
- d) Free on board (**FOB**) - o exportador se responsabiliza até o momento do carregamento da mercadoria no transporte acordado;
- e) Cost and freight (**CFR**) - a responsabilidade do exportador é até o ponto de destino da mercadoria, o importador assume com o descarregamento da mercadoria do veículo transportador;
- f) Cost, insurance and freight (**CIF**) - cabe ao exportador a responsabilidade do custos da mercadoria, do seguro e do frete no transporte, a responsabilidade do importador inicia com o descarregamento da mercadoria;
- g) Carriage paid to (**CPT**) - ao exportador cabe o pagamento do frete até o local e prazo estipulado ;
- h) Carriage and insurance paid to (**CIP**) - ao exportador cabe o pagamento do frete e do seguro do transporte internacional, sendo os custos de transporte transferidos na entrega da mercadoria ao primeiro transportador, e os custos no ponto de destino;

- i)Delivered at frontier (**DAF**) - modalidade comum em transportes por via férrea e rodoviária, onde a responsabilidade do exportador vai até a entrega da mercadoria na fronteira aduaneira, no prazo estipulado entre as partes;
- j)Delivered ex-ships (**DES**) - o exportador responsabiliza-se com os custos e riscos do transporte da mercadoria no navio até o ponto de destino;
- l)Delivered ex-quay ( duty paid) (**DEQ**) - a responsabilidade do exportador envolve todos os custos até o ponto de destino, incluindo-se o desembarço aduaneiro no destino;
- m)Delivered duty unpaid (**DDU**) - o exportador assume a responsabilidade dos custos até o ponto de destino, incluindo-se o desembarço aduaneiro no destino com o pagamento de impostos e taxas, bem como os custos inerentes ao não desembarço aduaneiro no destino;
- n)Delivered duty paid (**DDP**) - a responsabilidade do exportador é de entregar a mercadoria no local de destino, incluindo-se os custos e riscos envolvidos com o pagamento de impostos e taxas.

A exportação constitui-se numa opção estratégica, possibilitando resultados a longo prazo; para tanto é preciso solidificar o espírito empreendedor, incorporando-o à classe empresarial.

O processo de importação e exportação são geridos pela Secretaria de Comércio Exterior, Receita Federal e organismos públicos federais envolvidos com algum aspecto das mercadorias e veículos em transação.

A instalação do Sistema Integrado de Comércio Exterior - **SISCOMEX** permitiu o aperfeiçoamento dos controles operacionais e gerenciais, da importação e exportação, induzindo aos demais organismos e usuários envolvidos a utilizar tecnologias de informação (TI).

## **CAPÍTULO 4 CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS DE CONTROLE INTEGRADO**

Neste capítulo será apresentada brevemente uma caracterização das três áreas de Controle Integrado que foram objeto de estudo nesta dissertação.

No presente capítulo é apresentado um breve histórico das cidades fronteiriças focalizadas e também aspectos da linha divisória, da estação aduaneira de fronteira, da infraestrutura, das comunicações, dos recursos humanos, da compatibilização de horários e dos procedimentos de importação e exportação.

### **4.1 JAGUARÃO/ BR - RIO BRANCO/ ROU**

No contexto de *fronteiras*, Jaguarão - Rio Branco é considerada a menor distância entre os eixos Buenos Aires/ **AR** , Montevideo/ **ROU** e Porto Alegre/ **BR** .

O acesso pelo lado brasileiro ocorre com uma das principais artérias rodoviárias do Brasil, a Br 116 e pelo lado uruguaio, o acesso a Rio Branco ocorre através da Ruta 8 e pela Ruta 18. A proximidade com Pelotas, com o porto de Rio Grande/ **RS** e a possibilidade de utilizar o transporte intermodal é um aspecto favorável à realização de negócios nesta fronteira.

Em decisão acordada, a Área de Controle Integrado para pessoas localiza-se em Rio Branco/ **ROU** enquanto a área de Controle Integrado de Cargas está situada em Jaguarão/ **BR**.

#### **4.1.1 JAGUARÃO / BR**

Cidade localizada na região sul do Estado do Rio Grande do Sul, iniciou historicamente em 1802, com um acampamento militar comandado por um oficial português, Manoel de Souza. Situa-se às margens do Rio Jaguarão que separa o Brasil da República Oriental do Uruguai. Após os combates entre espanhóis e portugueses, permaneceram cerca de duzentos homens no local, iniciando-se o povoamento deste território. Em 1815 já apresentava uma planta urbana, em 1832 foi elevada a Vila e em 23/11/1855 passou a ser a cidade de Jaguarão.

O município de Jaguarão compreende uma área de 2.100 quilômetros quadrados. Sua população atual é cerca de 35.000 habitantes; apresentando em torno de 1,1 mil estabelecimentos comerciais.



O foco produtivo do município é a lavoura de arroz, em torno de 18.000 hectares, bem como a pecuária bovina e ovina. A cidade de Jaguarão/ BR conta com um aeroporto: Santos Dumont, com uma pista de 1.100 metros, atualmente sem vôos regulares.

#### **4.1.2 RIO BRANCO / ROU**

As raízes históricas de Rio Branco entrelaçam-se com as disputas de portugueses e espanhóis na região. Quando do domínio espanhol, três fortes foram construídos, sendo um deles no cerro da cidade de Jaguarão em 1792, denominado *Arredondo*. Com o avanço português, em 1880-1, os espanhóis retornam para o outro lado do rio. Em 1831 dois acontecimentos solidificam a presença de um povoamento no local: a criação de uma Sub-Receptoría de Aduanas e a instalação do 1º piquete policial. No ano de 1853, o povoamento até então denominado *Arredondo*, passa a denominar-se *Villa de Artigas*. Sob ação do Barão de Rio Branco - José Maria da Silva e Paranhos, Ministro das Relações Exteriores do Brasil é estabelecido como limite o rio, com o compartilhamento das águas. Como consequência, a cidade uruguaia passa a denominar-se *Rio Branco*, a partir de 1915, em homenagem ao Barão de Rio Branco.

A população da cidade está em torno de 14.000 habitantes. A economia do departamento fundamenta-se na pecuária bovina e ovina e de lavouras de arroz. A pesca e o turismo, por lei específica, têm recebido incentivos para o seu desenvolvimento.

### **4.1.3 Linha Divisória**

Geograficamente, além dos acessos rodoviários, ambas as cidades contam com terminais ferroviários. Atualmente, a Ponte Internacional Mauá não oferece mais o trânsito ferroviário.

O rio Jaguarão, que banha as cidades de Jaguarão e Rio Branco tem o seu deságüe na Lagoa Mirim e determina a fronteira Brasil-Uruguai nesta área do território sul americano. A construção da ponte Internacional Mauá pelo governo uruguaio, ocorreu por pagamentos de dívidas assumidas. A dívida originou-se de empréstimo concedido por D. Pedro II ao Uruguai, para defesa de seu território da ação do Gen. Juan Manuel de Rosas (argentino). A ponte Internacional Mauá foi construída por empresa dinamarquesa tornando-se o principal acesso para a consecução dos negócios entre os dois países, anteriormente realizados com a utilização de barcos e balsa. Recentemente, Brasil e Uruguai assinaram um acordo para a construção de uma 2ª ponte, sobre o rio Jaguarão, com vistas à intensificação das trocas comerciais e atendimento das reivindicações locais.

### **4.1.4 Estação Aduaneira de Fronteira.**

A permissionária é o **BANRISUL** Armazéns Gerais S/A, responsável pela administração da estação aduaneira.

A Estação Aduaneira de Fronteira de Jaguarão está localizada junto à Br 116, no Km 653, que liga Jaguarão a Arroio Grande e Pelotas. Dista 3 Km da cidade de Jaguarão, 5 Km da fronteira e cerca de 7 Km da cidade de Rio Branco, contando com uma área de 6 Ha. As instalações da Estação Aduaneira de Fronteira foram inauguradas em 1982.

Em 21/01/1997 transformou-se na segunda Área de Controle Integrado de Cargas, **ACI / Cargas**.

#### **4.1.5 - Infraestrutura**

A infraestrutura operacional existente consiste em:

- a) área de armazenagem de 1.100 metros quadrados;
- b) a área de cobertura para transbordo e inspeções de 1.000 metros quadrados;
- c) capacidade do pátio de estacionamento de 210 caminhões, sendo para 90 caminhões no pátio principal e 120 caminhões no pátio secundário, ensaibrado e compactado;
- d) 700 metros quadrados de abas laterais para a verificação de mercadorias;
- e) central telefônica e cabo telefônico para 100 pares;
- f) uma área de 1.500 metros quadrados para o estacionamento de veículos dos funcionários;
- g) serviço de vigilância 24 horas;

- h) pessoal para a manipulação das mercadorias, como retirada de amostras, lonamentos/ deslonamentos, descargas e transbordos;
- i) e, esteiras transportadoras, chupim mecânico para transbordo a granel, cintadora mecânica para embalagens, box com tomadas trifásicas (cargas refrigeradas), empilhadeira, guindaste, abraçador mecânico para tambores, gerador de 114 CV, reservatório de 12.000 litros de água, balanças, paleteira hidráulica, serviço de alto-falante no pátio para comunicação com caminhoneiros e demais usuários, mais três prédios onde localizam-se as bases físicas dos órgãos intervenientes;
- j) a área total construída para os organismos é de 775 metros quadrados.

O **BAGERGS** tem instalado um sistema em rede que permite o registro da entrada dos veículos com cargas de exportação e importação. Através do mesmo sistema, após a inspeção, vistoria e liberação correspondente dos órgãos intervenientes, a Receita Federal realiza o registro final, informando a liberação do veículo e carga importada.

A liberação da carga exportada é realizada via documental pela Aduana Uruguiaia e com o registro de saída no sistema informatizado do **BAGERGS**.

#### **4.1.6 Comunicações**

A infraestrutura de comunicação permite que os diferentes órgãos dos dois países instalem seus equipamentos de telefonia; no entanto, há restrições de capacidade pelo lado uruguaio.

O fato tem gerado problemas para os organismos uruguaios para a transmissão de dados. Existem sérias dificuldades para transmissão de dados por parte dos órgãos intervenientes uruguaios, desta forma os usuários não recebem, em toda sua amplitude, os benefícios decorrentes dos sistemas informatizados da Aduana uruguaia e do Ministério de Agricultura uruguaio.

A Delegacia da Receita Federal tem instalado e em funcionamento o **SISCOMEX** /Importação e o Exportação, disponibilizando um aparelho, para a anuência no sistema, ao Ministério da Agricultura e do Abastecimento/**BR (MAA/BR)** e ao Ministério da Saúde/Agência Nacional de Vigilância Sanitária/**BR (MS/ANVS/BR)**. A Aduana Uruguaia conta com a infraestrutura de comunicação para instalar o Sistema **LUCIA**, mas, com problemas de qualidade nas linhas de transmissão do Brasil para o Uruguai.

#### **4.1.7 Recursos Humanos**

Os recursos humanos disponíveis pelos órgãos intervenientes de ambos os países têm sido o suficiente face à demanda atual, embora limitados em caso de intensificação do fluxo de importação e exportação de cargas e no caso de ampliação dos horários de atendimento.

#### **4.1.8 Compatibilização de horários**

Embora estabelecido, na **Resolução GMC de nº 77/99**, o período de funcionamento de 12 horas, entre 7:00 e 19:00 horas, de segunda às sextas-feiras, o horário não estava sendo cumprido.

No entanto, foi acordado na última Reunião Bilateral Brasil-Uruguai do **SCT- Controles e Operatórias em Fronteira, Comitê Técnico nº 2, Assunto Aduaneiros**, de 31 de maio a 1º de junho/2000, em Jaguarão/RS, o horário das 8:00 às 20:00 horas. Na oportunidade ficou acertado o horário das 16:00 às 20:00 horas, como o de habilitação para o Ministério da Agricultura do Uruguai, uma vez que o horário funcional é até às 15:00 horas para o atendimento ao público. Todavia não há um consenso no cumprimento dos horários estabelecidos, face às legislações pertinentes a cada organismo, nos dois países.

#### **4.1.9 Procedimentos Operacionais**

Na **ACI/cargas** há a presença dos despachantes aduaneiros, encarregados do desembaraço das cargas, compreendendo cerca de 14 escritórios de despachantes pelo lado brasileiro e 8 agentes representando 32 escritórios de despachantes sediados em Montevideo.

No quadro seguinte, visualiza-se o movimento de caminhões de carga na **ACI** de Jaguarão / Rio Branco.

**Quadro 3. Movimento de unidades de inspeção no período  
de 1998 - 2000 - Jaguarão / Rio Branco**

ANO	UNIDADES DE INSPEÇÃO (caminhões)		
	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	TOTAL
1998	16.185	5.365	21.550
1999	13.589	6.418	20.007
Varição 98>99	- 16,04 %	19,63 %	- 7,16 %
2000 *	11.652	5.739	9.470
Varição 1999>2000 *	12,71 %	11,35 %	12,26 %

\*até out/2000. Fonte: EAF - RF/ABTI

#### **4.1.9.1 Importação**

O processo de importação segue as normas gerais, com uma operacionalização específica nesta Área de Controle Integrado de Cargas.

Atendidos os requisitos de registro e/ou cadastro do importador, na Secretaria de Comércio Exterior-Registro de Exportação e Importação e solicitada a Licença de Importação no **SISCOMEX**, a seqüência ocorre com a presença da carga no terminal aduaneiro.

Os veículos com carga, ao adentrar o território brasileiro, têm cerca de 30 min para transitar da Ponte Mauá até a Área de Controle Integrado de Cargas (**ACI/cargas**). Na guarita de entrada do terminal aduaneiro encontra-se a balança; desta forma, o veículo com a carga sofre a pesagem e o registro de entrada (dia, hora, placa do veículo e mercadoria) na **ACI**, no sistema informatizado da **BAGERGS**.

São descritas as duas situações, em relação aos procedimentos operacionais, que o fluxo de cargas obedece.

**Situação A:**

- a carga não necessita da ação dos órgãos anuentes, **MAA/BR** e **MS/ANVS/BR** junto ao **SISCOMEX**:
  - despachante aduaneiro brasileiro e uruguaio apresentam a documentação do veículo ao Ministério de Transportes do Brasil/Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (**MT/DNER**) e ao Ministério de Transportes e Obras Públicas do Uruguai (**MTOP**), para a verificação das devidas autorizações da saída do território uruguaio e entrada no território brasileiro. Os dois órgãos públicos localizam-se em duas salas contíguas e desenvolvem na maioria dos casos, uma ação operacional conjunta;
  - despachante uruguaio providencia junto à Aduana uruguaia a conferência e o registro da documentação apresentada. Esta documentação é emitida pelo órgão central ( em Montevideo);



- despachante brasileiro:
  - realiza o pagamento dos impostos e taxas no sistema bancário, existindo na **ACI** um Posto Avançado do Banco do Estado do Rio Grande do Sul - **BANRISUL**;
  - obtêm junto à Exatoria Estadual, localizada no centro urbano da cidade, cerca de 3 Km distante da **ACI**, a determinação do valor e/ou isenção do **ICMS**;
  - efetua o registro da importação e apresentação da documentação junto à Receita Federal;
- O despachante brasileiro e o uruguaio solicita ao **MAA/BR** e ao **MGAP/ROU** a inspeção da carga;
- de acordo com o canal selecionado na parametrização, a carga sofrerá a devida ação, verificação física ou documental, pela Receita Federal (**RF**);
- não existe a integração dos sistemas: **SISCOMEX (BR)** e **LUCIA (ROU)**, provocando em determinadas situações, a verificação e conferência mais de uma vez da mesma carga, em distintos momentos.

**Situação B:**

- a carga necessita a inspeção, verificação e fiscalização dos órgãos intervenientes. **MAA/BR** e **MS / ANVS/BR** para a anuência junto ao **SISCOMEX** e do **MGAP/ROU**:

- despachante aduaneiro brasileiro e uruguaio apresentam a documentação do veículo ao **MT/DNER/BR** e ao **MTOP/ROU**, para a verificação das devidas autorizações da saída do território uruguaio e entrada no território brasileiro. Os dois órgãos públicos localizam-se em duas salas contíguas e desenvolvem na maioria dos casos, uma ação operacional conjunta;
- despachante uruguaio providencia junto à Aduana uruguaia a conferência e o registro da documentação apresentada. Esta documentação é emitida pelo órgão central ( em Montevideo);
- despachante uruguaio apresenta uma solicitação para exame ao Ministério de Ganaderia , Agricultura y Pesca (**MGAP/ROU**);
- O despachante brasileiro apresenta a solicitação de exame da carga ao **MAA/BR** e/ou **MS/ANVS/BR**, conforme as exigências da Licença de Importação apontadas no **SISCOMEX**;
- Ação do **MAA/BR** , **MGAP** e **MS/ANVS/BR**:
  - Área Vegetal:
    - a carga é amostrada pelo pessoal do **BAGERGS** , sendo a amostra conduzida ao laboratório do **MAA**. O exame fitossanitário é realizado de forma conjunta pelos técnicos brasileiro e uruguaio. O técnico uruguaio desloca-se de outro prédio na **ACI**, para o exame conjunto;

- O certificado fitossanitário/**ROU** é emitido e entregue ao serviço brasileiro pelo despachante aduaneiro, após o pagamento de taxas de serviços junto à agência bancária em Rio Branco/**ROU**;
  - As mercadorias que necessitam da classificação para atender os requisitos de importação do **MAA/BR** e **RF/BR**, são classificadas pela **ASCAR/EMATER - RS**, conveniada com o **MAA/BR** e localizada dentro da **ACI/** cargas, contando com uma ótima infraestrutura;
- **MS/ANVS/BR**, muitas vezes realiza o exame, inspeção e verificação junto com o **MAA/BR-MGAP/ROU**, dispensando-se uma nova movimentação do veículo e carga.
- É realizada a anuência da **LI** no **SISCOMEX**, pelos órgãos intervenientes. O **MAA** tem disponibilizado um terminal com o **SISCOMEX**, junto às dependências da **RF**, exigindo o deslocamento de um prédio à outro. O **MS/ANVS** tem terminal próprio;
- O despachante brasileiro:

- realiza o pagamento dos impostos e taxas no sistema bancário, existindo na **ACI** um Posto Avançado do Banco do Estado do Rio Grande do Sul-**BANRISUL**;
  - obtêm junto à Exatoria Estadual, localizada no centro urbano da cidade, cerca de 6 Km distante da **ACI**, a determinação do valor e/ou isenção do **ICMS**;
  - efetua o registro da importação e apresentação da documentação junto à Receita Federal;
  - de acordo com o canal selecionado na parametrização, a carga sofrerá a devida ação, verificação física ou documental, pela **RF**;
  - não existe a integração dos sistemas: **SISCOMEX (BR)** e **LUCIA (ROU)**, a conferência é realizada basicamente pela **RF/BR**, não ocorrendo a intervenção da Aduana uruguaia.
- Produtos de Origem Animal:
- São inspecionados pelos técnicos do **MAA/BR**, mas já têm anuência prévia pelo órgão central (**POA/RS** ou **Brasília/DF**);
  - São examinados e inspecionados pelo **MS/ANVS/BR** e a **LI** anuída neste ponto de ingresso;

- De forma geral, não existe a ação concomitante dos dois organismos - **MAA/BR** e **MS/ANVS/BR**.
- Animais Vivos
    - São inspecionados pelos técnicos do **MAA/BR** nas instalações do Quarentenário (**MAA/BR**), próximo à **ACI/cargas**. O quarentenário é considerada área alfandegada, extensão da **ACI/cargas**;
    - A documentação zoossanitária uruguaia é emitida em Montevideo, desta forma a inspeção é realizada pelos técnicos brasileiros com a eventual presença do técnico uruguaio;
    - Examinados os animais, a documentação é emitida e a **LI** anuída no sistema neste ponto de ingresso;
    - Após a anuência dos organismos intervenientes no **SISCOMEX**, seguem-se as etapas de pagamento de impostos e taxas, registro e apresentação da documentação junto à **RF**, aguardando a seleção do canal de parametrização;
    - Por consenso da **RF**, a carga vistoriada pelo **MAA/BR**, **MGAP** e **MS/ANVS/BR**, pode ser dispensada de nova vistoria;

- A carga importada apresenta a sua liberação junto à guarita de saída da **ACI/cargas**, onde é registrado o dia e hora de saída, no sistema informatizado da **BAGERGS**.

#### **4.1.9.2 Exportação**

Na exportação, também é necessário o registro de exportador na Secretaria de Comércio Exterior (Registro de Exportação e Importação) e junto aos organismos intervenientes: **MAA/BR**, **MS/ANVS/BR** e **IBAMA/BR**, conforme o caso. A entrada do veículo com a carga no recinto alfandegado é registrada (dia, hora, placa do veículo e mercadoria) e o veículo pesado.

##### **Situação A:**

- A carga sofre a intervenção dos órgãos fiscalizadores **MT/DNER/BR**, **MTOP/ROU**, Receita Federal/**BR** e Aduana/**ROU**:
  - despachante brasileiro e uruguaio apresentam a documentação do veículo ao **MT/DNER/BR** e ao **MTOP/ROU**, para a verificação das devidas autorizações da saída do território brasileiro e entrada no território uruguaio;
  - O despachante uruguaio realiza:
    - os trâmites legais junto à Aduana/**ROU**, desde que a autorização uruguaia tenha chegado ao ponto de fronteira;

- o pagamento de impostos e taxas junto ao sistema bancário em Rio Branco/**ROU**.
- A carga sofre ou não a conferência física pela Aduana/**ROU** para a devida liberação;
- Com a carga liberada, o veículo tem sua saída registrada no sistema **BAGERGS**, dirigindo-se à Ponte Internacional Mauá, onde ocorre o registro de entrada no Uruguai, pelo serviço aduaneiro localizado no local. O veículo tem cerca de 30 min para cumprir o percurso.

**Situação B:**

- A carga sofre a ação dos organismos intervenientes, **MAA/BR**, **MGAP/ROU** e **MS/ANVS/BR**, a ação dos demais órgãos é a mesma da Situação A:
  - O despachante brasileiro e uruguaio apresentam o requerimento para a inspeção e fiscalização da carga aos órgãos intervenientes correspondentes;
    - Pelo lado uruguaio é preciso que a autorização de importação seja apresentada;
  - A carga é inspecionada e vistoriada, emitindo-se o documento oficial correspondente;
  - O despachante brasileiro efetua o pagamento de impostos e taxas inerentes, enquanto o despachante uruguaio realiza o mesmo;

- Liberada a carga da **ACI**/cargas, o veículo tem o seu registro de saída e conta com o tempo de 30 min para registrar sua entrada nos serviços aduaneiros uruguaios, localizados na Ponte Internacional Mauá.

#### **4.2 SANT'ANA DO LIVRAMENTO/ BR - RIVERA/ROU**

A característica desta fronteira é sua condição de fronteira "seca", permitindo o livre trânsito entre os centros urbanos de ambas as cidades como se uma só cidade fosse. Esta peculiaridade provocou um aglomerado sócio-político, com uniões entre brasileiros e uruguaios, originando as famílias "doble chapa".

Sant'Ana do Livramento tem dois acessos rodoviários, a BR 158 ligando-a a Rosário do Sul e daí a Santa Maria ou a Alegrete e Uruguaiana ou a Porto Alegre. A outra ligação é a BR 293 com Quaraí e novamente com a possibilidade de ligar-se com Uruguaiana. De S. do Livramento tem-se a opção de dirigir-se a D. Pedrito, Bagé, Pelotas e Rio Grande. Conta, outrossim com uma malha ferroviária que recebe cargas do Uruguai, distribuindo-as pelo país, através de Santa Maria.

Rivera liga-se ao território uruguaio pela Ruta 5 que segue a Montevideo. A Ruta 5 em Tacuarembó, permite uma ligação com a fronteira Argentina, através da ponte Internacional de Paysandú (**ROU**) com Colón, na Argentina. Através deste eixo de ligação, cargas argentinas destinadas ao Brasil, tem transitado pelo território do Uruguai. De Rivera é possível ligar-se com o leste do Uruguai, através da Ruta 27, passando por Vichadero e Melo.



O aeroporto internacional de Rivera, já acordado para, no futuro, ser aeroporto internacional de cargas, localiza-se a cerca de 10 Km da área de Controle Integrado de Cargas de S. Livramento/ Rivera e, uma vez em atividade, será considerado extensão da **ACI**/cargas.

Em decisão acordada, a Área de Controle Integrado para pessoas localiza-se em Rivera/ **ROU**, enquanto a área de Controle Integrado de Cargas está situada em Sant'ana do Livramento/ **BR**.

#### **4.2.1 SANT'ANA DO LIVRAMENTO/ BR**

A exemplo dos *castros romanos* na Europa, os acampamentos sulinos também tornaram-se sementes de cidades. O acampamento do Gen. Joaquim Xavier Curado, Conde de S. João das Duas Barras (*Exército Pacificador*), estabelecido às margens do Rio Ibirapuitã, originou o acampamento denominado "*São Diogo*".

S. do Livramento é o resultado de povoamento para consolidação de fronteiras do Brasil. Iniciou com uma Capela, autorizada pelo Governo da então Província e autoridades eclesiásticas. O fazendeiro Antônio José de Menezes reuniu o primeiro povoamento, junto à Capela existente. Através de uma doação da Sra. Ana Ilha de Vargas de uma imagem de Sant'ana do Livramento, o povoado assim passou a denominar-se, *Sant'ana do Livramento*. A partir de 1848 a então Capela passa a ser uma Paróquia, e em 10/02/1857 o povoado torna-se uma Vila. Somente em 06/02/1876 torna-se um município, desmembrando-se do município de Alegrete.

Face à implantação da estrada de ferro em 1912, a cidade concentrou seu desenvolvimento junto ao país vizinho. A primeira grande indústria surge em 1917 com a instalação do frigorífico Swift Armour, atualmente frigorífico TrêsC. Posteriormente surge outro frigorífico, o da Cooperativa Santanense de Carnes, atualmente frigorífico Rio Guayba. O Lanificio Albornoz, com o beneficiamento da lã ovina, proporcionou outra área de desenvolvimento industrial para exportação, todavia hoje está sendo operado sob forma cooperativa por antigos funcionários.

O setor primário e agroindústria correspondente compreendem as atividades do município. Tem-se no município a exploração pecuária bovina e ovina, respaldada por dois frigoríficos que abatem basicamente bovinos.

Conta, a partir de 2000 de um abatedouro de aves. Existe ainda um pequeno núcleo de rebanho leiteiro com agroindústrias de beneficiamento. A agricultura está concentrada na lavoura de arroz e engenhos de beneficiamento. Existem ainda duas vinícolas de vinhos finos que se abastecem de uma área de mais de 700 hectares de videiras com variedades finas. O comércio local funciona com cerca de 3.100 estabelecimentos comerciais, que juntamente com os "free shop" de Rivera/**ROU** têm proporcionado um desenvolvimento sócio-econômico localizado.

Sant'ana do Livramento tem uma população, de acordo com censo de 1996, de 85.554 habitantes, estimando-se atualmente cerca de 93.000 habitantes, concentrando-se 10 % desta população no meio rural.

#### 4.2.2 RIVERA/ ROU

Fortemente influenciada pela colonização portuguesa na região norte do Uruguai, formou-se a cidade de Rivera. Com o intuito de criar nesta região um povo que fosse capaz de desenvolver a soberania nacional, foi instalado um povoamento.

Os fazendeiros brasileiros, naquela época engordavam seus rebanhos até às margens do Rio Negro, em território uruguaio. O povoamento foi denominado de *Pueblo de Pereira*. Alterou-se o local do povoamento, alguns anos após, alterando-se também a denominação para *Arenal Grande*. Todavia o Senado uruguaio novamente alterou a denominação, para *Pedro de Ceballos*. Em 1862 passa a denominar-se *Villa de Ceballos* e posteriormente *Villa de Rivera*. Em 1864, a *Villa de Rivera* é desmembrada de Tacuarembó, passando a ser *Rivera* somente.

A produção de Rivera concentra-se na pecuária bovina e ovina, reflorestamento e indústria de aproveitamento correspondente. Existem também pequenas áreas com videiras para elaboração de vinhos finos de forma artesanal. O desenvolvimento da cidade foi impulsionado com a instalação dos "free shop", atualmente prejudicados pela desvalorização cambial brasileira de 13/1/1999.

A cidade de Rivera situa-se no Departamento de Rivera, ao norte do Uruguai. Está localizada junto à linha divisória com o Brasil. A população da cidade é estimada em 85.000 habitantes.

### 4.2.3 Linha Divisória

Característica desta fronteira é a linha divisória , "seca", constituindo-se o divisor de águas o critério do traçado dos limites geo-políticos dos dois países. O divisor de águas, delimitando as fronteiras, corresponde às bacias hidrográficas dos rios Ibicuí, Ibirapuitã e Quaraí. Sendo uma fronteira " seca", entre S. do Livramento e Rivera há muitas estradas secundárias interligando os dois territórios nacionais, além das vias principais de escoamento. As trocas comerciais concentram-se no transporte rodoviário, apesar da existência de um sistema ferroviário apto e com potencial de desenvolvimento em ambos os países.

### 4.2.4 Estação Aduaneira de Fronteira

A permissionária local é o **BANRISUL** Armazéns Gerais S/A. A Área de Controle Integrado está localizada em uma área de 20 hectares, localizada em território brasileiro a igual distância, 6 Km, das cidades de S. do Livramento e Rivera. O acesso é através da Br 158, Km 569, que liga S. do Livramento a Rosário do Sul, pelo lado brasileiro. Pelo Uruguai o acesso se dá pela Ruta 5, que liga Rivera a Montevideo.

Esta Estação Aduaneira de Fronteira foi inaugurada como a primeira Área de Controle de Cargas, **ACI/Cargas do MERCOSUL**, em 06/03/1995.

#### 4.2.5 Infraestrutura

A Área de Controle Integrado de cargas conta com uma infraestrutura física de dois edifícios, onde estão instalados os órgãos intervenientes do Brasil e do Uruguai. A distribuição física destes órgãos apresenta certa limitação de espaço físico para alguns órgãos intervenientes.

Operacionalmente a infraestrutura existente compreende:

- a) área de armazenagem de 1.000 m<sup>2</sup> e área coberta junto ao armazém de 900 m<sup>2</sup>;
- b) área coberta para amostragens, vistorias e inspeções de 480 m<sup>2</sup>;
- c) pátio de estacionamento asfaltado com capacidade de 120 caminhões;
- d) central telefônica e cabo telefônico para 28 pares;
- e) serviço de vigilância 24 horas;
- f) pessoal para a manipulação das mercadorias, como retirada de amostras, lonamentos/ deslonamentos, descargas e transbordos;
- g) box com tomadas trifásicas (cargas refrigeradas), empilhadeira, reservatório de água, balanças, serviço de alto-falante no pátio para comunicação com caminhoneiros e demais usuários;
- h) conta com uma área física construída para os organismos intervenientes de 537,10 metros quadrados.

A **BAGERGS** tem instalado um sistema em rede que permite o registro da entrada dos veículos com cargas de exportação e importação. Após a inspeção, vistoria e liberação correspondente dos órgãos intervenientes, a **BAGERGS** realiza o registro final, informando a liberação do veículo e carga importada / exportada.

Os despachantes uruguaios usam uma área comum junto à Aduana Uruguia de 4 m<sup>2</sup>, existindo a poucos metros do local, no lado uruguaio, uma construção da Intendência de Rivera, com cerca de 60 m<sup>2</sup>, colocada à disposição dos despachantes sem ônus. Assim os mesmos estão instalados próximo à **ACI**/cargas. Os despachantes brasileiros estão instalados em dependências próprias, junto à **ACI**/cargas ou no centro urbano da cidade (6 Km).

#### **4.2.6 Comunicações**

A infraestrutura de comunicação permite que os diferentes órgãos, dos dois países, instalem seus equipamentos de telefonia e transmissão de dados. As empresas de comunicação de ambos os países providenciaram a infraestrutura necessária. Verificam-se problemas de qualidade nas linhas de transmissão, principalmente do lado brasileiro, com os conseqüentes prejuízos inerentes.

A Delegacia da Receita Federal de S. do Livramento possui instalado e em funcionamento o **SISCOMEX**/ Importação e o Exportação, disponibilizando dois terminais com o **SISCOMEX** aos órgãos intervenientes **MAA** e **MS / ANVS**. Um terminal está disponibilizado na **ACI**/cargas e o outro no centro da cidade na Delegacia da Receita Federal.

A Aduana Uruguaia conta também com a infraestrutura de comunicação para instalar o Sistema **LUCIA**. Atualmente estando em fase de testes e implantação do sistema .

#### **4.2.7 Recursos Humanos**

Os recursos humanos disponíveis pelos órgãos intervenientes de ambos os países tem sido o suficiente face à demanda atual, embora limitados com a intensificação do fluxo de importação e exportação de cargas e no caso de ampliação de horários.

Os controles de responsabilidade do Ministério de Transportes do Brasil/**DNER** são realizados pelos servidores da Delegacia Federal de S. do Livramento, pela absoluta falta de servidores do Ministério de Transportes. O Ministério de Transportes está instalando um sistema informatizado com a finalidade de agilizar o processo.

#### **4.2.8 Compatibilização de horários**

Embora estabelecido, em **Resolução GMC de nº 77/99**, o período de 12 horas, entre 7:00 e 19:00 horas, de segunda às sextas-feiras, como o de funcionamento nas fronteiras do **MERCOSUL - BR / ROU**, este não estava sendo integralmente acompanhado. No entanto, foi acordado na última Reunião Bilateral Brasil - **Uruguai do SCT- Controles e Operatórias em Fronteira, Comitê Técnico nº 2, Assuntos Aduaneiros**, de 31 de maio a 1º de junho/2000, em Jaguarão/RS, o horário entre 8:00 às 20:00 horas. Contudo os horários ainda não estão compatibilizados por todos os organismos em conformidade com a decisão da reunião citada.

#### **4.2.9 Procedimentos Operacionais**

Existem cerca de 8 escritórios uruguaios e 10 escritórios brasileiros de despachantes aduaneiros, encarregados dos desembaraços de cargas, contando cada escritório com despachantes e auxiliares de despachantes.

No quadro 4 é possível visualizar o movimento dos caminhões de carga nesta fronteira.



**Quadro 4. Movimento de unidades de inspeção no período de 1998 - 2000 - S. do Livramento/Rivera**

ANO	UNIDADES DE INSPEÇÃO (caminhões)		
	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	TOTAL
1998	6.702	5.633	12.335
1999	5.907	4.970	10.878
Variação 98>99	- 11,84 %	- 11,76 %	- 11,81 %
2000 *	4.563	5.052	9.615
Variação* 1999>2000	- 1,7 %	31, 53 %	13,34 %

\* até out/2000. Fonte: EAF - RF/ABTI

Os processos de inspeção, fiscalização e exame das cargas importadas e exportadas na **ACI**/cargas com intervenção do **MAA/BR** e **MAGP/ROU**, área vegetal, com o objetivo de agilidade e flexibilização dos procedimentos, são realizados no momento de entrada do veículo com a carga, mesmo antes da apresentação do requerimento. Desta forma, através de planilha específica, registra-se o dia, hora, carga, placa do veículo e o estado fitossanitário da mercadoria (ANEXO II ). O veículo e a carga, após este procedimento, têm então efetuado o seu registro no sistema da **BAGERGS**. Esta forma alternativa evita a consolidação do processo, evitando custos desnecessários, em situações de problemas fitossanitários.

No caso de inspeção, fiscalização e exame das cargas importadas e exportadas pela Rede Ferroviária, basta o requerimento a um dos organismos, **MAA/BR** ou **MAGP/ROU**, para o processo ser acionado.

#### **4.2.9.1 Importação**

O processo de importação segue as normas gerais, respeitando as peculiaridades desta fronteira, contando com importações via rodoviária e ferroviária. Uma vez atendidos os requisitos de registro e/ou cadastro do importador e solicitada a Licença de Importação no **SISCOMEX**, a seqüência ocorre com a presença da carga no terminal aduaneiro.

Na guarita de entrada do terminal aduaneiro, encontra-se a balança; desta forma o veículo com a carga sofre a pesagem e o registro de entrada (dia, hora, placa do veículo e mercadoria) na **ACI**, no sistema informatizado da **BAGERGS**.

São descritas as duas situações, em relação aos procedimentos operacionais, que o fluxo de cargas obedece.

##### **Situação A:**

- a carga não necessita da ação dos órgãos anuentes, **MAA/BR** e **MS/ANVS/BR** no **SISCOMEX**:

- despachante aduaneiro brasileiro e uruguaio apresentam a documentação do veículo aos funcionários da Receita Federal e ao Ministério de Transportes e Obras Públicas do **ROU (MTOP)**, para a verificação das devidas autorizações da saída do território uruguaio e entrada no território brasileiro. A conferência documental do veículo é realizada por funcionários da **RF/BR**, por falta de pessoal do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem(**DNER**)/**MT/BR**;
- despachante uruguaio providencia junto à Aduana uruguaia a conferência e o registro da documentação apresentada. As autorizações são emitidas em Montevideo. Parte do processo da Aduana/**ROU** é realizada no centro da cidade, por não estar instalado o sistema informatizado na **ACI**;
- O despachante brasileiro:
  - realiza o pagamento dos impostos e taxas no sistema bancário, existindo na **ACI** um Posto Avançado do Banco do Estado do Rio Grande do Sul - **BANRISUL**;
  - obtêm junto à Exatoria Estadual, localizada no centro urbano da cidade, cerca de 6 Km distante da **ACI**, a determinação do valor e/ou isenção do **ICMS**;
  - efetua o registro da importação e apresentação da documentação junto à Receita Federal;
- de acordo com o canal selecionado na parametrização, a carga sofrerá a devida ação, verificação física e/ou documental, pela **RF**;

- não existe a integração dos sistemas: **SISCOMEX (BR)** e **LUCIA (ROU)**. Geralmente a conferência é realizada somente pela **RF/BR**.

**Situação B:**

- a carga necessita a inspeção, fiscalização e exame com amostragem dos órgãos intervenientes, **MAA/BR** e **MS/ANVS/BR** para anuência junto ao **SISCOMEX** e **MGAP/ROU**:
  - despachante aduaneiro brasileiro e uruguaio apresentam a documentação do veículo aos funcionários da **RF/DNER** e ao Ministério de Transportes e Obras Públicas do **ROU (MTOB)**, para a verificação das devidas autorizações da saída do território uruguaio e entrada no território brasileiro;
  - despachante uruguaio providencia junto à Aduana uruguaia a conferência e o registro da documentação apresentada. Esta documentação é emitida pelo órgão central em Montevideo, e parte do processo é realizado no centro da cidade e não na **ACI**, devido a não instalação do sistema informatizado da Aduana do Uruguai;
  - O despachante uruguaio apresenta uma solicitação para inspeção e fiscalização ao Ministério de Agricultura, Ganaderia y Pesca/**ROU**;
  - O despachante brasileiro apresenta a solicitação de exame da carga ao **MAA/BR** e/ou **MS/ANVS/BR**, conforme as exigências da Licença de Importação apontadas no **SISCOMEX**;
  - Ação do **MAA** e **MS / ANVS**:

- Área Vegetal:
  - a carga é amostrada pelo pessoal do **BAGERGS**, com supervisão direta dos técnicos e/ou auxiliares dos organismos intervenientes, sendo a amostra conduzida ao laboratório do **MAA/BR-MGAP/ROU**. O exame fitossanitário é realizado de forma conjunta pelos técnicos brasileiro e uruguaio. Estando os dois serviços localizados no mesmo espaço físico;
  - o certificado fitossanitário/**ROU** é emitido e entregue diretamente ao serviço brasileiro, sem intermediação de despachantes;
    - as mercadorias que necessitam da classificação para atender os requisitos de importação do **MAA/BR** e **RF/BR**, são classificadas pela **ASCAR / EMATER - RS**, conveniada com o **MAA/BR** e localizada a 6 km do local, no centro urbano de S. do Livramento;
  - **MS/ANVS/BR**, normalmente realiza o exame, inspeção e verificação junto com o **MAA/BR - MGAP/ROU**, dispensando-se uma nova movimentação do veículo e carga;

- é realizada a anuência da **LI** no **SISCOMEX**, pelos órgãos intervenientes. O **MAA/BR** e **MS/ANVS/BR** tem disponibilizado um terminal com o **SISCOMEX**, junto às dependências da **RF**, exigindo o deslocamento de um prédio à outro.
- O despachante brasileiro:
  - realiza o pagamento dos impostos e taxas no sistema bancário, existindo na **ACI** um Posto Avançado do Banco do Estado do Rio Grande do Sul - **BANRISUL**;
  - obtém junto à Exatoria Estadual, localizada no centro urbano da cidade, cerca de 6 Km distante da **ACI**, a determinação do valor e/ou isenção do **ICMS**;
  - efetua o registro da importação e apresentação da documentação junto à Receita Federal;
- de acordo com o canal selecionado na parametrização, a carga sofrerá a devida ação, verificação física e/ou documental, pela **RF**;
- não existe a integração dos sistemas: **SISCOMEX (BR)** e **LUCIA (ROU)**, verificando-se a conferência geralmente pela **RF/BR**.
  - Produtos de Origem Animal:
    - são inspecionados pelos técnicos do **MAA/BR**, mas já têm anuência prévia pelo órgão central (**POA/RS** ou **Brasília/DF**), e pelo **MGAP/ROU**;

- são examinados e inspecionados pelo **MS/ANVS/BR** e a **LI** anuída neste ponto de ingresso,
    - se necessário as amostras são enviadas ao laboratório localizado em **POA/RS**;
  - de forma geral, existe a ação concomitante dos dois organismos - **MAA/BR** , **MS/ANVS/BR** e **MGAP/ROU**;
  - seguem-se as etapas de pagamento de impostos e taxas, registro e apresentação da documentação junto à **RF**, aguardando a seleção do canal de parametrização. Existe um consenso, de parte da **RF**, de que carga vistoriada pelo **MAA/BR** ser dispensada de nova vistoria.
- Animais Vivos:
- a documentação zoossanitária uruguaia é emitida em Montevideo, desta forma os técnicos uruguaios realizam uma conferência geral dos animais nos caminhões na **ACI**;
  - são inspecionados, fora dos caminhões, pelos técnicos do **MAA/BR** nas instalações do Quarentenário (**MAA**), cerca de 20 Km da **ACI**/cargas;
  - examinados os animais, a documentação é emitida e a **LI** anuída no sistema neste ponto de ingresso pelo **MAA/BR**;

- seguem-se as etapas de pagamento de impostos e taxas, registro e apresentação da documentação junto à **RF**, aguardando a seleção do canal de parametrização. Existe um consenso, de parte da **RF**, de que carga vistoriada pelo **MAA/BR** seja dispensada de nova vistoria.
- A carga importada tem o registro de entrada no sistema informatizado da **BAGERGS** mas o registro da liberação definitiva ocorre após a vistoria do **MAA/BR**, no quarentenário.

#### **4.2.9.2 Exportação**

Na exportação também é necessário o registro de exportador na Secretaria de Comércio Exterior-Registro de Exportação e Importação e junto aos organismos intervenientes: **MAA/BR** , **MS/ANVS/BR** e **IBAMA/BR**, conforme o caso. A entrada do veículo com a carga no recinto alfandegado é registrado (dia, hora, placa do veículo e mercadoria) e pesado.

São apresentadas as situações que o fluxo de cargas obedece.

##### **Situação A:**

- A carga sofre a intervenção dos órgãos fiscalizadores **MT/DNER/BR**, **MTO/ROU**, Receita Federal/**BR** e Aduana/**ROU**:



- o despachante brasileiro e uruguaio apresentam a documentação do veículo aos funcionários da Receita Federal/**DNER**, que realizam a conferência, e ao Ministério de Transportes e Obras Públicas/**ROU (MTOB)**, para a verificação das devidas autorizações da saída do território brasileiro e entrada no território uruguaio. Os dois órgãos públicos localizam-se em prédios diferentes da **ACI/cargas**, não existindo ação operacional conjunta. A ação do **MTOB/ROU** está dirigida aos aspectos de peso, em função da capacidade de suporte das estradas de rodagem, e altura da carga;
- despachante uruguaio realiza:
  - os trâmites legais junto à Aduana/**ROU**, desde que a autorização uruguaia tenha chegado ao ponto de fronteira;
  - o pagamento de impostos e taxas junto ao sistema bancário em Rivera/**ROU**;
- A carga sofre ou não a conferência física pela Aduana/**ROU** para a devida liberação;
- Com a carga liberada, o veículo tem sua saída registrada no sistema da **BAGERGS**.

**Situação B:**

- A carga sofre a ação dos organismos intervenientes **MAA/BR, MS/ANVS/BR e MGAP/ROU**:

- a ação da **RF/DNER/BR** e **MTOP/ROU** é a mesma da Situação A;
- despachante brasileiro e uruguaio apresentam o requerimento para a inspeção e fiscalização da carga aos órgãos intervenientes correspondentes;
  - pelo lado uruguaio é preciso que a autorização de importação seja apresentada;
- a carga é inspecionada e vistoriada de forma conjunta pelo **MAA/BR**, **MGAP/ROU** e **MS/ANVS/BR**, este último quando for o caso, emitindo-se o documento oficial correspondente;
- a documentação trocada entre o **MAA/BR** e **MGAP/ROU** dispensa a ação dos despachantes, uma vez que estão localizados na mesma área física;
- despachante brasileiro efetua o pagamento de impostos e taxas inerentes, enquanto o despachante uruguaio realiza o mesmo;
- liberada a carga da **ACI/cargas**, o veículo tem o seu registro de saída no sistema da **BAGERGS**.

#### **4.3 URUGUAIANA / BR - PASO DE LOS LIBRES/ AR**

Uruguaiana /RS é considerada a fronteira com maior movimento do país, com uma das melhores infraestruturas para as transações de exportação e importação, principalmente com a Argentina.

É também ponto de entrada e saída de mercadorias para o Chile, estando a 1.957 km de Santiago do Chile. O acesso a Uruguaiana concentra-se na BR 290, ligando-se ao centro do Brasil. Existe outros acessos como a BR 472 (Itaqui - S. Borja). Localiza-se a 760 km de Buenos Aires/**AR**, 727 km de Montevideo/**ROU**, 647 km do Porto de Rio Grande/**RS**, 1.531 km de São Paulo e a 1.970 km do Rio de Janeiro.

A rede ferroviária tem sido de capital importância para o escoamento de mercadorias argentinas , paraguaias e brasileiras, inclusive com destino ao Porto de Rio Grande/**RS**.

Uruguaiana conta com o aeroporto Rubem Berta, com uma pista de 1.500 metros de extensão, com expansão prevista para 1.800 metros, e com 45 metros de largura. Por enquanto, na área de cargas, tem recebido pequenas encomendas (*courier*).

Paso de Los libres liga-se ao centro da Argentina pela Ruta 117. Conta com uma ótima estrutura ferroviária conectando-se à rede ferroviária brasileira.

Por deliberação de acordos do **MERCOSUL**, a área de controle de cargas importadas pelo Brasil, é do lado brasileiro e a área de controle de cargas exportadas pelo Brasil futuramente será do lado argentino no Centro de Terminal de Cargas (**COTECAR**) - *Paso de Los Libres*.

A área disponibilizada em Paso de Los Libres está em reformas e ampliação, sendo prevista sua utilização a partir de 2001. Chegou a ser colocada em funcionamento, mas as condições precárias inviabilizaram o seu uso.

Existe ainda um controle de cargas de passageiros sobre a Ponte Internacional Agustin P. Justo.

#### **4.3.1 URUGUAIANA / BR**

A concessão mais antiga de terras na Paróquia de Uruguaiana foi feita por D. Diogo de Souza a Antônio Silveira de Souza, em 1814, entre o rio Ibicuí e o rio Ibirocaí.

Desenrolava-se a Revolução Farroupilha e tinha o governo republicano apoderado-se de toda a margem esquerda do rio Ibicuí. Surge então a idéia de fundar uma povoação à margem esquerda do Uruguai, por parte de Domingos José de Almeida, mineiro de Diamantina, e futuro Ministro da Fazenda e Ministro do Estado dos Negócios do Interior. Tal povoação tornou-se conveniente, tanto do ponto de vista militar, como fiscal, devido ao grande movimento de contrabandos na região.

O local escolhido pelo fazendeiro e Chefe de Polícia de Alegrete, Joaquim dos Santos Prado Lima, foi uma área entre os arroios Imbaá e Salso, contando com o apoio do Gen. David Canabarro.

Em 24/2/1843, o governo republicano expediu o Decreto da República Rio Grandense nº 21, onde o presidente Barros Gonçalves da Silva, sancionava uma resolução da Assembléia Constituinte e Legislativa de Alegrete, criando a Capela Curada denominada "*Capela do Uruguai*", por Bento Gonçalves e Francisco de Sá Brito, então Ministro e Secretário dos Negócios da Justiça e interino do Interior.

A freguesia inicialmente denominou-se *Santana do Uruguai*. O Duque de Caxias e Domingos José de Almeida demarcaram as divisas e o traçado das ruas. Pacificada a província, a incipiente Vila contava com cerca de cem casas, acima do chamado Passo de Santana, situação semelhante à da Vila de Restauración (Argentina). Em 1846, a Vila desmembra-se de Alegrete. Um ano depois instala-se a Câmara Municipal, torna-se cidade em 6/4/1874. Domingos José de Almeida criou o nome, reunindo ao nome da padroeira ao nome Uruguai - Uruguai + Ana, *Uruguaiana*.

Uruguaiana passou a ser o referencial em termos de fronteira com a Argentina. A herança social possibilitou um intercâmbio e interação potencial que desenvolveu as atividades comerciais e não comerciais. Sua economia alicerçou-se nas lavouras arrozeiras e indústrias de beneficiamento, bem como na criação de bovinos e ovinos. Tornou-se um forte centro de atividades comerciais e de serviços, em face da presença de empresas transportadoras e demais serviços inerentes ao processo de importação e exportação.

Uruguaiana conta com mais de 130.000 habitantes, sendo que 90% da população encontra-se na área urbana.

Conforme o censo municipal (1997), do **ICMS**:

**Tabela 1: Origem e percentagem (%) das receitas municipais,  
censo conforme ICMS - Uruguaiana**

<b>ORIGEM</b>	<b>PERCENTAGEM (%)</b>
Produção e Extração Animal e Vegetal	37,46
Serviços e outros	23,79
Comércio Varejista	20,01
Comércio Atacadista	9,55
Indústrias de Beneficiamento	7,62
Outros	1,57

Fonte: Prefeitura Municipal Uruguaiana/RS

Uruguaiana conta com uma central de distribuição de energia da **AES** Sul e uma Usina Termoelétrica recém inaugurada, construída pela **AES** Uruguaiana Empreendimentos Ltda.

Em termos de fonte energética, há ainda o gás natural argentino, fornecido pela Transportes Gás Del Norte (**TGN**) disponibilizando 1.500.000m<sup>3</sup>/dia, distribuído no Brasil pela **SULGÁS**.

### **4.3.2 Paso de Los Libres/ AR**

O povoamento da *Vila de Restauración* remonta a igual período da formação da cidade de Uruguaiana, quando presentes neste local estavam os índios Charruas, Minuanos, Gueneas e Yarós.

Em 1865, o exército paraguaio, comandado pelo Coronel Estigarribia, invade terras de Uruguaiana. Contudo, face ao atraso de parte de seu exército entre São Tomé e o povoado de Restauración, opta por acampar na *Vila de Restauración*. Se, por um lado, proporcionou as bases para continuar o desenvolvimento local, manteve o povoamento restrito enquanto esteve sob sua ocupação.

Paso de Los Libres conta com uma população de cerca de 70.000 habitantes, concentrados em atividades comerciais, serviços e produção agropecuária.

### **4.3.3 Linha Divisória**

O Rio Uruguai constitui-se no elemento geográfico, formador da fronteira Brasil - Argentina, Uruguaiana-Paso de Los Libres. Historicamente a ligação entre os dois países acontecia através de barcos e balsas.

A idéia da Ponte Internacional surgiu quando de uma visita do Presidente Getúlio Vargas e do Presidente argentino à cidade de Uruguaiana em outubro de 1933. Em 9/01/1938, o Presidente argentino, Agustín Justo e o Presidente Getúlio Vargas inauguraram as pedras fundamentais em ambos os lados do Rio Uruguai.

O início efetivo das obras aconteceu em 18/01/1943, sendo cada país responsável pela metade das obras de construção rodoferroviária. Com o intuito de simbolizar a integração, a ponte foi construída com o ferro de origem brasileira e o cimento de origem argentina, em toda extensão de 1.800 metros. A inauguração aconteceu em 21/05/1947 pelo Presidente argentino Juan D. Perón e pelo presidente brasileiro Gaspar Dutra. A partir de então, consolida-se o principal eixo de transações comerciais, terrestre, entre Brasil e Argentina.

#### **4.3.4 Estação Aduaneira de Fronteira - EAF**

A permissionária é o **BANRISUL** Armazéns Gerais S/A. A estação aduaneira de fronteira está localizada numa área de 14 hectares, no km 719 da BR 290. Foi inaugurada em 30/07/1994, pelo então governador do RS, Alceu Collares, com um custo na época de 25 milhões de dólares. Em 1997 passa a contar com todos os órgãos públicos e seus serviços.

#### **4.3.5 Infraestrutura**



Há a concentração das atividades de todos os órgãos públicos e administrativos num único prédio. As áreas físicas disponibilizadas atendem o atual fluxo comercial.

A infraestrutura existente compreende:

- Armazéns com uma área disponível de mais de 1.000 metros quadrados;
- Pátio de estacionamento asfaltado com capacidade normal de 800 veículos, comportando em situações especiais até 1.100 caminhões;
- Central telefônica;
- Serviço de vigilância 24 horas;
- Pessoal para a manipulação das mercadorias, como retirada da amostra, lonamentos/deslonamentos, descarga e transbordos;
- Serviço de auto falantes para comunicação aos caminhoneiros e demais usuários;
- Box com tomadas trifásicas para cargas refrigeradas, empilhadeiras, balanças;
- Área de estacionamento para cargas perigosas;
- Sistema interno televisionado de vigilância, disponibilizado para Receita Federal e administração da **BAGERGS**.

#### **4.3.6 Comunicação**

Existe uma infraestrutura de comunicação interna que permite a interligação de todos os organismos. O **MAA/BR** e **MS/ANVS/BR** têm disponibilizados terminais informatizados em suas dependências físicas para o registro das anuências das Liberações de Importações.

A comunicação dos organismos argentinos ocorre sem problemas, via telefone e fax, contudo não existem cabos telefônicos que permitam a instalação das linhas para banco de dados, no caso, a instalação do sistema informatizado da Aduana Argentina , Sistema **MARIA**.

Na **COTECAR/AR/** Paso de Los Libres já existe condições para a instalação do **SISCOMEX** da Receita Federal/**BR**.

#### **4.3.7 Recursos Humanos**

Os recursos humanos disponibilizados aos organismos públicos e privados têm permitido o atendimento do atual fluxo de cargas. Todavia, alguns organismos apresentam sérias restrições, na ocorrência de fluxos mais intensos de trocas comerciais e/ou na ampliação do horário de atendimento.

#### **4.3.8 Compatibilização de horários**

O horário da Área de Controle Integrado de cargas de Uruguaiiana acompanha a **resolução do GMC de nº 77/99**, com um período de 12 horas, das 7 às 19 horas, de 2ª a 6ª feira, existindo o atendimento aos sábados até às 13 horas e aos domingos pela manhã somente de cargas exportadas. Contudo, não se verifica a presença de todos os organismos neste horário pré-estabelecido.

#### **4.3.9 Procedimentos Operacionais**

Em Uruguaiiana, existem mais de cem escritórios de despachantes, calculando-se cerca de 150 despachantes aduaneiros em atividade. Existe ainda a presença da Associação Brasileira de Transporte Internacional (**ABTI**) com uma Banca de Manifesto e do Sindicato de Despachantes Aduaneiros, junto à estação aduaneira de fronteira (**EAF**). Paso de Los Libres apresenta um número menor de despachantes, cerca de 50.

O quadro seguinte nos mostra o movimento de unidades de inspeção ( número de veículos de carga) que transitaram por esta fronteira.

**Quadro 5. Movimento de unidades de inspeção no período  
de 1998 - 2000 - Uruguaiana / Paso de Los Libres**

ANO	UNIDADES DE INSPEÇÃO (caminhões)		
	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	TOTAL
1998	55.910	85.982	141.892
1999	46.717	86.598	133.314
Variação 1998>1999	- 16,44 %	0,72 %	- 6,06 %
2000 *	23.225	46.166	69.391
Variação* 1999>2000	5,63 %	14,02 %	11,-- %

\* até out/2000. Fonte: EAF - RF/ABTI

#### **4.3.9.1 Importação**

Na guarita de entrada/saída da **EAF**, encontra-se a balança e o sistema de registro informatizado da **BANRISUL** para a presença de carga. O processo de importação segue as normas gerais, respeitando as peculiaridades desta fronteira, contando com importações via rodoviária e ferroviária.

Atendidos os requisitos de registro e/ou cadastro do importador e solicitada a Licença de Importação no **SISCOMEX**, a seqüência ocorre com a presença da carga no terminal aduaneiro. Na guarita de entrada do terminal aduaneiro, encontra-se a balança; desta forma, o veículo com a carga sofre a pesagem e o registro de entrada (dia, hora, placa do veículo e mercadoria) na **ACI**, no sistema informatizado da **BANRISUL**. No momento da saída a documentação que registra a sua liberação é apresentada e inserida no sistema. O fluxo de cargas obedece duas situações.

**Situação A:**

- a carga não necessita da ação dos órgãos anuentes, **MAA/BR** e **MS/ANVS/BR** no **SISCOMEX**:
  - a "Banca de Manifesto de Importação" administra e disponibiliza aos transportadores e/ou despachantes aduaneiros os manifestos internacionais de cargas, conforme o acordo entre Associação Brasileira de Transporte Internacional - **ABTI** e o Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do **RS**, com anuência da Delegacia da Receita Federal e da Permissionária **BANRISUL** Armazéns Gerais S/A. Através desta banca os transportadores e/ou despachantes recebem as vias originais dos manifestos internacionais de carga, antecipando o momento de liberação das mercadorias e veículos transportadores;
  - na "Banca de Manifesto" é disponibilizada:
    - 3ª via do **MIC/DTA** correspondente à exportação Argentina desembaraçada pela Aduana Argentina na **ACI**,

- uma via da guia de encaminhamento da unidade transportadora, em operações de trânsito aduaneiro,
  - a 3ª, 4ª e 5ª via do **MIC/DTA** de trânsito iniciado na Aduana Argentina local,
  - a 3ª via do **MIC/DTA** correspondente a exportação uruguaia.
- O despachante brasileiro:
    - realiza o pagamento dos impostos e taxas no sistema bancário, existindo na **ACI** um Posto Avançado do Banco do Estado do Rio Grande do Sul - **BANRISUL**;
    - obtém junto à Exatoria Estadual, localizada no centro urbano da cidade, cerca de 7 km distante da **ACI**, a determinação do valor e/ou isenção do **ICMS**;
    - efetua o registro da importação e apresentação da documentação junto à Receita Federal;
  - de acordo com o canal selecionado na parametrização, a carga sofrerá a devida ação, verificação física e/ou documental, pela **RF**;
  - não existe a integração dos sistemas: **SISCOMEX (BR)** e **MARIA (AR)**;
  - geralmente a conferência é realizada somente pela **RF/BR**.

**Situação B:**

- a carga necessita a inspeção, fiscalização e exame com amostragem dos órgãos intervenientes, **MAA/BR** e **MS/ANVS/BR** para anuência junto ao **SISCOMEX**, e **SENASA/AR**:
  - a "Banca de Manifesto de Importação" administra e disponibiliza aos transportadores e/ou despachantes aduaneiros os manifestos internacionais de cargas, conforme o acordo entre Associação Brasileira de Transporte Internacional - **ABTI** e o Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do **RS**, com anuência da Delegacia da Receita Federal e da Permissionária **BANRISUL** Armazéns Gerais S/A. Através desta banca os transportadores e/ou despachantes recebem as vias originais dos manifestos internacionais de carga, antecipando o momento de liberação das mercadorias e veículos transportadores;
  - na "Banca de Manifesto" é disponibilizada:
    - 3ª via do **MIC/DTA** correspondente a exportação Argentina desembarçada pela Aduana Argentina na **ACI**,
    - uma via da guia de encaminhamento da unidade transportadora, em operações de trânsito aduaneiro,
    - a 3ª, 4ª e 5ª via do **MIC/DTA** de trânsito iniciado na Aduana Argentina local,
    - a 3ª via do **MIC/DTA** correspondente a exportação uruguaia;
  - despachante argentino apresenta uma solicitação para inspeção e fiscalização ao Ministério da Agricultura Argentino - **SENASA/AR**;

- despachante brasileiro apresenta a solicitação de exame da carga ao **MAA/BR** e/ou **MS/ANVS/BR**, conforme as exigências da Licença de Importação apontadas no **SISCOMEX**;
- ação do **MAA/BR** e **SENASA/AR**:
  - Área Vegetal:
    - a carga é amostrada pelo pessoal da **BAGERGS**, com supervisão direta dos técnicos e/ou auxiliares dos organismos intervenientes, sendo a amostra conduzida ao laboratório do **MAA/BR - SENASA/AR**. O exame fitossanitário é realizado de forma conjunta pelos técnicos brasileiro e uruguaio, estando os dois serviços localizados no mesmo espaço físico;
    - o certificado fitossanitário/**AR** é emitido e entregue diretamente ao serviço brasileiro, sem intermediação de despachantes;
      - as mercadorias que necessitam da classificação para atender os requisitos de importação do **MAA/BR** e **RF/BR**, são classificadas pela **EMATER-RS**, conveniada com o **MAA/BR** e localizada no recinto da **ACI**;
    - **MS/ANVS/BR**, normalmente realiza o exame, inspeção e verificação em momentos diferentes;



- é realizada a anuência da **LI** no **SISCOMEX**, pelos órgãos intervenientes. O **MAA/BR** e **MS/ANVS/BR** tem disponibilizado um terminal com o **SISCOMEX**, junto às suas dependências.
- O despachante brasileiro:
  - realiza o pagamento dos impostos e taxas no sistema bancário, existindo na **ACI** um Posto Avançado do Banco do Estado do Rio Grande do Sul - **BANRISUL**, com um horário ampliado de atendimento;
  - obtém junto à Exatoria Estadual, localizada no centro urbano da cidade, cerca de 7 km distante da **ACI**, a determinação do valor e/ou isenção do **ICMS**;
  - efetua o registro da importação e apresentação da documentação junto à Receita Federal;
- de acordo com o canal selecionado na parametrização, a carga sofrerá a devida ação, verificação física e/ou documental, pela **RF**;
- não existe a integração dos sistemas: **SISCOMEX (BR)** e **MARIA (AR)**, verificando-se a conferência geralmente pela **RF/BR**.
  - Produtos de Origem Animal:
    - são inspecionados pelos técnicos do **MAA/BR**, mas já têm anuência prévia pelo órgão central (**POA/RS** ou **Brasília/DF**), e pelo **SENASA/AR**;

- são examinados e inspecionados pelo **MS/ANVS/BR** e a **LI** anuída neste ponto de ingresso, de modo geral num momento diferente dos demais órgãos,
    - Se necessário as amostras são enviadas ao laboratório localizado em **POA/RS**;
  - de forma geral existe a ação concomitante dos dois organismos - **MAA/BR** e **SENASA/AR**;
  - seguem-se as etapas de pagamento de impostos e taxas, registro e apresentação da documentação junto à **RF**, aguardando a seleção do canal de parametrização.
- Animais Vivos:
- a documentação zoossanitária Argentina é emitida na origem, desta forma os técnicos argentinos realizam uma conferência documental;
  - são inspecionados, fora dos caminhões, pelos técnicos do **MAA/BR** nas instalações do Quarentenário (**MAA**), cerca de 10 km da **ACI**/cargas;
  - examinados os animais, a documentação é emitida e a **LI** anuída no sistema neste ponto de ingresso pelo **MAA/BR**;

- seguem-se as etapas de pagamento de impostos e taxas, registro e apresentação da documentação junto à **RF**, aguardando a seleção do canal de parametrização. Existe um consenso, de parte da **RF**, esta carga vistoriada pelo **MAA/BR** seja dispensada de nova vistoria.
- A carga importada tem o registro de entrada no sistema informatizado da **BAGERGS** mas o registro da liberação definitiva ocorre após a vistoria do **MAA/BR**, no quarentenário.

#### **4.3.9.2 Exportação**

Na exportação também é necessário o registro do exportador na Secretaria de Comércio Exterior-Registro de Exportação e Importação, bem como junto aos organismos intervenientes: **MAA/BR** , **MS/ANVS/BR** e **IBAMA/BR**, conforme o caso.

A entrada do veículo com a carga no recinto alfandegado é registrado (dia, hora, placa do veículo e mercadoria) e pesado. Os fluxos de cargas obedecem as seguintes situações:

##### **Situação A:**

- A carga sofre a intervenção dos órgãos fiscalizadores:

- na exportação há outro mecanismo extra-oficial que tem um papel importante (*banca de manifesto de exportação*). A banca é controlada pelo Sindicato de Despachantes;
- sindicato centraliza os documentos que entram, providenciando com a **RF** os lacres utilizados para fechar os veículos. Aqui existe uma interação entre a banca de manifesto e a transportadora;
- os manifestos que as transportadoras emitem são passados ao **DNER**, que registra os lacres que serão utilizados naqueles veículos, de acordo com a documentação. Este nº de lacre acompanha a identificação para a **BAGERGS** e para os despachantes;
- os despachantes com a documentação pronta, **NF**, fatura, etc, apresentam à **RF** que conferido, devolve ao mesmo autorizando o transporte a sair, registrado pela **BAGERGS** na saída;
- os despachantes brasileiros e argentinos realizam os pagamentos de impostos e taxas.

**Situação B:**

- A carga sofre a ação dos organismos intervenientes **MAA/BR, MS/ANVS/BR e SENASA/AR**:
  - a ação da **RF/DNER/BR** é a mesma da Situação A;
  - despachante brasileiro e argentino apresentam o requerimento para a inspeção e fiscalização da carga aos órgãos intervenientes correspondentes;

- Pelo lado argentino é preciso que a autorização de importação seja apresentada, a mesma é emitida pelo órgão central do **SENASA/AR**;
- a carga é inspecionada e vistoriada de forma conjunta pelo **MAA/BR**, **SENASA/AR**, este último quando for o caso, emitindo-se o documento oficial correspondente;
- a documentação trocada entre o **MAA/BR** e **SENASA/AR** dispensa a ação dos despachantes, uma vez que estão localizados na mesma área física;
- despachante brasileiro efetua o pagamento de impostos e taxas inerentes, enquanto o despachante argentino realiza o mesmo.

## **CAPÍTULO 5 SATISFAÇÃO DO USUÁRIO**

O presente capítulo fundamenta a importância da satisfação do usuário como uma forma de avaliar os procedimentos e serviços usuais dos organismos envolvidos nos postos fronteiriços, servindo também como um indicador do processo de integração.

No presente trabalho, o usuário é definido como cliente, o consumidor dos serviços disponibilizados.

O crescimento constante da competição nos mercados internacionais, impõe a modernização empresarial e governamental focalizando resultados finais, isto é, direcionada ao cliente. Os clientes estão inseridos num processo social, em que se procura atender suas necessidades e seus desejos mesmos de uma forma competitiva e lucrativa.

A conceituação de marketing por Kotler (1996, p. 31), como a *" a atividade humana dirigida para a satisfação das necessidades e desejos, através dos processos*

*de troca*", concentra a relevância do processo na orientação e satisfação do cliente. O conceito de satisfação está ligado ao conceito de marketing conforme Kotler (1996).

A satisfação dos clientes é utilizada como critério para julgar a qualidade das empresas, verificando-se no Brasil, no Prêmio Nacional de Qualidade (**PNQ**), que 17% da pontuação total na avaliação do prêmio refere-se aos aspectos de satisfação conforme Rossi & Slongo (1997).

Rossi & Slongo (1997) adotam o conceito de satisfação acumulada, considerando-a como resultado de um constructo abstrato, que envolve a experiência total de consumo de um produto ou serviço. Esta conotação fornece aos organismos de uma Área de Controle Integrado uma visão gerencial da performance de seus serviços e expectativas a longo prazo. A perspectiva agregada nas pesquisas de satisfação em nível de mercado, permite determinar um referencial para os administradores públicos que queiram monitorar o bem-estar dos consumidores.

Mentzer, Bienstock e Kahn (1995 *apud* Rossi & Slongo) relacionam os procedimentos que viabilizam o processo de satisfação dos clientes nas empresas. Os procedimentos consideram:

*"input qualitativo e quantitativo dos clientes, dos empregados que interagem com esses clientes e com os clientes dos concorrentes;*

*os planos de ação para melhorar o que os clientes dizem que deve ser melhorado;*

*a motivação e capacitação dos empregados a satisfazer os clientes, vinculando avaliações de desempenho e compensação com o cumprimento de ação".*

No contexto do marketing internacional, as organizações são orientadas aos seus clientes, tomando decisões relacionadas com:

- a) as oportunidades externas e os seus recursos existentes;
- b) seleção dos mercados;
- c) determinação da melhor forma para entrar e operar nos mercados;
- d) o melhor composto de marketing para o mercado escolhido e,
- e) organização de objetivos e políticas internacionais de marketing para operar nas transações internacionais.

O marketing mix internacional, de acordo com Kuzaqui (1999, p. 47) é formado por um portfólio ideal, para satisfação do consumidor, apresentado como o somatório do produto, do preço, da promoção, da distribuição, do poder e das relações públicas.



A colocação de produtos e/ou serviços no mercado internacional envolvem decisões quanto à sobrevivência, manutenção e crescimento da participação nestes mercados, frente aos concorrentes. O preço pode ser empregado como forma de entrada em mercados com restrições comerciais, em situações onde não existe a livre concorrência e existem limitações governamentais às cotas de importação.

O mix de promoção é desenvolvido através da propaganda, promoção de vendas, desenvolvimento das boas relações com os distintos públicos, criando estrategicamente uma imagem organizacional e a venda pessoal, no caso de alguns produtos e/ou serviços. No mercado internacional, a participação em feiras e eventos internacionais é uma forma de entrar e desenvolver novos negócios, desde que analisada a relação custo-benefício, quanto ao mercado, portfólio de produtos/serviços, amplitude da feira e vantagens oferecidas na participação.

Na distribuição, o mercado externo apresenta-se como um sistema complexo em que é necessário montar, formar, desenvolver e administrar um canal de distribuição. O conceito de distribuição pode ser ampliado pelo conceito de logística sistêmica envolvendo suprimento, produção e distribuição. O desenvolvimento da logística, como uma visão integrada e sistêmica das informações, é um campo ímpar para acelerar as transações e qualificar a satisfação dos clientes.

Kuazaqui (1999, p. 78), define o poder no marketing mix internacional como *"a capacidade da empresa coletar informações de mercado, utilizando-as*

*estrategicamente para sobreviver e crescer no mercado em que atua". Este poder é desenvolvido com a implementação de sistemas de informações que possibilitem a coleta de dados e sua análise, como os sistemas de informações de marketing e pesquisa de marketing.*

Nas considerações de Kuazaqui (1999), o elemento relações públicas do mix está relacionado com a capacidade da empresa de administrar e gerenciar os seus públicos de interesse, objetivando o crescimento da empresa.

De acordo com os estudos de Kettl (1998), da mesma forma que as empresas privadas as empresas públicas devem focalizar suas atividades no atendimento das necessidades dos cidadãos, pois

***"...em todo mundo, os cidadãos reclamam de filas intermináveis, de atendimento descortês, de regras arbitrárias, da papelada, dos questionários invasivos e até, ocasionalmente de ter de subornar um funcionário para receber serviços aos quais têm pleno direito" (p.81).***

Na Austrália, as autoridades iniciaram a avaliação dos serviços públicos, junto aos usuários, utilizando-se de critérios de tempo gasto, acessibilidade, confiabilidade,

rapidez dos resultados e o custo, dentro do conceito fundamental de oferecer qualidade como o usuário o concebe.

O relatório governamental, Clinton & Gore, 1995 (*apud* Kettl, 1998), corrobora o terceiro item dos procedimentos propostos por Mentzer, Bienstock e Kahn (1995), conforme transcrição:

*"Temos de nos organizar para servir bem os usuários; nos organizar para exercer controle de cima para baixo. Temos de treinar os funcionários para que ofereçam resultados aos usuários e consumidores; ... Temos de criar sistemas que visem à satisfação do usuário e do consumidor, até agora, nossos sistemas visaram a satisfação do chefe, de algumas autoridades e de algumas comissões administrativas."*

Inicialmente, os administradores públicos devem conhecer o seu público, considerando as características dos usuários ou dos consumidores e dos concorrentes, e compreender que é necessário mudar. Redesenhar os procedimentos é um dos passos para que o usuário encontre o procurado. O nível de satisfação do consumidor, conforme Baton (1987 *apud* Kettl, 1998), poderia ser utilizado como um indicador para avaliar o desempenho dos serviços públicos.

Exemplos de re-direcionamento do foco dos serviços públicos para o cidadão, como cliente, como usuário têm conduzido a várias ações em diferentes países. Na Austrália houve o aperfeiçoamento do atendimento ao público idoso; na Coreia do Sul, foi introduzido um serviço ao consumidor para provocar mudanças fundamentais na burocracia existente; no Reino Unido, a pressão para a satisfação do consumidor concentrou-se na melhoria dos serviços ferroviários.

Nos Estados Unidos, os serviços alfandegários tiveram os procedimentos alterados para facilitar o desembarço de mercadorias nas fronteiras. Cita-se o uso do "*Intelligent Transportation Border Crossing System*" na fronteira Canadá-Estados Unidos, na Peace Bridge entre Fort Erie, Ontário, Buffalo e na Bridge Ambassador entre Winsor, Ontário e Detroit. Ainda na fronteira entre estes dois países, Manitoba-Minnesota, foi implantado o "*one stop*" de inspeção, junto à estação de Emerson Weight Station, a exemplo das áreas de Controle Integrado do **MERCOSUL**.

Há quatro abordagens sobre o consumidor, cliente ou usuário dos serviços públicos. A primeira refere-se ao usuário como beneficiário dos serviços públicos, com uma perspectiva de reatividade. Criam-se programas de reforma dos setores públicos para coadunar-se a esta abordagem. A segunda abordagem considera o usuário como parceiro na oferta de produtos, sendo já encontrado o que se chama de "*one stop shopping center*". São agências de serviço público reunindo vários programas de atendimento, objetivando a eficácia.

A terceira abordagem é do usuário como cidadão-contribuinte, onde se busca a eficiência. Todavia a busca da eficiência leva os governantes a cortar programas. Mais recentemente, a alternativa tem sido a de privatizar os serviços públicos. Na privatização, os governos não eliminam os serviços, identificam aqueles que os cidadãos podem continuar pagando.

A última abordagem posiciona o usuário como formador de políticas e até mesmo como supervisores do desempenho dos serviços públicos. A finalidade desta abordagem é a responsabilização. A questão é: como responsabilizar a burocracia? Como os burocratas irão modelar suas ações para atender os cidadãos? Esta abordagem tem como principal agente complicador a existência da corrupção.

A satisfação do usuário é uma abordagem global em todos os países; desta forma, o cidadão como consumidor, como cliente é fato consumado, o que implica em reformas amplas e obrigatórias.

Na presente pesquisa, os resultados obtidos podem ser analisados como indicador da satisfação dos usuários com os serviços prestados sinalizando para os pontos críticos, bem como para o nível de integração que ocorre nestes pontos fronteirços. Os resultados obtidos permitirão o aperfeiçoamento e adequação às mudanças tecnológicas e comportamentais.

## **ANÁLISE E RESULTADOS**

### **CAPÍTULO 6 MÉTODO DE PESQUISA**

O restante deste trabalho organiza-se da seguinte forma. O presente capítulo aborda a metodologia utilizada na parte exploratória e na parte descritiva da pesquisa. O capítulo seguinte apresenta a análise e os resultados da técnica de análise de conteúdo aplicada às respostas das entrevistas realizadas junto aos chefes de órgãos públicos e não-públicos envolvidos no processo de importação e exportação de cargas, nas Áreas de Controle Integrado focalizadas. O último capítulo apresenta as análises e os resultados obtidos com técnicas estatísticas aplicadas às respostas dos questionários utilizados junto aos usuários, motoristas de carga e despachantes aduaneiros, nas Áreas de Controle Integrado.

No presente capítulo há a descrição dos procedimentos metodológicos utilizados para atender aos objetivos propostos neste estudo, precedidas de uma revisão bibliográfica para fundamentar a base teórica para o tema em pauta. Desenvolveram-se as seguintes etapas:

### 1) Pesquisa Exploratória

- a. Entrevistas em profundidade
- b. Rede Repertório Kelly
- c. Determinação das variáveis

### 2) Pesquisa Descritiva

- a. Pesquisa qualitativa: entrevistas semi estruturadas
- b. Pesquisa quantitativa: questionários

## **6.1 PESQUISA EXPLORATÓRIA**

Objetiva-se com a pesquisa exploratória um conhecimento mais profundo sobre o tema focalizado. Através das características de flexibilidade e criatividade dos estudos exploratórios, procura-se o primeiro contato com a situação a ser pesquisada (Mattar,1996; Saraiva & Barros,1997). A pesquisa exploratória através de investigação de informações existentes relacionadas com o problema da pesquisa, colabora na formulação mais precisa das questões de estudo e na determinação das variáveis relevantes para o estudo pretendido. Com a pesquisa exploratória foi possível definir-se os aspectos mais relevantes a serem compreendidos no processo de integração das fronteiras do **MERCOSUL**.

A primeira fase da pesquisa exploratória constituiu-se em entrevistas de profundidade com especialistas no processo de integração, especialmente em fronteiras do **MERCOSUL**. De acordo com Mattar (1996) as entrevistas em profundidade são classificadas como não-estruturadas e sem disfarce, pois os assuntos estão somente listados e tanto o entrevistado como o entrevistador podem perguntar e responder com suas palavras (Anexo III) .

As entrevistas de profundidade objetivam apreender os aspectos mais importantes da situação focalizada. Foram realizadas quatro entrevistas em profundidade com duração de 1 hora 40 min. Para estas entrevistas selecionou-se por julgamento, aqueles com maior conhecimento e experiência profissional no assunto do presente estudo. Esta fase permitiu aclarar e aprofundar questões relativas ao processo de integração, como questões de agilidade, flexibilidade e ganhos de competitividade nas trocas comerciais.

Na fase seguinte, em que se utilizou a técnica Rede Repertório Kelly, para gerar as características de uma integração em fronteiras, foram entrevistadas seis pessoas. A seleção da amostra utilizou como critério o conhecimento destas pessoas sobre o processo de integração, como participantes e colaboradores na implantação do mesmo, sob diferentes formas.

### **6.1.1 Rede Repertório Kelly**



A técnica Rede Repertório Kelly é um método que permite descobrir os constructos pessoais. Estes constructos são elaborados a partir da situação em que um indivíduo coloca-se no lugar do outro, tentando enxergar as situações como o outro as vê.

Fransella & Bannister (1977, *apud* Vieira 1999) descrevem a conceituação de Kelly como a construção pelos indivíduos de uma estrutura técnica implícita, de acordo com o seu ambiente, gerando os constructos pessoais. Este sistema pessoal fundamenta as avaliações realizadas e sofre modificações conforme os resultados obtidos, num contínuo de reavaliações e mudanças. Objetiva-se com esta técnica explorar as percepções individuais e os significados dentro do mundo particular de cada um (Vieira, 1999).

O constructo pessoal é visto como a forma de perceber as semelhanças de um ou mais objetos e as diferenças em relação a um terceiro. Com a aplicação da Rede Repertório Kelly, identificou-se as características e principais questões do processo de integração.

A metodologia de aplicação, de acordo com Fransella & Bannister (1977, *apud* Vieira 1999) foi descrita em Vieira (1999), da seguinte forma:

- a) 1º passo - Escolha dos elementos; são escolhidos de forma a representar a área no qual os constructos serão estudados.

- b) 2º Passo - Elucidação do constructo: apresenta-se de forma seqüencial os elementos anteriormente citados sob a forma de cartões; pergunta-se ao entrevistado se desconhece alguma das fronteiras citadas nos cartões, sendo este descartado; aleatoriamente escolhe-se três cartões, solicitando-se ao entrevistado que identifique as duas formas mais semelhantes do que a 3ª apresentada, solicita-se que descreva o porquê da escolha, identificando as características de semelhança; após este questionamento sobre as diferenças observadas em relação ao terceiro cartão, substitui-se os três cartões, seqüencialmente, até o final dos mesmos.
- c) 3º Passo - O processo é repetido, 1º e 2º passo, enquanto novas características forem surgindo.

Os elementos focalizados foram:

- fronteiras:
  - Jaguarão / Rio Branco
  - Sant'ana do Livramento / Rivera
  - Uruguiana / Paso de Los Libres
- Solução de problemas pontuais
- Procedimentos gerais
- Procedimentos operacionais conjuntos
- Recursos humanos

- Infraestrutura de comunicação
- Fluxo documental
- Intervenção na carga
- Segurança
- Horários
- Localização dos organismos intervenientes
- Gerenciamento
- Condições da rede ferroviária.

## **6.2. PESQUISA DESCRITIVA**

A pesquisa descritiva busca as informações do que existe para descrever e interpretar a realidade, permitindo classificar e verificar a existência de relações entre as variáveis.

Conforme Samara & Barros (1997), os estudos descritivos procuram descrever situações a partir de dados primários, respondendo questões como: quem, o quê, quando, como, quanto e porquê. A fase exploratória de entrevistas em profundidade, não-estruturadas e sem disfarce, conforme Mattar (1996), e a aplicação Rede Repertório Kelly consolidaram os elementos a serem pesquisados, através da elaboração de instrumentos de pesquisa qualitativa e quantitativa.

## **6.2.1 Instrumentos de Coleta de Dados**

O instrumento de coleta dos dados qualitativos foi constituído de uma entrevista semi-estruturada, o que não apresentou maiores problemas, tendo em vista que o entrevistador conhecia a técnica e tinha claro o que se pesquisava e os objetivos a serem atingidos. Os dados quantitativos foram coletados através de um questionário.

### **6.2.1.1 Entrevista Semi Estruturada**

A entrevista semi-estruturada, também dita em profundidade, de acordo com Rossi & Slongo (1997), coloca o entrevistado mais à vontade e menos constrangido ao responder aos questionamentos. Com este tipo de entrevista, buscou-se os aspectos mais relevantes das situações focalizadas, com uma abordagem aprofundada.

O roteiro foi estruturado em uma página, com nove questões, sendo que a questão nº 3 foi subdividida em onze aspectos relevantes (Anexo IV).

Rossi & Slongo (1997) atentam para o fato de que o importante neste tipo de entrevistas é a qualidade da amostra e não o número de entrevistas. Na medida em que se obtém homogeneidade nas respostas, há captura dos aspectos relevantes.

### **6.2.1.2 Questionário**

O instrumento foi elaborado de forma estruturada e transparente ao pesquisado. Segundo Mattar (1996), no questionário as perguntas são apresentadas exatamente com as mesmas palavras, sempre na mesma ordem e com as mesmas opções de respostas a todos os respondentes. A simplicidade de sua aplicação e a facilidade que proporcionam para tabulação, análise e interpretação são apontadas como suas principais vantagens.

O questionário (Anexo V) foi estruturado em 5 blocos assim descritos:

1. Quanto à infraestrutura interna ;
2. Quanto à estrutura externa ;
3. Quanto aos procedimentos;
4. Perfil do usuário da fronteira: Motorista de Carga ou Despachante  
Aduaneiro.

No 1º, 2º e 3º bloco utilizou-se uma escala de qualificação do "excelente" ao "péssimo" e de quantificação, "suficiente" e "insuficiente". No 4º bloco, letra a e b procurou-se identificar o perfil dos usuários, motorista de carga e despachante aduaneiro da Área de Controle Integrado de Cargas (**ACI/** cargas).

#### **6.2.1.2.1 Pré teste do instrumento - Questionário**

O pré teste do questionário foi realizado para, de acordo com Mattar (1996), verificar:

- a) se há compreensão dos termos utilizados;
- b) se as perguntas estão sendo corretamente entendidas;
- c) se as opções das respostas às perguntas fechadas estão completas;
- d) se a seqüência das questões está correta;
- e) se não há objeções na obtenção das respostas, se a apresentação da pergunta não apresenta viés ;
- f) o tempo de aplicação.

Aplicou-se o pré-teste na Área de Controle Integrado de cargas de Sant'Ana do Livramento/**BR**/Rivera/**ROU**. O mesmo foi realizado com 28 usuários, assim distribuídos, 20 motoristas de carga e oito despachantes aduaneiros.

O tempo médio despendido pelos respondentes para preencher o questionário foi de 20 a 25 min. A partir do pré-teste, alterou-se aspectos gráficos e distribuição das questões e algumas perguntas foram reelaboradas.

## **6.2.2 Coleta de Dados e Tratamento dos Dados**

A coleta de dados ocorreu em dois momentos nas Áreas de Controle Integrado de cargas em Jaguarão / Rio Branco, Sant'Ana do Livramento / Rivera e Uruguaiana / Paso de Los Libres.

### **6.2.2.1 Entrevistas**

No período de 20/03/00 a 14/04/00 foram realizadas as entrevistas semi-estruturadas, pelo pesquisador. Durante uma semana, permaneceu-se em cada fronteira para realizar as entrevistas. O tempo médio utilizado para cada entrevista foi de 50 min.

#### **6.2.2.1.1 Amostra**

As entrevistas foram realizadas com as chefias dos organismos públicos, chefias de escritórios de despachantes aduaneiros e presidentes de associação e sindicato de despachantes aduaneiros.

Em Jaguarão/Rio Branco, foram realizadas treze entrevistas, em Sant'Ana do Livramento/Rivera, nove entrevistas e, em Uruguaiana/Paso de Los Libres, onze entrevistas. As entrevistas foram todas gravadas, transcritas em arquivos textos para posterior aplicação da técnica de análise de conteúdo.

### **6.2.2.2 Questionários**

Os questionários foram aplicados no período compreendido entre 24/04/00 e 30/06/00, nas três Áreas de Controle Integrado em estudo. No momento da entrega dos questionários, foi explicada a razão da pesquisa e os seus objetivos, reunindo grupos da população-alvo.

A aplicação dos questionários foi de forma proporcional, respeitando o fluxo rodoviário de veículos de carga, 12 % em Jaguarão/Rio Branco, 7 % em Sant'Ana do Livramento/Rivera e 81 % em Uruguaiana/Paso de Los Libres.

#### **6.2.2.2.1 População**

O universo abrangido compõe-se de os usuários das fronteiras, despachantes aduaneiros e motoristas de carga, obtendo-se o seguinte retorno:



**Quadro 6. Percentagem de retorno dos questionários**

<b>ACI</b>	<b>Questionários distribuídos</b>	<b>Questionários devolvidos</b>	<b>% de retorno</b>
Jaguarão / Rio Branco	122	68	55,73
S. do Livramento / Rivera	60	56	93,33
Uruguaiana / Paso de Los Libres	700	345	49,28
<b>TOTAL</b>	882	469	53,17

Fonte: autor

Observamos um retorno satisfatório em todas as fronteiras, creditando-se isso, em parte, ao esclarecimento prévio aos despachantes aduaneiros e motoristas de carga e à disposição para esclarecimentos sobre os objetivos da pesquisa. Na fronteira de Uruguaiana/Paso de Los Libres, houve procura, por parte dos usuários, do questionário para responder. Em S. do Livramento/Rivera, apontamos o alto retorno devido o engajamento dos usuários nos objetivos do presente estudo e por ser este o ambiente de trabalho do pesquisador.

#### **6.2.2.2.2 Procedimentos Estatísticos**

Os dados da pesquisa com o instrumento do questionário foram tabulados com a ajuda do *software Stastical Package for the Social Sciences ( SPSS)*.

A amostra total representa 469 observações distribuídas de acordo com o quadro anterior.

## **CAPÍTULO 7 ANÁLISE DE CONTEÚDO DAS ENTREVISTAS**

### **7.1 Análise das Entrevistas**

As entrevistas semi-estruturadas, construídas a partir das entrevistas com os especialistas e com o resultado da técnica Rede Repertório Kelly, foram aplicadas em dois grupos distintos, chefias dos órgãos públicos e chefias de escritório de despachantes, permitindo leituras diferentes das questões focalizadas, mas com uma leitura do todo.

Os depoimentos obtidos nas entrevistas seguiram marcos pré-estabelecidos, no entanto houve a liberdade para ampliar informações e dados que pudessem enriquecer os objetivos da pesquisa.

Segundo Moraes (1996), os textos obtidos abrigam conteúdos que permitem enriquecer o conhecimento no seu contexto ambiental, exigindo uma análise pertinente das entrevistas.

De acordo com Moraes (1996, p.122), " ... *é importante utilizar e inserir na descrição passagens retiradas diretamente dos depoimentos ou entrevistas. Isso costuma tornar as descrições mais consistentes e contribui para a construção do produto resultante*".

A opção foi pela técnica de Análise de Conteúdo, baseando-se nos seguintes passos, propostos pelo autor:

- a) 1º Passo - identificação das entrevistas por letras e números, codificando-as;
- b) 2º Passo - leitura das respostas obtidas nas entrevistas, objetivando limpá-las e prepará-las para as fases seguintes, possibilitando uma impregnação dos conteúdos a serem analisados;
- c) 3º Passo - definição do que se entenderá por unidades de análise, em unidades de registro, dito também *unitarização do corpus*;
- d) 4º Passo - categorização, consiste numa classificação de acordo com as semelhanças e critérios do estudo focalizado.

Para a análise de conteúdo das entrevistas, procedeu-se à seguinte codificação:

- a) as primeiras duas letras utilizaram-se para identificar o organismo a que pertencia o entrevistado; desta forma **OP**, identifica as entrevistas com as chefias dos órgãos públicos e **NP**, refere-se às entrevistas com as chefias dos órgãos não-públicos;

b) o primeiro número da entrevista identifica a categoria de origem, em relação à Área de Controle Integrado, assim tem-se:

- N° 1 = Jaguarão / Rio Branco,
- N° 2 = S. do Livramento / Rivera,
- N° 3 = Uruguaiana / Paso de Los Libres.

c) o segundo número da codificação refere-se ao país de origem do entrevistado:

- N° 4 = Brasil
- N° 5 = Uruguai
- N° 6 = Argentina.

Exemplificando-se: OP36, corresponde a entrevista realizada com chefia de órgão público argentino, em Uruguaiana.

Através da técnica de análise de conteúdo, foram identificadas nove categorias relevantes, assim denominadas:

*a) Localização física* - é formada de relatos sobre a localização física dos órgãos intervenientes e sua relação com as atividades inerentes na **ACI**;

*b) Compatibilização de horários* - esta categoria apresenta o relato das experiências pertinentes à influência dos horários de trabalho dos organismos intervenientes;

- c) *Intervenção na carga* - diz respeito ao momento de intervenção na carga para inspeção, verificação e/ou amostragem;
- d) *Comunicação* - esta categoria relata as conseqüências da infraestrutura de comunicação interna e externa;
- e) *Procedimentos* - categoria constituída dos relatos das experiências quanto à uniformidade e integração dos procedimentos e conseqüências na agilidade e fluxo de cargas;
- f) *Gerenciamento* - refere-se à avaliação da ação gerencial quanto à solução de problemas pontuais e disponibilidade;
- g) *Características positivas* - serve para identificar os pontos passíveis de nortear uma integração mais abrangente nas Áreas de Controles Integrados;
- h) *Problemas* - englobam os relatos que possibilitam identificar pontos críticos nas Áreas de Controles Integrados;
- i) *Sugestões* - esta categoria é formada de depoimentos que apontam idéias para aprimorar as **ACI**, tornando mais ágil e satisfatória a sua utilização.

Para uma melhor compreensão dos aspectos pontuais e peculiares de cada fronteira, inicialmente os dados serão apresentados por Área de Controle Integrado, finalizando-se com uma análise dos relatos comuns às três Áreas de Controle Integrado, respeitando-se a categorização proposta.

### **7.1.1 Resultados obtidos em Jaguarão / Rio Branco**

### **7.1.1.1 Localização física**

Observa-se uma clara satisfação dos entrevistados pelo fato de os organismos estarem localizados numa mesma área física, facilitando e agilizando o desembarço aduaneiro das cargas. A distância de cerca de 10 km da Área de Controle Integrado da fronteira com o Uruguai, é mencionada como fator de dificuldade por alguns organismos uruguaios.

Os depoimentos seguintes ilustram os fatos:

*"Acho bem adequado, porque todos os órgãos intervenientes estão aqui dentro ... Isto facilita o relacionamento." (OP14)*

*"... a determinação da Área de Controle Integrado é o ponto fundamental na integração. ... facilitou o trabalho tanto para os órgãos fiscalizadores como para os profissionais que trabalham e exercem suas atividades." (NP14)*

*"Estou em desacordo. As Áreas de Controle Integrado deveriam estar junto à linha divisória. No nosso caso está à 10 Km dentro do território brasileiro, território estrangeiro para nós uruguaios." (OP15)*

*"Melhorou, não na parte pessoal, pois estamos à 10 Km ... Na parte econômica ficamos prejudicados. Usamos nossos veículos particulares." (OP15)*

### **7.1.1.2 Compatibilização de Horários**

Dos entrevistados, cerca de 26% não apontam problemas com o horário, os demais registram a não compatibilização dos horários dos organismos intervenientes e o horário de verão do Brasil como motivos da morosidade no desembaraço aduaneiro.

Os relatos registram o citado:

*"Não há problemas em princípio." (NP14)*

*"... é assunto que se discute muito nas reuniões. Os uruguaios dizem que trabalham das 7 - 19 horas, mas eles não fazem" (NP14)*

*"Os uruguaios têm um horário diferente." (OP14)*

*"... o funcionamento dos controles integrados tem horários pré estabelecidos, ... estabelecido no MERCOSUL, não adotado por órgãos brasileiros e uruguaios. ... alegam falta de pessoal e uma série de dificuldades. Isto é um ponto fundamental a ser resolvido. Se o Brasil estabelece horário de verão e os outros países não, e não existindo uma legislação que determine o horário na ACI, as atividades serão baseadas no horário de que país ?" (NP14)*

### **7.1.1.3 Intervenção na Carga**

O momento de intervenção geralmente acontece em distintas ocasiões pelos organismos intervenientes, pois o desembaraço aduaneiro depende de sistemas informatizados do lado uruguaio e brasileiro, mas estes não estão harmonizados e nem conectados.



Pelos depoimentos, sustentamos as conclusões acima:

*"As vezes é junto, às vezes separado." (NP14)*

*"Este é outro ponto que ainda existe divergência. ... Muitas vezes vai a fiscalização de um e depois vai o outro fiscalizar." (NP14)*

*"É sempre depois de recebido o requerimento." (OP15)*

*"Observamos que melhorou, quando o MAA faz a análise os outros já o fazem junto." (NP14)*

#### **7.1.1.4 Comunicação**

A respeito da comunicação interna e externa existente, todos concordam que é boa ou melhorou, no entanto os meios de comunicação externo apresentam deficiências. Estas dificuldades conseqüentemente interferem no tempo que se leva para o recebimento de documentos e na solução de problemas pontuais.

Os relatos ilustram estas conclusões:

*"É boa. Não tem problemas de comunicação, é tudo muito facilitado." (OP14)*

*"Para os uruguaios é preciso colocar cabos de fibras ótica para melhorar o acesso ao sistema deles." (NP14)*

*"Isto criou um problema ( a falta de cabos telefônicos ) para os despachantes que cada vez que se precisa de um manifesto (de carga) é preciso se deslocar até a ponte ( Ponte Internacional Mauá, cerca de 7 Km). Isto é um atraso. (NP15)*

#### **7.1.1.5 Procedimentos**

Os procedimentos não são uniformes em relação aos próprios organismos intervenientes, uma vez que legislações distintas regem os procedimentos.

Verifica-se diferenças entre as fronteiras, fato mencionado por usuários de mais de uma fronteira. Contudo em relação aos procedimentos de inspeção, vistoria e amostragem houve um avanço nos órgãos intervenientes, pois em alguns momentos executam tarefas conjuntas.

Os depoimentos ilustram os dados obtidos:

*"Tem bastante diferenças. O não atendimento das exigências do país importador é comum, atrasa as trocas comerciais...."*  
(NP14)

*"Não existe ainda uniformidade de procedimentos... Tem-se promovido encontros internos, reuniões para uniformizar os procedimentos."* (OP14)

*"Procedimentos operacionais conjuntos existe sim com o MAA e MS ( Agência Nacional de Vigilância Sanitária)."* (NP14)

*"Na nossa área em geral sim, com o DNER."* (OP15)

*"Os que estão mais em conjunto são as agronomias ( MAA e MGAP)."* (NP15)

#### **7.1.1.6 Gerenciamento**

Verifica-se uma unanimidade em relação ao gerenciamento da ACI pela BAGERGS, verificando-se entrosamento e comprometimento entre os organismos públicos e não-públicos objetivando um serviço satisfatório.

Os relatos mostram a satisfação com o atual gerenciamento:

*"... aqui é bem satisfatória. A gerência local, sempre tem um sentido claro, na busca e na procura de soluções conjuntas, e com uma visão evolutiva para que se atinja o proposto."* (OP14)

*"Perfeitamente bem. Procuram gerenciar de acordo com os problemas uruguaios e brasileiros. Preocupam-se até com problemas mais sensíveis, ...O gerente preocupa-se em todos os níveis, dos problemas mais importantes aos pequenos problemas de todos."* (NP15)

#### **7.1.1.7 Características Positivas**

Identifica-se em cerca de 50% dos entrevistados, uma preocupação e um comportamento direcionado para a qualificação dos serviços, através de uma pronta solução de problemas e estreitamento das relações. Dos entrevistados, 23 %, apontam a infraestrutura e proximidade dos pontos de origem e destino das cargas como o aspecto mais positivo.

Os depoimentos nos mostram o verificado:

*"Os usuários e os demais se esforçam para se ter um trabalho qualificado. Tanto os usuários como os próprios técnicos se esforçam para prestarem um bom trabalho." (NP14)*

*"Ponto bom é a estrutura ...e o bom relacionamento com os despachantes." (OP14)*

*"Pelo sistema rodoviário, pelo contato com os brasileiros. Também por ser perto de Montevideo e P. Alegre, é um bom local de trânsito." (OP15)*

#### **7.1.1.8 Problemas**

Verifica-se que 76,9% dos entrevistados citam problemas pontuais inerentes às exigências de cada organismo interveniente e ao não atendimento das exigências do país importador. O aumento do fluxo de cargas, dentro das atuais condições, também é lembrado.

Os relatos ilustram as conclusões obtidas:

*"Problemas com o arroz...". (NP14)*

*"O que acontece é a falta de alguma documentação ....." (OP14)*

*"...o do arroz com casca e a greve dos caminhoneiros." (OP15)*

*"...um trânsito de mercadoria da zona franca ..." (OP15)*

*"De classificação da cebola..." (OP14)*

*"... rechaço de melão." (OP14)*

*"... são os expurgos." (OP14)*

*"... foi com um xampu, na parte documental, ...." (OP14)*

*"Na parte física, as vezes o fluxo fica mais forte não se conseguindo atender a contento." (OP14)*

#### **7.1.1.9 Sugestões**

As sugestões foram direcionadas para o melhoramento da infraestrutura de comunicação e da compatibilização dos horários, atingindo ambas as sugestões, respectivamente, 38,5% dos entrevistados. Identificando-se desta forma os dois pontos críticos desta **ACI**.

Os seguintes relatos mostram o observado:

*"... a comunicação é assunto vital." (NP14)*

*"Uniformidade de horário para todos. O usuário ter disponível um horário conjunto, com todos os organismos." (OP14)*

## **7.1.2 Resultados obtidos em Sant'ana do Livramento / Rivera**

### **7.1.2.1 Localização física**

Todos os entrevistados mencionam como positiva a localização física da área de Controle Integrado, uma vez que congrega os organismos intervenientes e se encontra junto à fronteira física dos dois países.

Os depoimentos procuram ilustrar estes aspectos:

*"... a localização física é boa. Nunca ouvi problemas relativo quanto à isto. Estamos todos aqui nesta área que está junto à fronteira física ..." (OP24)*

*"É o ideal, quase ideal. Talvez seja a única em que se consegue dispor de quase todos os órgãos na mesma área... Inclusive quando se vende uma fronteira, na busca clientes em outras fronteiras, isto influencia muito..." (NP24)*

### **7.1.2.2 Compatibilização de Horários**

Dos entrevistados, 66,6% mencionam a não-existência da compatibilização dos horários dos organismos intervenientes; destes 55,5% mencionam especificamente o horário do **MGAP/ROU**. A troca de horário no verão é citada por 33,3% dos entrevistados como outro ponto de descompatibilização dos horários.

Os relatos seguintes descrevem as conclusões obtidas:

*"É um problema. Salta aos nossos olhos a falta de compatibilização dos horários dos órgãos intervenientes..."*  
(NP24)

*"Quando muda o horário de verão é um problema... acho que alguns órgãos não deveriam fechar ao meio dia. O banco também poderia vir antes. Há pouco compromisso de horário, deveria ser cumprido..."* (NP24)

*"Ainda não estamos trabalhando totalmente harmonizados..."*  
(OP24)

### **7.1.2.3 Intervenção na Carga**

Existe uma disposição de realizar as tarefas conjuntas, o processo tem acontecido, existindo um momento único para a intervenção dos organismos sanitários. A não-compatibilização dos sistemas da Receita Federal e da Aduana Uruguia não permitem um momento único de intervenção.

Os depoimentos procuram mostrar o verificado:

*"Vem a carga e todos os organismos da área sanitária intervêm. Os únicos não sintonizados são a Aduana uruguaia e a brasileira." (NP24)*

*"... fazer a conferência física em conjunto com a Aduana Uruguaia é difícil... O sistema diz se a carga vai ser conferida ou não, ou se é só documental. Quando existir um sistema único com o Uruguai será possível." (OP24)*

#### **7.1.2.4 Comunicação**

Nas conclusões verificadas nos depoimentos, cerca de 88% dos respondentes mencionam uma infraestrutura de comunicação interna satisfatória e uma externa com sérios problemas. Esta última com conseqüências negativas nos desembarços aduaneiros.

Os relatos ilustram o citado:

*"Até já melhorou um pouco. Mas é um problema, a telefonia na área do Porto Seco ( ACI ) é um problema .." (NP24)*

*"Péssima. Muito ruim. Telefone que funciona lá de vez em quando." (OP24)*

*"Tem problemas." (OP25)*



### **7.1.2.5 Procedimentos**

Os procedimentos são mais harmonizados pelos organismos na área sanitária, ( **MAA/BR**, **MGAP/ROU** e **MS/ANVS/BR**), com um entendimento da legislação pertinente de forma comum, excetuando-se a área de animais vivos do **MAA/BR** e **MGAP/ROU**.

Os procedimentos do **MT/ DNER** estão informatizados. Não existindo procedimentos físicos por este órgão na **ACI**, a Receita Federal o consulta para verificações. Os procedimentos da Receita Federal e Aduana Uruguaia são distintos.

As conclusões obtidas são ilustradas pelos seguintes depoimentos:

*"Se pensou bem o fato da Aduana Integrada. Não havia sentido o caminhão sofrer duas verificações, umas de cada lado da fronteira. Diminuiu o tempo necessário, foi inteligente, bem planejado." (NP24)*

*"O procedimento na Aduana Uruguaia e na Receita Federal são diferentes, não estão sintonizados. ...O problema é que não existe união nossa para harmonizar os procedimentos." (NP24)*

### **7.1.2.6 Gerenciamento**

Evidencia-se dificuldades com o gerenciamento da **BAGERGS**; cerca de 77,7% apontam problemas, como falta de autonomia, em parte consequência de gerenciamentos anteriores.

Os depoimentos esclarecem o posicionamento dos respondentes:

*"... é mal gerenciado. Gostaria que quando existisse problemas reportasse a algum órgão, como Receita Federal, porque não sei a quem me reportar." (NP24)*

*"O problema é ser limitado à receita Federal. Há muitas coisas que se solicita, mas depende de consultas a seus superiores em P. Alegre." (NP24)*

#### **7.1.2.7 Características Positivas**

Os entrevistados, cerca de 88,8% mencionam a infraestrutura de modo geral, como o aspecto mais positivo, facilitador para o desembaraço aduaneiro e desenvolvimento da integração. É citado também o preparo melhor dos despachantes aduaneiros quanto à legislação pertinente.

Através dos depoimentos, verifica-se o concluído:

*" A infraestrutura existente, a ampliação do pátio de estacionamento são aspectos positivos." (NP24)*

*"Assim é muito melhor todos juntos." (OP25)*

*"Os despachantes ... aqui tem um grau de exigência, historicamente superior a outras fronteiras. Fui em outras fronteiras para verificar, é verdade... Assim, coisas mais difíceis são feitas por aqui. Os despachantes daqui são mais preparados e conhecem muito mais a legislação que os outros pela maior exigência dos organismos." (NP24)*

#### **7.1.2.8 Problemas**

Os problemas observados referem-se principalmente à parte documental das cargas. Foi citada outrossim a fronteira do Chuí, com poucas exigências, como um problema para as demais fronteiras estabelecidas.

Os relatos procuram mostrar os pontos citados:

*"Foi um problema unicamente de origem documental que levou nove dias." (OP24)*

*"Os problemas conjugam a parte documental e exigência dos organismos. Os documentais acontecem com maior frequência, mas se resolve em pouco tempo, um ou dois dias no máximo." (NP25)*

*"... dificulta a nossa fronteira o Chuí não ter balança..." (NP24)*

### 7.1.2.9 Sugestões

Na análise das sugestões apresentadas, observa-se que o alto índice verificado quanto ao horário não se confirma como algo prioritário para melhorias, pelos depoimentos de cerca de 33,3%; possivelmente houve uma adaptação ao fato ou não identificação deste item ao baixo fluxo de trocas comerciais no momento. Maior entrosamento, melhor relacionamento interno e a comunicação externa conjuntamente respondem por 77,7% dos depoimentos, como pontos a serem aprimorados. Verifica-se a necessidade de melhorias no âmbito legal (horários), de infraestrutura (comunicação externa) e no âmbito das relações humanas (entrosamento, melhor relacionamento).

Os depoimentos ilustram as sugestões registradas:

*"Reuniões, conversar mais..." (NP24)*

*"... união entre os chefes de órgãos para aprimorar e solucionar problemas. Haver mais reuniões ..." (NP24)*

*"... ocorrer reuniões, maior entrosamento." (NP25)*

*"Precisamos de reuniões para resolver os problemas em conjunto." (OP25)*

*"Deveríamos ter uma ou duas pessoas disponíveis para estudar, sentar e conversar..." (OP24)*

*"...que se aplique o horário do MERCOSUL." (NP25)*

*"... interligar os sistemas para melhorar a comunicação." (OP24)*

### **7.1.3 Resultados obtidos em Uruguaiana / Paso de Los Libres**

#### **7.1.3.1 Localização Física**

Todos os entrevistados colocaram como positivo o aspecto de localização física, aliado ao aspecto da integração proporcionada entre todos os envolvidos no processo.

Os relatos esclarecem:

*"Acredito adequada ..."* (OP34)

*"Estamos muito bem,..."* (NP34)

*"Está ótima a localização e os resultados."* (OP34)

*"As condições são ótimas em questões operativas, em todos os sentidos estão bem.Reduz custos à todos os órgãos que intervêm. Concentrados a parada é uma só, em geral os tempos são menores. Existe problemas de comunicação, que são graves neste tipo de integração."* (NP36)

#### **7.1.3.2 Compatibilização de Horários**

Todos posicionaram-se de forma unânime: não há compatibilização dos horários entre os organismos intervenientes. O horário estabelecido no **MERCOSUL** não se verificam em todos os órgãos na **ACI**.

Os depoimentos seguintes registram a conformidade de opinião:

*" A compatibilização de horários é necessária." (NP34)*

*" Tem diferenças nos horários, além do mais o Brasil aplica o horário de verão ..." (OP34)*

*" É algo que precisa ser compatibilizado, nós entendemos que o horário é o do MERCOSUL..". (OP36)*

*" Não só aqui, como em todas as fronteiras, há problemas de horário." (OP34)*

*" ... deveria ser compatibilizado." (OP34)*

*" O fato da descompatibilização faz com que seja necessário pagar pedágios e taxas do lado argentino." (NP34)*

### **7.1.3.3 Intervenção na Carga**

O momento de intervenção na carga é realizada de forma independente, assim registrado por 72,7% dos entrevistados. O **MAA**, **SENASA** e serviço de classificação da **EMATER** realizam as atividades com certa conformidade.

O fato é comprovado pelos seguintes relatos:

*" ... comportam-se de forma isolada." (NP34)*

*" Cada órgão independentemente ..." (NP34)*

*" Cada um faz a sua intervenção em momentos diferentes."*

**(OP34)**

*" As intervenções sanitárias são no mesmo momento." (OP36)*

#### **7.1.3.4 Comunicação**

Na opinião de cerca de 72,7% dos entrevistados, a comunicação interna e externa não apresentam maiores dificuldades. Contudo é mencionado o problema da não instalação do sistema informatizado argentino, dependente da definição de quem instalará os cabos telefônicos necessários até a **ACI**. Os cabos estão instalados até a Rede Ferroviária em Uruguiana.

Os relatos elucidam o registrado:

*"Estamos bem, temos um bom fluxo de comunicação. Há uma boa estrutura aqui, neste aspecto estamos bem servidos." (OP34)*

*" Diríamos que interno e externo nós temos o que se tem de mais moderno." (OP34)*

*" Agora estamos bem de comunicação." (OP36)*

*" Este aspecto de comunicação ainda pode ser melhorado." (OP36)*

*" Existe interna e externa. O problema é a instalação do Sistema MARIA ( Aduana Argentina), não se tem linhas exclusivas para transmissão de dados. Na Rede Ferroviária já está instalado, sem problemas." (OP36)*

### 7.1.3.5 Procedimentos

De forma geral há uma continuidade dos procedimentos realizados até então. Verifica-se, nos órgãos públicos, a preocupação de uniformizar os procedimentos em seu âmbito, em todos os pontos de desembarço aduaneiro. O objetivo desta uniformização é evitar o entendimento da legislação pertinente de formas distintas.

Os depoimentos esclarecem o identificado:

*" Exatamente os mesmos, cada país atende as suas exigências."*

(OP36)

*" Para diminuir as diferenças nos procedimentos, existe dentro do órgão, reuniões com todos os pontos, onde se discutem e se procura harmoniza-los. "* (OP34)

*" Depois que a legislação foi harmonizada com um Manual, os procedimentos são iguais, a vistoria as vezes é diferente, conforme o porto, aeroporto ou fronteira pelas peculiaridades e tipo de carga. Quando a lei não é clara, há divergências e procedimentos distintos."* (OP34)

### 7.1.3.6 Gerenciamento

Os respondentes, cerca de 36%, mencionaram não existirem problemas quanto ao gerenciamento. Os demais entrevistados não verificaram problemas com a gerência mas



com a qualidade do pessoal que realiza as tarefas e a manutenção e a disponibilidade dos equipamentos.

Os seguintes depoimentos ilustram o mencionado:

*" Disponibilizam todos os serviços pedidos, não temos grandes problemas com o gerenciamento." (OP34)*

*" A gente detecta algumas falhas, deficiências, quanto à pessoal e equipamentos." (NP34)*

#### **7.1.3.7 Características Positivas**

Identifica-se positivamente, para um processo de integração, que 36% dos entrevistados responderam que o espírito de cooperação dos órgãos intervenientes é o ponto mais positivo, enquanto outros 36% apontam para a agilidade e rapidez.

Os relatos expressam o observado:

*" ... diria que o espírito de cooperação entre os intervenientes ocorreu sempre que chamados para participar de algum debate ou avaliação de alguma dificuldade." (OP34)*

*" A agilidade, a rapidez para a liberação das cargas." (OP36)*

#### **7.1.3.8 Problemas**

O não-atendimento das exigências do país importador, aliado a documentação incompleta são apresentados como os maiores entraves ao processo de desembaraço, registrado por cerca de 45,4% dos entrevistados. Poucos citaram aspectos operacionais e roubo de cargas como problemas.

Os depoimentos registram o principal problema verificado:

*" Aprendemos uma carga de laranja sem documentação, que acabou sendo destruída." (OP34)*

*" Os problemas que surgem são quando o importador ou exportador não atendem as exigências. A falta de documentação é um deles ..." (OP36)*

*" Falta de documentação é ainda um problema comum, ainda ocorre." (NP34)*

#### **7.1.3.9 Sugestões**

Não ocorreu uma concentração em pontos específicos, em relação às sugestões para o aprimoramento da **ACI**, concluindo-se que as melhorias necessárias são pontuais. Foram citadas sugestões relativas a: melhoria da infraestrutura na comunicação externa, implantação de procedimentos comuns, qualificar e quantificar

os recursos humanos, horários harmonizados e menos burocracia. As sugestões estão relacionadas com o atendimento a algum organismo público e/ou para um melhor atendimento aos usuários do sistema.

Os seguintes depoimentos esclarecem algumas sugestões:

*" ... o problema do funcionamento seria resolvido com mais funcionários." (NP34)*

*" ... cursos de relações humanas e concursos seriam bons." (OP34)*

*" ... adequarem o horário." (NP34)*

*" ... cabos telefônicos para a instalação do Sistema MARIA." (OP36)*

*" ... comunicação com o Sistema MARIA aqui no terminal." (OP34)*

## **7.2 Conclusões da análise das entrevistas**

A localização física dos órgãos intervenientes, num mesmo espaço físico, claramente salientou-se como relevante ao processo de integração. A proximidade física proporciona o encontro, as trocas de experiências e, conseqüentemente, possibilidades de aperfeiçoar a integração, conforme o previsto no **Dec. Nº1.280 e 1.281 de 14/10/94**, sobre *controles integrados* no **MERCOSUL**.

A compatibilização de horários entre os organismos envolvidos no desembaraço aduaneiro, verificou-se ser o problema determinante e ponto crítico nas três Áreas de Controle Integrado. As legislações pertinentes de cada país, que regem as atividades profissionais dos técnicos nas **ACI's**, não foram adaptadas às **resoluções do GMC**.

Identifica-se com clareza uma atitude proativa nas Áreas de Controle Integrado de Jaguarão/Rio Branco e de S. do Livramento/Rivera, para unificar o momento de intervenção na carga, existindo, por parte dos organismos sanitários, em ambos os locais, geralmente ações conjuntas, exceto na área de animais vivos. Na **ACI** de Uruguaiana/Paso de Los libres há intervenção conjunta do **MAA/BR** e **SENASA/AR**, exceto no caso de animais vivos. Em nenhuma **ACI** verifica-se um único momento de intervenção na carga por parte das Aduanas e Receita Federal no entanto não se descarta futuramente a interligação dos sistemas informatizados aduaneiros.

Quanto ao aspecto de comunicação interna, na **ACI** Jaguarão/Rio Branco e Uruguaiana/Paso de Los Libres há uma satisfação quanto aos serviços prestados, não se verificando o mesmo em S. do Livramento/Rivera.

A infraestrutura de comunicação externa é deficitária nas três Áreas de Controles Integrados, prejudicando sensivelmente o desembaraço aduaneiro, uma vez que os sistemas informatizados são dependentes de linhas telefônicas para a transmissão de dados.

Todo o processo de integração envolve procedimentos harmonizados e conjuntos, todavia não ocorre como norma de atuação nas **ACI's**. Na **ACI** de S. Livramento / Rivera é onde existe maior uniformização de procedimentos, nas demais existe um consenso de harmonizar.

O gerenciamento na **ACI** de Jaguarão/Rio Branco apresenta alta satisfação por parte dos usuários, enquanto na **ACI** Uruguaiana/Paso de Los Libres são apontados alguns problemas quanto à qualificação dos funcionários nas ações operacionais. É na **ACI** de S. do Livramento/Rivera que se detecta problemas gerenciais, focalizados na falta de autonomia gerencial.

O espírito de cooperação é registrado como a característica mais positiva na **ACI** de Uruguaiana / Paso de Los Libres, conotação altamente relevante, considerando que este terminal concentra 80% do transporte de carga rodoviário internacional, no **RS**.

A infraestrutura existente é a característica positiva identificada nas **ACI's** de Jaguarão / Rio Branco e S. do Livramento / Rivera.

A documentação incompleta e o não-atendimento das exigências dos países importadores é mencionado como o aspecto não positivo nas três áreas de Controles Integrados. Pode-se concluir que os envolvidos no processo de importação e exportação não apresentam a devida qualificação e as informações requeridas, exigências de um mercado altamente competitivo como este.

A sugestão comum nas três **ACIs** , para melhorias, é quanto à infraestrutura de comunicação externa. As demais sugestões contemplam situações pontuais. Na **ACI** Jaguarão/Rio Branco sugere-se melhorias na harmonização de horários e na **ACI** de S. do Livramento/Rivera o foco é a melhora no relacionamento interno. No contexto atual, a comunicação é propulsora dos avanços tecnológicos e humanos: priorizar o melhoramento da infraestrutura de comunicação é indiscutível. A harmonização dos

horários de atendimento deve estar contemplada nas ações gerenciais e administrativas dos órgãos públicos, como aspecto de consolidação do processo de integração, desenvolvimento e crescimento das trocas comerciais.

## **CAPÍTULO 8 RESULTADO DA PESQUISA QUANTITATIVA**

Neste capítulo são apresentados os resultados referentes ao questionário aplicado junto aos despachantes aduaneiros e motoristas de carga. As respostas obtidas foram quantificadas e analisadas estatisticamente através do *software SPSS* (Statistical Package for Social Sciences) e se verificou a existência de diferenças estatísticas nas médias das variáveis analisadas nas Áreas de Controle Integrado pesquisadas, através do teste ANOVA.

### **8.1. INFRAESTRUTURA INTERNA**

São abordadas as variáveis relacionadas com a infraestrutura interna nas três Áreas de Controle Integrado de cargas - **ACI**/cargas.

Tabela 2 - Refere-se aos resultados sobre o relacionamento dos organismos intervenientes, Receita Federal; Aduanas; Ministério da Agricultura ambos os países; BAGERGS; Ministério dos Transportes; Ministério da Saúde/ANVS.

**TABELA 2 : RELACIONAMENTOS**

Organismos	Jaguarão			Livramento			Uruguaiana		
	Média	Desvio Padrão	n	Média	Desvio Padrão	n	Média	Desvio Padrão	N
<b>Receita Federal</b>	2,75	1,37	61	2,88	0,95	56	3,03	1,09	332
<b>Aduanas</b>	3,27	1,19	63	3,27	0,90	56	3,05	2,42	325
<b>M. Agricultura</b>	3,58	0,96	64	3,34	0,96	56	2,75	1,08	302
<b>BAGERGS</b>	3,77	0,88	62	3,25	1,03	56	2,82	1,04	276
<b>M. dos Transportes</b>	3,39	1,07	61	3,52	0,99	56	2,62	1,04	310
<b>M. da Saúde</b>	3,76	1,06	59	3,34	0,84	56	3,22	1,09	310

Fonte: Coleta de dados

- A escala de qualificação é do "excelente" ao "péssimo".
- Em relação aos conceitos sobre o relacionamento dos usuários com os organismos envolvidos no processo de importação e exportação, observa-se que:
  - Em Jaguarão a melhor média foi a da concessionária **BAGERGS**, 3,77, e a média mais baixa foi a da Receita Federal, 2,77;



- Em S. do Livramento, a melhor média foi a do Ministério dos Transportes de ambos os países, 3,52, e a média mais baixa foi a da Receita Federal, 2,88;
- Em Uruguaiiana, o Ministério da Saúde obteve a melhor média, 3,22 enquanto a média mais baixa foi a do Ministério dos Transportes de ambos os países, 2,62.

**TABELA 3 : COMPARATIVO DAS MÉDIAS REGISTRADAS**

Organismos	Médias			Média	n	Significância
	Jaguarão	S. Livramento	Uruguaiiana	Geral		
<b>Receita Federal</b>	2,75	2,88	3,03	2,97	449	Não obs.
<b>Aduanas</b>	3,27	3,27	3,05	3,11	444	Não obs.
<b>M. da Agricultura</b>	3,58	3,34	2,75	2,95	422	(1)
<b>BAGERGS</b>	3,77	3,25	2,82	3,03	394	(2)
<b>M. dos Transportes</b>	3,39	3,52	2,62	2,84	427	(3)
<b>M. da Saúde</b>	3,76	3,34	3,22	3,31	425	(4)

Fonte: Coleta de dados

Na tabela acima, pode-se observar o seguinte:

(1) existe diferença na percepção dos entrevistados nas fronteiras de Jaguarão e S. do Livramento (**BR / ROU**) em relação à fronteira de Uruguaiiana (**BR / AR**).

(2) existe diferença na percepção dos entrevistados nas fronteiras de

Jaguarão e S. do Livramento (**BR / ROU**) em relação à fronteira de Uruguaiana (**BR / AR**) e de Jaguarão com S. do Livramento.

(3) existe diferença na percepção dos entrevistados nas fronteiras de Jaguarão e S. do Livramento (**BR / ROU**) em relação à fronteira de Uruguaiana (**BR / AR**).

(4) existe diferença na percepção dos entrevistados na fronteira de Jaguarão (**BR / ROU**) em relação às fronteiras de S. do Livramento (**BR / ROU**) e Uruguaiana (**BR / AR**).

A Tabela 4 apresenta a percepção quanto à comodidade dos serviços de Infraestrutura.

**TABELA 4 : COMODIDADE**

<b>Descrição</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>N</b>
<b>Jaguarão</b>	2,95	1,10	64
<b>S. do Livramento</b>	3,12	1,06	56
<b>Uruguaiana</b>	3,52	1,08	335
<b>MÉDIA</b>	3,39	1,10	-
<b>TOTAL</b>	-	-	455

Fonte: Coleta de dados

Houve diferenças significativas na percepção dos entrevistados da fronteira de Uruguaiana (**BR/AR**) em relação às fronteiras de Jaguarão e S. do Livramento (**BR/ROU**) quanto a comodidade.

A Tabela 5 refere-se à avaliação da higiene geral e dos banheiros.

**TABELA 5: HIGIENE E BANHEIROS**

<b>Descrição</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>N</b>
<b>Jaguarão</b>	3,27	1,19	65
<b>S. do Livramento</b>	3,09	1,13	56
<b>Uruguaiiana</b>	3,94	1,09	341
<b>MÉDIA</b>	3,75	1,16	-
<b>TOTAL</b>	-	-	460

Fonte: Coleta de dados

A melhor média foi observada em Uruguaiiana. Houve diferença na percepção dos entrevistados entre Jaguarão e S. do Livramento em relação a Uruguaiiana. O resultado é significativo considerando que o trânsito de Uruguaiiana é cerca de 12.000 caminhões;/mês, enquanto S. do Livramento está em torno de 1.000 caminhões;/mês.

A Tabela 6 refere-se à avaliação quanto à segurança da carga.

**TABELA 6 : SEGURANÇA DA CARGA**

<b>Descrição</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>N</b>
<b>Jaguarão</b>	3,53	1,04	65
<b>S. do Livramento</b>	3,52	0,94	55
<b>Uruguaiiana</b>	3,48	1,07	431
<b>MÉDIA</b>	3,49	1,05	-
<b>TOTAL</b>	-	-	461

Fonte: Coleta de dados

A avaliação média das três fronteiras foi de 3,49, existindo um bom serviço de segurança de cargas dentro dos terminais alfandegários.

O teste de significância não acusou diferenças significativas ao nível de 0,05.

A Tabela 7 compara a avaliação da segurança do caminhoneiro nas três fronteiras.

**TABELA 7 : SEGURANÇA DO CAMINHONEIRO**

<b>Descrição</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>N</b>
Jaguarão	3,74	1,07	66
S. do Livramento	3,49	0,95	53
Uruguaiana	3,46	1,28	344
<b>MÉDIA</b>	3,50	1,22	-
<b>TOTAL</b>	-	-	463

Fonte: Coleta de dados

A melhor avaliação foi a de Jaguarão com uma média de 3,74. O teste de significância não registrou diferenças significativas entre as avaliações verificadas nas três fronteiras.

A Tabela 8 compara as Áreas de Controle Integrado quanto à disponibilidades das informações.

**TABELA 8 : DISPONIBILIDADE DE INFORMAÇÕES**

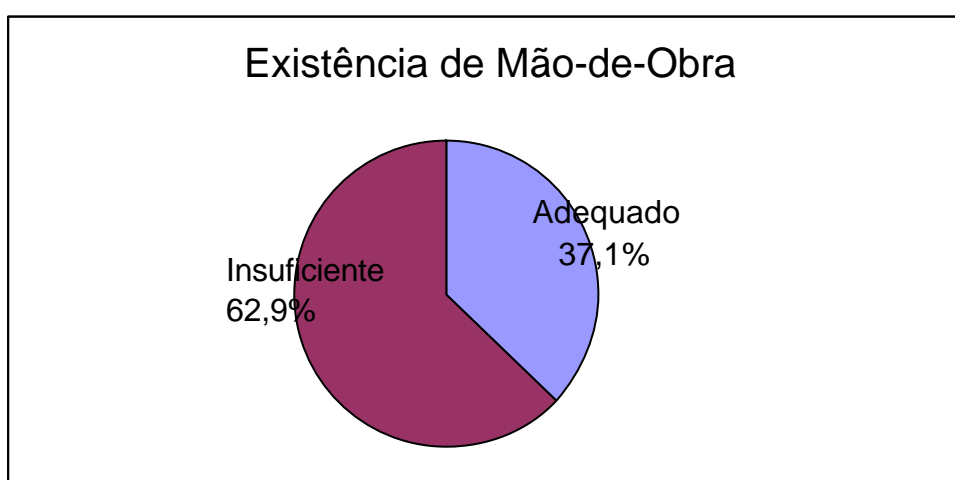
<b>Descrição</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>n</b>
<b>Jaguarão</b>	3,27	1,16	65
<b>S. do Livramento</b>	2,94	0,98	56
<b>Uruguaiana</b>	2,84	1,14	341
<b>MÉDIA</b>	2,91	1,14	-
<b>TOTAL</b>	-	-	462

Fonte: Coleta de dados

A média de Jaguarão foi a melhor, com 3,27, enquanto em Uruguaiana observou-se a média mais baixa, 2,84.

O teste de significância acusou uma diferença significativa percebida entre os entrevistados entre a fronteira de Jaguarão (**BR / ROU**) e Uruguaiana (**BR / AR**).

O Gráfico 1 apresenta a avaliação quanto ao pessoal disponível para movimentação das cargas considerando as três áreas de Controle Integrado.



Fonte: Coleta de Dados

Cerca de 62,9% das respostas válidas apontam como sendo necessário um maior número de pessoas, 37,1% acreditam ser adequado o número de pessoas dentro do atual movimento de cargas, considerando as três Áreas de Controle Integrado.

A Tabela 9 apresenta a avaliação considerando as necessidades de mão de obra para a movimentação de cargas em cada Área de Controle Integrado.

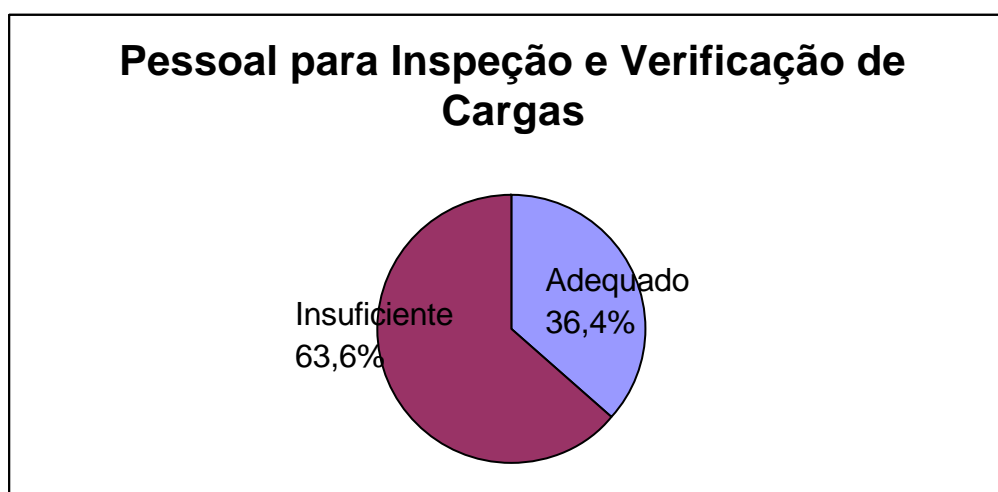
**TABELA 9 : MÃO DE OBRA PARA MOVIMENTAÇÃO  
DE CARGAS EM CADA ACI / cargas**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguaiana	
	%	N	%	N	%	N
Adequado	40	26	34	18	37,1	126
Insuficiente	60	39	66	35	62,9	214
<b>TOTAL</b>	100	65	100	54	100	340

Fonte: Coleta de dados

Nas ACI's de Jaguarão, S. do Livramento e Uruguaiana, mais da metade dos usuários responderam que é preciso um maior número de pessoas para a movimentação das cargas, 60%, 66% e 62,9% respectivamente. A maior percentagem de usuários que consideram adequado o número de pessoas para movimentação de cargas verificou-se em Jaguarão, 40% e a menor em S. do Livramento, 34% dos usuários.

No Gráfico 2 observa-se os resultados da avaliação quanto à disponibilidade de pessoal para a inspeção e verificação das cargas nas ACIs.



Fonte: Coleta de dados

Observa-se que a maioria dos usuários, 63,6%, considera insuficiente o número de pessoas disponíveis para a inspeção e verificação das cargas nos diferentes organismos envolvidos, enquanto 36,4% consideram adequado o número de pessoas existentes.

A Tabela 10 apresenta a avaliação considerando o pessoal disponível para inspeção e verificação das cargas em cada **ACI**/cargas.

**TABELA 10 : DISPONIBILIDADE DE PESSOAL PARA INSPEÇÃO E VERIFICAÇÃO EM CADA ACI**

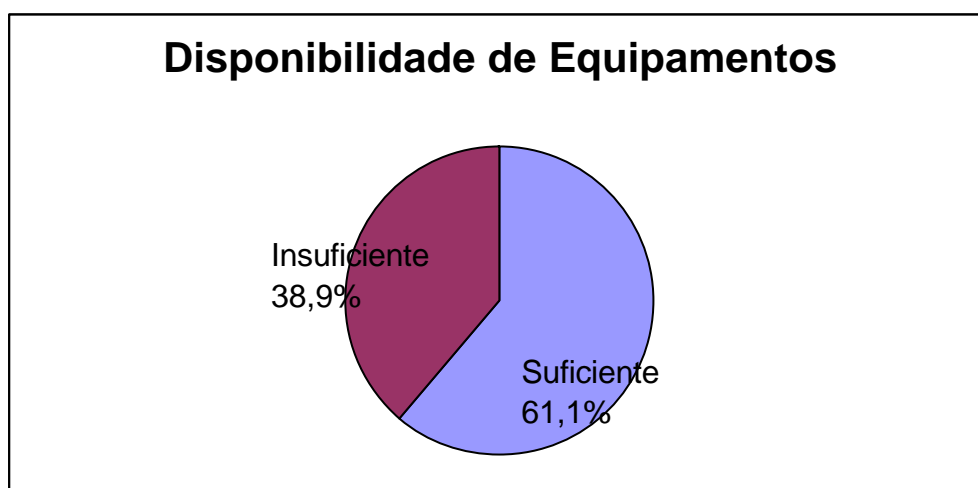
Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguaiana	
	%	n	%	N	%	n
<b>Adequado</b>	45,5	30	40,0	22	34,1	116
<b>Insuficiente</b>	54,5	36	60,0	33	65,9	204
<b>TOTAL</b>	100	66	100	55	100	320

Fonte: Coleta de dados

Observa-se que a maioria dos usuários aponta para a necessidade de maior número de pessoas para a inspeção e verificação de cargas, 54,5% em Jaguarão, 60% em S. do Livramento e 65,9% em Uruguaiana.

A maior percentagem de usuários que assinalam como adequado o número de pessoas é de 45,5% em Jaguarão.

O Gráfico 3 indica os resultados da avaliação quanto à disponibilidade de equipamentos para a movimentação das cargas.



Fonte: Coleta de dados

Cerca de 61,1% dos usuários das três fronteiras consideram como suficiente os equipamentos existentes para a movimentação de cargas, enquanto 38,9% assinalam deficiências de equipamentos.

A Tabela 11 indica a avaliação a respeito da disponibilidade de equipamentos em cada **ACI** para a movimentação das cargas.

**TABELA 11 : DISPONIBILIDADE DE EQUIPAMENTOS  
EM CADA ACI**

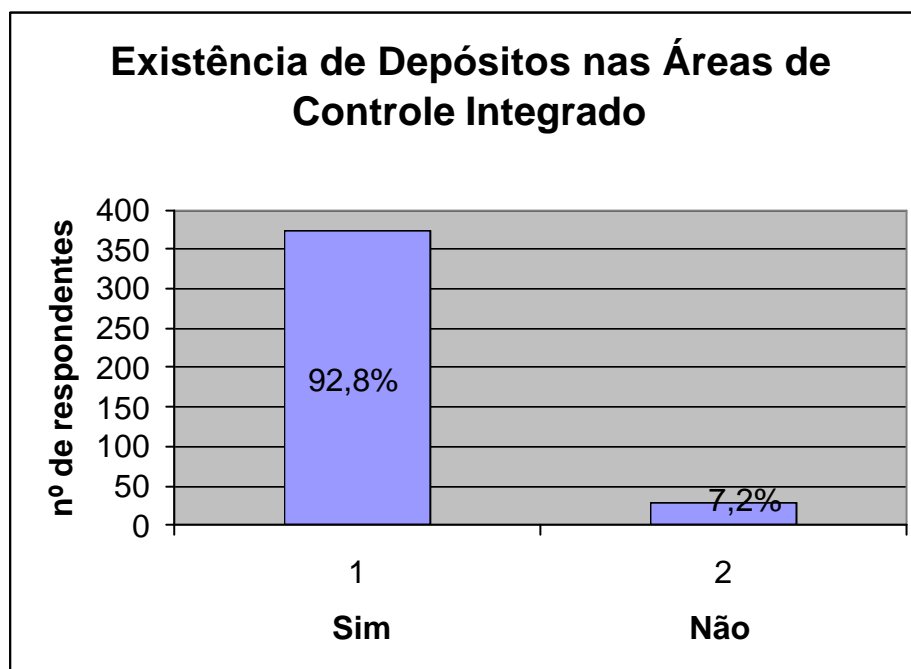
Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguaiana	
	%	N	%	N	%	N
<b>Suficiente</b>	68,2	45	61,1	33	59,8	199
<b>Insuficiente</b>	31,8	21	38,9	21	40,2	134
<b>TOTAL</b>	100	66	100	54	100	333

Fonte: Coleta de dados



Os dados evidenciam que, em Jaguarão, 68,2% consideram suficiente os equipamentos existentes, enquanto, em S. do Livramento e Uruguaiana, os dados são de 61,1% e 59,8%, respectivamente. Os dados de Uruguaiana apontam um maior número de usuários (40,2%) que consideram insuficiente os equipamentos existentes, enquanto em S. do Livramento é de 38,9% e, em Jaguarão, de 31,8%.

O Gráfico 4 refere-se à existência de depósitos nas **ACIs**.



Fonte: Coleta de dados

A existência de depósitos é confirmada pela grande maioria dos usuários, 92,8%, enquanto 7,2% responderam negativamente, concluindo-se que os mesmos desconhecem a existência de depósitos para as cargas nas **ACIs**.

A Tabela 12 apresenta dados específicos sobre os depósitos nas três **ACIs**.

**TABELA 12 : EXISTÊNCIA DE DEPÓSITOS  
EM CADA ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguaiana	
	%	N	%	N	%	N
<b>Sim</b>	98,5	66	98	50	90,6	259
<b>Não</b>	1,5	1	2	1	9,4	27
<b>TOTAL</b>	100	67	100	51	100	286

Fonte: Coleta de dados

Cerca de 98,5% dos usuários confirmam a existência de depósitos em Jaguarão, e 98% em S. do Livramento. Em Uruguaiana 9,4% dos usuários desconhecem a existência de depósitos.

A Tabela 13 mostra a avaliação das condições dos depósitos nas Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 13 : CONDIÇÕES DOS DEPÓSITOS**

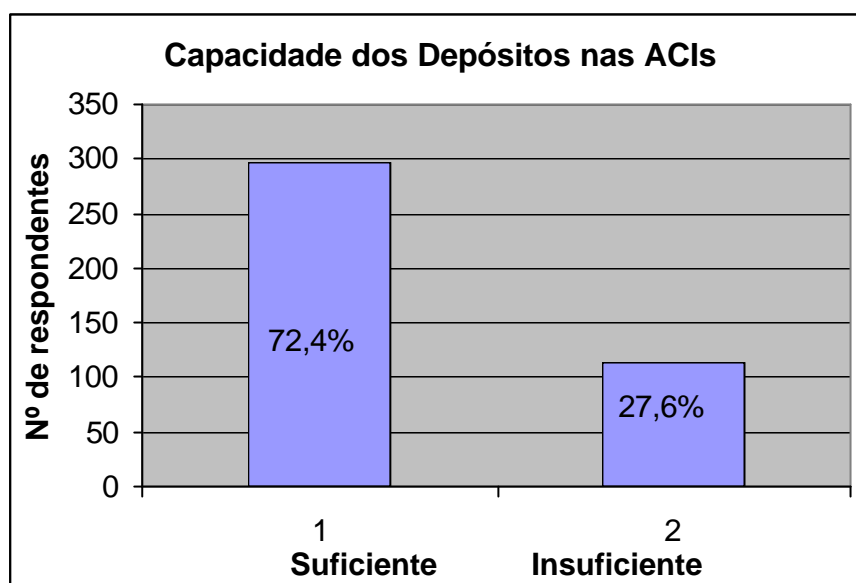
Descrição	Média	D. Padrão	N
<b>Jaguarão</b>	3,51	0,91	66
<b>S. do Livramento</b>	3,19	0,80	51
<b>Uruguaiana</b>	3,55	0,96	300
<b>MÉDIA</b>	3,50	0,94	-
<b>TOTAL</b>	-	-	417

Fonte: Coleta de Dados

Uruguaiana e Jaguarão a melhor média na avaliação das condições dos depósitos.

Verificou-se diferença significativa entre as médias obtidas em Uruguaiana e S. do Livramento.

O Gráfico 5 refere-se à capacidade de armazenamento dos depósitos.



Fonte: Coleta de dados

A maioria dos usuários das três fronteiras, 72,4%, consideram suficiente a capacidade dos depósitos, enquanto 27,6% evidenciam como insuficiente as atuais capacidades de armazenamento dos depósitos.

A Tabela 14 apresenta resultados considerando a capacidade de armazenamento especificamente nas três ACIs.

**TABELA 14 : CAPACIDADE DOS DEPÓSITOS EM CADA ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguiana	
	%	n	%	n	%	N
Suficiente	60,9	39	90,0	45	72,0	213
Insuficiente	39,1	25	10,0	5	28,0	83
<b>TOTAL</b>	100	64	100	50	100	296

Fonte: Coleta de dados

É em S. do Livramento que se verifica a maior percentagem de usuários que apontam como suficiente a capacidade de armazenamento dos depósitos, enquanto em Jaguarão e Uruguaiana é de 60,9% e 72,0% respectivamente. Verifica-se em Jaguarão a percentagem mais elevada de usuários que consideram insuficiente a capacidade de armazenamento dos depósitos: cerca de 39,1%.

A Tabela 15 apresenta os resultados da avaliação do sistema de chamada dos caminhoneiros nas ACIs.

**TABELA 15 : AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE CHAMADA DOS CAMINHONEIROS**

<b>Categorias</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>N</b>
<b>Jaguarão</b>	3,73	1,09	67
<b>S. do Livramento</b>	2,77	1,12	53
<b>Uruguaiana</b>	3,01	1,18	324
<b>MÉDIA</b>	3,09	1,19	-
<b>TOTAL</b>	-	-	444

Fonte: Coleta de dados

O sistema de chamadas dos alto-falantes teve a melhor avaliação pelos usuários, em Jaguarão, com 3,77. A pior avaliação foi a de S. do Livramento, 2,77.

O teste de significância registrou diferenças significativas da média de Uruguaiana e S. do Livramento, em relação à média de Jaguarão.

A Tabela 16 apresenta a avaliação dos sistema de chamada dos despachantes.

**TABELA 16 : SISTEMA DE CHAMADA DOS DESPACHANTES**

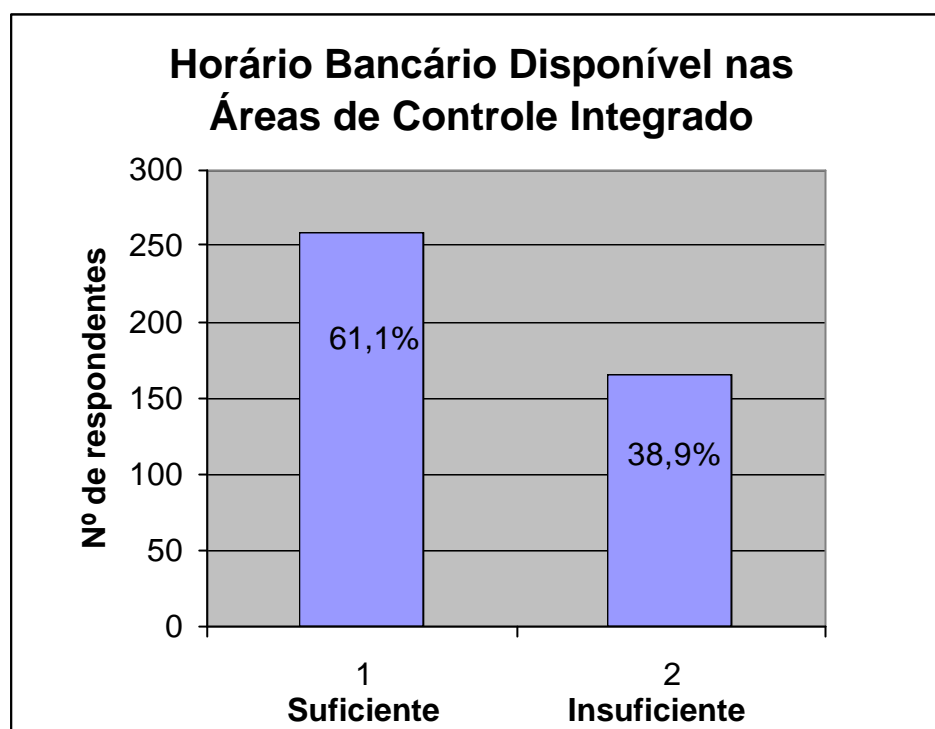
<b>Categorias</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>N</b>
<b>Jaguarão</b>	3,50	1,15	68
<b>S. do Livramento</b>	2,66	0,89	50
<b>Uruguaiana</b>	2,97	1,20	330
<b>MÉDIA</b>	3,02	1,18	-
<b>TOTAL</b>	-	-	448

Fonte: Coleta de dados

Repete-se a avaliação verificada quanto à chamada dos caminhoneiros: em Jaguarão obtêm-se a média mais elevada, 3,50. A média mais baixa foi verificada em S. do Livramento.

Existe diferença significativa percebida pelos usuários, nas médias de Jaguarão em relação às de S. do Livramento e de Uruguaiana.

O Gráfico 6 apresenta a avaliação do horário bancário disponível para as operações comerciais.



Fonte: Coleta de dados

De um modo geral, verifica-se que os usuários consideram suficiente o horário bancário disponível, 61,1%; entretanto 38,9% consideram-no insuficiente.

A Tabela 17 apresenta a avaliação do horário bancário por Área de Controle Integrado.

**TABELA 17 : HORÁRIO BANCÁRIO EM CADA ACI**

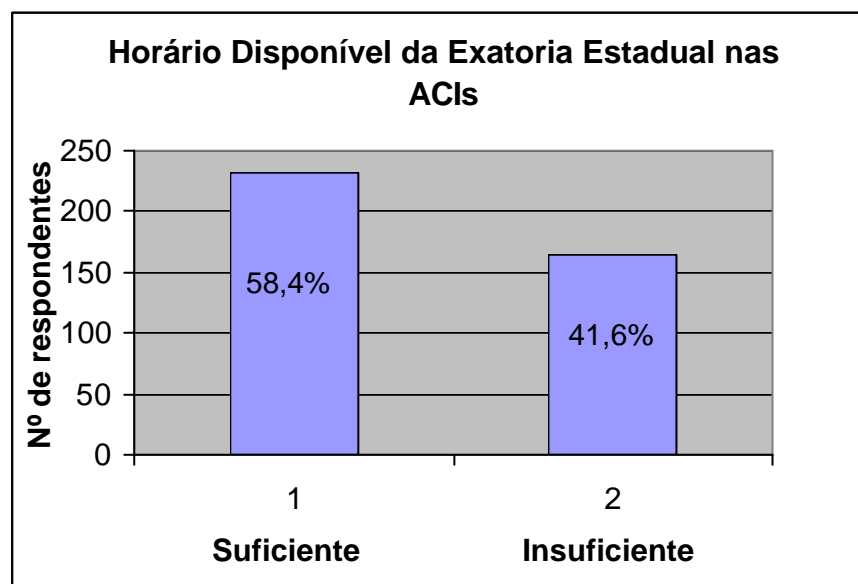
Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguaiana	
	%	N	%	n	%	N
Suficiente	52,5	32	45,8	22	65,1	205
Insuficiente	47,5	29	52,2	26	34,9	110
<b>TOTAL</b>	100	61	100	48	100	315

Fonte: Coleta de dados.

Em Uruguaiana, encontra-se o número mais elevado de usuários que consideram o horário suficiente, 65,1%, enquanto em S. do Livramento e Jaguarão respectivamente, 45,8% e 52,5%, o consideram suficiente.

Em S. do Livramento, a maioria 54,2%, considera o horário bancário insuficiente, fato confirmado pelo horário bancário disponibilizado pelo **BANRISUL**, 13:30 - 15:00 horas. A incidência de insatisfeitos é, respectivamente, de 47,5% e 34,9%, em Jaguarão e Uruguaiana. O menor número de usuários insatisfeitos ocorre em Uruguaiana e é reflexo do horário mais amplo disponibilizado aos usuários pelo **BANRISUL**, 10:00 - 18:00 horas.

O Gráfico 7 apresenta a avaliação do horário disponível pela Exatoria Estadual.



Fonte: Coleta de dados

Os dados evidenciam que a maioria está satisfeita com o horário disponibilizado pela Exatoria Estadual, não se constituindo um fator limitante ao andamento dos despachos aduaneiros para a maioria dos usuários.

A Tabela 18 indica os resultados da avaliação do horário disponibilizado pela Exatoria Estadual em cada Área de Controle Integrado.

**TABELA 18 : HORÁRIO DA EXATORIA ESTADUAL EM CADA ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguaiana	
	%	n	%	n	%	N
<b>Suficiente</b>	48,3	28	66,7	30	59,2	174
<b>Insuficiente</b>	51,7	30	33,3	15	40,8	120
<b>TOTAL</b>	100	68	100	45	100	294

Fonte: Coleta de dados.

Considerando os dados de Jaguarão, observa-se que a maioria, 51,7%, considera insuficiente o horário, configurando-se aspecto relevante para esta fronteira. Em S. do Livramento e Uruguaiana, respectivamente 66,7% e 59,1%, consideram-se satisfeitos com o horário disponibilizado.

A Tabela 19 indica a avaliação do estado das instalações internas nas Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 19 : CONDIÇÕES DAS INSTALAÇÕES INTERNAS**

Descrição	Média	Desvio Padrão	N
<b>Jaguarão</b>	3,51	1,00	64
<b>S. do Livramento</b>	3,29	0,65	55
<b>Uruguaiana</b>	3,43	1,01	330
<b>MÉDIA</b>	3,43	0,97	-
<b>TOTAL</b>	-	-	449

Fonte: Coleta de dados.



O teste de significância não verificou diferenças significativas entre as médias das três Áreas de Controle Integrado.

Considerando as avaliações realizadas quanto à infraestrutura interna nas três fronteiras integradas, observou-se diferenças significativas nas médias verificadas quanto à comodidade dos usuários em relação aos serviços, higiene, disponibilidade de informações, sistema de chamada dos caminhoneiros e condições dos depósitos.

A melhor média verificada no aspecto comodidade dos usuários e higiene foi observada na **ACI** de Uruguaiana/Paso de Los Libres. É um fato relevante considerando o volume do fluxo de trânsito de cargas por esta fronteira cerca de 119.658 caminhões até outubro de 2000, conforme os dados da **BAGERGS** e Delegacia da Receita Federal enquanto, no mesmo período, em Jaguarão/Rio Branco foi de 17.391 e em Sant'ana do Livramento/ Rivera foi de 9.615 caminhões. Na **ACI** de Uruguaiana/Paso de Los Libres verificou-se a melhor média quanto às condições dos depósitos, aspecto favorável considerando o fluxo de cargas citados.

Quanto à disponibilidade de informações e ao sistema de chamada dos caminhoneiros, a melhor média verificou-se em Jaguarão/ Rio Branco, constituindo-se um referencial positivo no andamento e agilidade do processo de importação e exportação.

Não se verificou diferenças significativas nas médias relativas à segurança das cargas, segurança dos caminhoneiros e condições das instalações internas. Nas três **ACIs**, a maioria dos respondentes acusou uma deficiência de mão-de-obra para a movimentação de cargas, bem como de pessoal envolvido na verificação e inspeção

de cargas. Enquanto a necessidade de mão de obra para movimentação de cargas é de responsabilidade da **BAGERGS**, com possibilidades de solução mais imediata, a deficiência de pessoal para verificação e inspeção das cargas é de responsabilidade dos organismos públicos intervenientes.

Considerando a capacidade dos depósitos, equipamentos disponíveis para a movimentação das cargas, horário bancário e da Exatoria Estadual nas três **ACIs**, os usuários, em sua maioria, estão satisfeitos com o existente. Especificamente, observa-se insatisfação quanto ao horário bancário disponível em S. do Livramento/Rivera, por parte de cerca de 52,2% dos usuários, enquanto em Jaguarão/Rio Branco a insatisfação de cerca de 51% dos usuários é com o horário disponível da Exatoria Estadual.

## **8.2 INFRAESTRUTURA EXTERNA**

Refere-se aos aspectos de infraestrutura externa que influenciam a agilidade no desembaraço das cargas nas fronteiras consideradas.

A Tabela 20 refere-se à sinalização do acesso às Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 20 : ACESSO ÀS ÁREAS DE CONTROLE INTEGRADO**

Descrição	Média	Desvio Padrão	N
Jaguarão	2,22	1,09	68
S. do Livramento	3,10	0,82	56
Uruguaiiana	2,62	1,14	337
MÉDIA	2,62	1,12	-
TOTAL	-	-	461

Fonte: Coleta de dados.

A melhor média para a sinalização de acesso é a de S. do Livramento, 3,10. A pior média verificou-se em Jaguarão.

O teste de significância apontou diferenças significativas percebidas pelos usuários nas médias de S. do Livramento e Uruguaiiana em relação a Jaguarão e de S. do Livramento em relação a Uruguaiiana.

A Tabela 21 apresenta a avaliação do tempo necessário para acessar as Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 21 : TEMPO DE ACESSO ÀS ÁREAS DE CONTROLE INTEGRADO**

Descrição	Média	Desvio Padrão	n
Jaguarão	3,41	0,93	67
S. do Livramento	3,61	0,82	55
Uruguaiiana	2,93	1,07	336
MÉDIA	3,08	1,05	-
TOTAL	-	-	458

Fonte: Coleta de dados.

Verifica-se a melhor média em S. do Livramento, confirmando a questão anterior de melhor sinalização para o acesso à **ACI**. A média mais baixa foi a de Uruguaiana, o que é relevante em vista de ser essa a fronteira de maior movimento.

Verificou-se diferenças significativas nas médias de Jaguarão e S. do Livramento em relação à média de Uruguaiana.

A Tabela 22 refere-se a maior ou menor facilidade para as manobras de chegada e internas nas **ACIs**.

**TABELA 22 : FACILIDADE DE MANOBRAS**

<b>Descrição</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>N</b>
<b>Jaguarão</b>	3,85	0,65	68
<b>S. do Livramento</b>	3,90	0,74	53
<b>Uruguaiana</b>	3,86	0,74	338
<b>MÉDIA</b>	3,86	0,73	-
<b>TOTAL</b>	-	-	459

Fonte: Coleta de dados.

A melhor média foi a de S. do Livramento, 3,9, não se verificando diferenças significativas entre as médias das três **ACI's**.

A Tabela 23 refere-se à possibilidade de desvios do trânsito urbano para chegar à Área de Controle Integrado.

**TABELA 23 : DESVIO DO TRÂNSITO URBANO**

<b>Descrição</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>n</b>
<b>Jaguarão</b>	3,67	0,97	64
<b>S. do Livramento</b>	4,06	0,68	50
<b>Uruguaiana</b>	3,82	0,90	334
<b>MÉDIA</b>	3,83	0,89	-
<b>TOTAL</b>	-	-	448

Fonte: Coleta de dados.

A melhor média é em S. do Livramento, 4,06.

O teste de significância apontou diferenças significativas na média de S. do Livramento em relação à média de Jaguarão.

A Tabela 24 apresenta a avaliação das mudanças verificadas nos acessos à Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 24 : MUDANÇAS NOS ACESSOS ÀS ACIs**

<b>Descrição</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>n</b>
<b>Jaguarão</b>	4,01	0,54	64
<b>S. do Livramento</b>	4,00	0,51	54
<b>Uruguaiana</b>	3,81	0,65	327
<b>MÉDIA</b>	3,86	0,63	-
<b>TOTAL</b>	-	-	445

Fonte: Coleta de dados.

As médias observadas em Jaguarão e S. do Livramento, 4,01 e 4,00 respectivamente, são semelhantes e superiores à média de Uruguaiana.

Verificou-se diferenças significativas entre as médias de Jaguarão e S. do Livramento em relação à média de Uruguaiana.

A Tabela 25 refere-se à avaliação da infraestrutura externa junto às Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 25 : INFRAESTRUTURA EXTERNA**

<b>Descrição</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>N</b>
<b>Jaguarão</b>	3,34	0,99	64
<b>S. do Livramento</b>	3,42	0,86	54
<b>Uruguaiana</b>	3,72	1,46	336
<b>MÉDIA</b>	3,63	1,35	-
<b>TOTAL</b>	-	-	454

Fonte: Coleta de dados.

A melhor média é a de Uruguaiana, 3,72 e a pior média verifica-se em Jaguarão, 3,34. Em Uruguaiana encontra-se uma infraestrutura externa , enquanto em Jaguarão não existe nenhuma infraestrutura externa próxima a Área de Controle Integrado.

O teste de significância apontou diferença significativa entre a média verificada em Uruguaiana em relação à média observada em Jaguarão.

A Tabela 26 refere-se à existência de comodidades para alimentação próxima a Área de Controle Integrado.

**TABELA 26 : PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO**

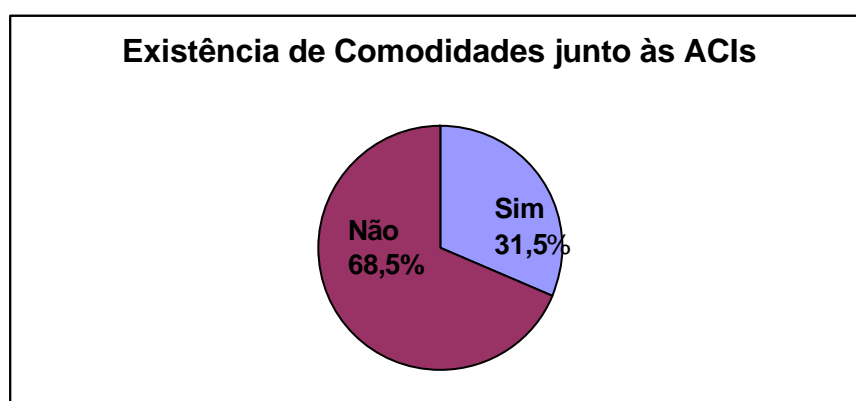
Descrição	Média	Desvio padrão	N
Jaguarão	2,17	1,05	67
S. do Livramento	1,90	0,85	54
Uruguaiana	2,65	1,21	330
MÉDIA	2,49	1,18	-
TOTAL	-	-	451

Fonte: Coleta de dados

A pior média verificou-se em S. do Livramento e a melhor média foi a de Uruguaiana. Verificou-se *"in loco"* a existência de restaurantes próximos à Área de Controle Integrado em Uruguaiana, confirmando a melhor média obtida.

Observou-se diferenças significativas entre as médias de Jaguarão e S. do Livramento em relação à média obtida em Uruguaiana.

O Gráfico 8 refere-se à existência de comodidades de estadia próximo as Áreas de Controle Integrado.



Fonte: Coleta de dados

O resultado de 68,5% evidencia a não existência de comodidades para estadia próximo as **ACIs**, fato verificado *"in loco"* nas três **ACIs**.

A Tabela 27 apresenta a avaliação por Área de Controle Integrado quanto à comodidade de estadia próximo as mesmas.

**TABELA 27 : COMODIDADES DE ESTADIA JUNTO ÀS ACIs**

categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguaiana	
	%	n	%	N	%	N
<b>Sim</b>	33,3	22	13,2	7	34,2	109
<b>Não</b>	66,7	44	86,8	46	65,8	210
<b>TOTAL</b>	100	66	100	53	100	319

Fonte: Coleta de dados

A maioria dos usuários nas três fronteiras confirma a não existência de comodidades para a estadia próximo à Estação Aduaneira, respectivamente 66,7%, 86,8% e 65,8% em Jaguarão, S. do Livramento e Uruguaiana.

A Tabela 28 refere-se à avaliação da qualidade da estadia próximo às Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 28 : QUALIDADE DA ESTADIA**

Descrição	Média	Desvio Padrão	n
<b>Jaguarão</b>	3,07	1,01	28
<b>S. do Livramento</b>	2,27	1,17	18
<b>Uruguaiana</b>	2,68	1,29	196
<b>MÉDIA</b>	2,69	1,26	-
<b>TOTAL</b>	-	-	242

Fonte: Coleta de dados.



A melhor média foi a de Jaguarão e a pior média verificou-se em S. do Livramento.

O teste de significância apontou diferença significativa entre a média de Jaguarão em relação à média de S. do Livramento.

Relativo à estrutura externa nas Áreas de Controle Integrado verificou-se diferenças significativas nas médias obtidas quanto à  sinalização de acesso, tempo para acesso, desvio do trânsito urbano, infraestrutura próxima às ACIs, comodidades de alimentação e qualidade de estadia.

A ACI de Sant'ana do Livramento/Rivera obteve as melhores médias quanto à  sinalização de acesso, tempo para acesso e desvio do trânsito urbano fatores que colaboram na agilidade do processo de importação e exportação como um todo.

A ACI de Uruguaiana/Paso de Los Libres apresentou as melhores médias quanto à  infraestrutura externa próxima e comodidades para alimentação, proporcionando o atendimento das necessidades e maior satisfação dos usuários.

Verificou-se melhoras significativas nas  mudanças de acesso às ACI's de Jaguarão/Rio Branco e S. do Livramento/Rivera, o mesmo não ocorrendo em Uruguaiana/Paso de Los Libres.

De modo geral os usuários estão insatisfeitos quanto às comodidades de estadia próximas, nas três áreas de Controle Integrado.

### 8.3 PROCEDIMENTOS NAS ÁREAS DE CONTROLE INTEGRADO

As tabelas seguintes ilustram as avaliações realizadas quanto aos procedimentos operacionais dentro das ACIs.

A Tabela 29 refere-se à agilidade nos procedimentos das Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 29 : AGILIDADE DOS PROCEDIMENTOS**

Descrição	Média	Desvio Padrão	N
Jaguarão	2,77	1,26	68
S. do Livramento	2,40	0,85	55
Uruguaiana	2,57	1,07	335
<b>MÉDIA</b>	2,58	1,08	-
<b>TOTAL</b>	-	-	458

Fonte: Coleta de dados

A melhor média obteve-se em Jaguarão, 2,77 enquanto a pior média foi a de S. do Livramento.

Não se verificou diferenças significativas entre as três médias obtidas.

A Tabela 30 refere-se a verificação dos controles de entrada e saída dos veículos nas Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 30 : CONTROLE DE ENTRADA E SAÍDA DOS VEÍCULOS**

<b>Categorias</b>	<b>Porcentagem</b>	<b>N</b>
<b>Facilita</b>	41,3	185
<b>Não faz diferença</b>	32,4	145
<b>Provoca dificuldades</b>	26,3	118
<b>TOTAL</b>	100	448

Fonte: Coleta de dados

De um modo geral, a forma como é realizado o controle de entrada e saída evidencia a facilidade do procedimento, contudo 32,4% dos usuários apontam como não sendo um aspecto que altere os procedimentos e 26,3% consideram que provoca dificuldades no fluxo de veículos.

A Tabela 31 refere-se aos dados específicos por **ACI** quanto ao controle de entrada e saída dos veículos de carga.

**TABELA 31 : CONTROLE DE ENTRADA E SAÍDA DOS VEÍCULOS POR ACI**

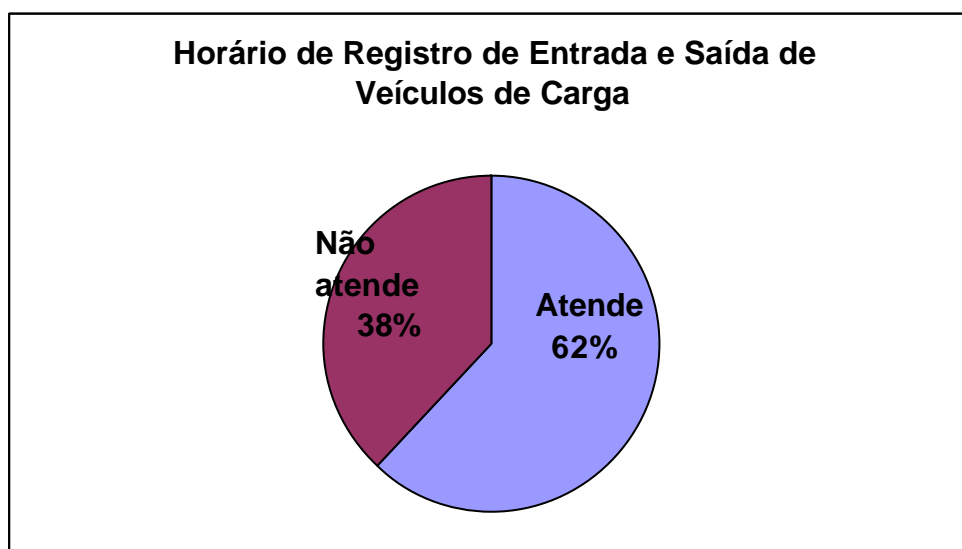
<b>Categorias</b>	<b>Jaguarão</b>		<b>S. do Livramento</b>		<b>Uruguaiana</b>	
	<b>%</b>	<b>N</b>	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>N</b>
<b>Facilita</b>	48,5	33	39,2	20	40,1	132
<b>Não faz diferença</b>	41,2	28	37,3	19	29,8	98
<b>Provoca dificuldades</b>	10,3	7	23,5	12	30,1	99
<b>TOTAL</b>	100	68	100	51	100	329

Fonte: Coleta de dados

A maioria dos usuários nas três fronteiras considera que o procedimento de controle de entrada e saída dos veículos facilita o fluxo, respectivamente 48,5% em

Jaguarão, 39,2% em S. do Livramento e 40,1% em Uruguaiana. Em Jaguarão verifica-se o menor índice quanto às dificuldades no fluxo, pelo controle realizado, 10,3% e o maior índice de dificuldade é verificado em Uruguaiana, 30,1%, em parte atribui-se à concentração da liberação dos veículos em comboios, em horários determinados, provocando a partir das 17:00 horas, um fluxo contínuo e volumoso na saída dos veículos da Área de Controle Integrado.

O Gráfico 9 apresenta a avaliação dos horários previstos para o registro de entrada e saída dos veículos de carga.



Fonte: Coleta de dados

Cerca de 62% dos usuários consideram suficiente o horário para o registro de entrada e saída dos veículos e 38% consideram-no insuficiente.

A Tabela 32 refere-se aos horários de registro de entrada e saída específicos por ACI.

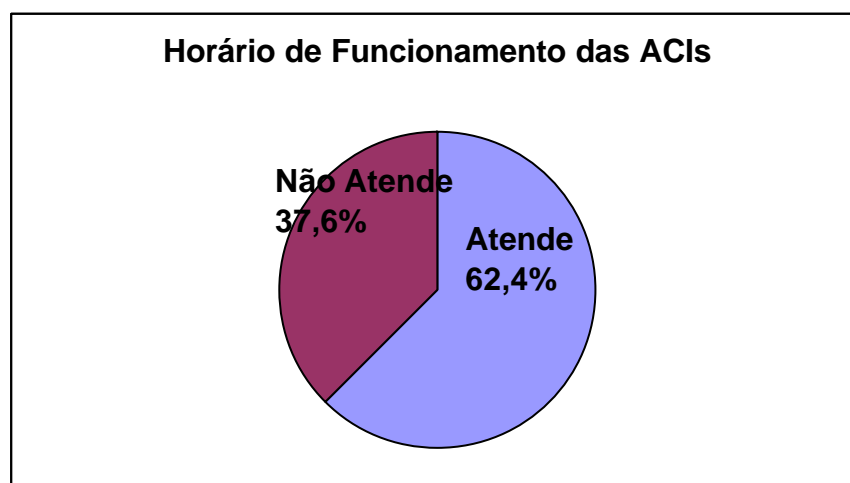
**TABELA 32 : HORÁRIOS DE REGISTRO DOS VEÍCULOS POR ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguiana	
	%	n	%	n	%	N
Atende	68,2	45	78,0	39	58,2	188
Não atende	31,8	21	22,0	11	41,8	135
<b>TOTAL</b>	100	66	100	50	100	323

Fonte: Coleta de dados

Considerando especificamente os dados de cada fronteira, observa-se que em Uruguiana 41,8% consideram insuficiente o horário disponível e 58,2% acreditam que o mesmo atende o fluxo. O nível mais elevado de atendimento verifica-se em S. do Livramento, 78% , em parte devido ao menor fluxo de veículos de carga. Em Jaguarão, a maioria dos usuários evidencia que o horário disponibilizado atende o fluxo, cerca de 68,2%, enquanto 31,8% considera o horário disponível insuficiente.

O Gráfico 10 refere-se a avaliação do horário de funcionamento das ACIs.



Fonte: Coleta de dados

Apesar das constantes reclamações quanto ao horário de atendimento, a maioria dos usuários considerou que o horário atende às necessidades do fluxo. Cerca de

62,4% evidencia o atendimento do fluxo com o horário disponibilizado e 37,6% consideram que o horário não atende o fluxo existente.

A Tabela 33 refere-se à avaliação do horário de funcionamento por Área de Controle Integrado.

**TABELA 33 : HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO POR ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguaiana	
	%	n	%	n	%	N
Atende	66,2	45	67,9	36	60,7	199
Não atende	33,8	23	32,1	17	39,3	129
<b>TOTAL</b>	100	68	100	53	100	328

Fonte: Coleta de dados

Os dados evidenciam, que nas três fronteiras, o horário disponibilizado atende às necessidades. De acordo com a tabela, os usuários de Jaguarão e S. do Livramento 66,2% e 67,9%, respectivamente, estão satisfeitos com o horário de funcionamento da **ACI**. Na fronteira com a Argentina, conforme os usuários a satisfação em relação ao horário é inferior, 60,7%, enquanto 39,3% consideram insuficiente o horário de funcionamento disponível.

A Tabela 34 apresenta os resultados referentes à avaliação quanto à necessidade de plantões aos feriados, sábados e domingos nas Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 34 : NECESSIDADE DE PLANTÕES**

<b>Categorias</b>	<b>Porcentagem</b>	<b>N</b>
<b>Para todas as cargas</b>	56,7	254
<b>Somente perecíveis</b>	25,9	116
<b>Não é necessário</b>	17,4	78
<b>TOTAL</b>	100	448

Fonte: Coleta de dados

Fica evidenciado que a maioria, 56,7%, considera necessário o plantão para todas as cargas, e que 25,9% consideram necessário os plantões especificamente para as cargas perecíveis. Somente 17,4% dos usuários dispensam a necessidade dos plantões. Observa-se certa contradição com a resposta anterior quando a maioria evidenciou um horário satisfatório para o atendimento.

A Tabela 35 aborda a questão da necessidade de plantões nos feriados, sábados e domingos específico por **ACI**.

**TABELA 35 : NECESSIDADE DE PLANTÕES POR ACI**

<b>Categorias</b>	<b>Jaguarão</b>		<b>S. do Livramento</b>		<b>Uruguiana</b>	
	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>n</b>
<b>Para todas as cargas</b>	62,7	42	53,7	29	56	183
<b>Somente perecíveis</b>	26,9	18	25,9	14	25,7	84
<b>Não é necessário</b>	10,4	7	20,4	11	18,3	60
<b>TOTAL</b>	100	67	100	54	100	323

Fonte: Coleta de dados

Em Uruguaiana, 56% dos usuários consideram necessários os plantões para todas as cargas, apesar de ser a única fronteira com atendimento aos sábados (9:00 - 13:00 horas) e aos domingos para exportação (9:00 - 11:00 horas), proporcionando uma redução dos pontos críticos do fluxo de cargas. Em Jaguarão, onde o fluxo é maior do que em S. do Livramento, 62,7% dos usuários apontam como sendo necessários os plantões, 26,9% consideram necessários somente para as cargas perecíveis, existindo cerca de 10,4% dos usuários que dispensam a existência dos plantões. Em S. do Livramento, 20,4% dos usuários dispensam os plantões, contudo 25,9% os consideram necessários para as cargas perecíveis e 53,7% evidenciam uma necessidade para todas as cargas.

A Tabela 36 expõe a avaliação da qualidade dos procedimentos das Aduanas do Uruguai e da Argentina.

**TABELA 36 : QUALIDADE DOS PROCEDIMENTOS DAS ADUANAS**

<b>Descrição</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>N</b>
<b>Jaguarão</b>	3,66	0,97	68
<b>S. do Livramento</b>	3,64	0,90	56
<b>Uruguaiana</b>	3,52	1,00	333
<b>MÉDIA</b>	3,55	0,97	-
<b>TOTAL</b>	-	-	457

Fonte: Coleta de dados

A média mais alta foi obtida em Jaguarão; contudo, o teste de significância não apontou diferenças significativas entre as médias das três Áreas de Controle Integrado.



A Tabela 37 apresenta os resultados referentes à questão da qualidade dos procedimentos da Receita Federal.

**TABELA 37 : QUALIDADE DOS PROCEDIMENTOS DA RECEITA FEDERAL**

<b>Descrição</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>n</b>
<b>Jaguarão</b>	3,26	1,26	65
<b>S. do Livramento</b>	3,12	1,00	55
<b>Uruguaiana</b>	3,43	1,03	331
<b>MÉDIA</b>	3,37	1,06	-
<b>TOTAL</b>	-	-	451

Fonte: Coleta de dados

A média mais alta para os procedimentos da Receita Federal foi obtido em Uruguaiana e a média mais baixa verifica-se em S. do Livramento.

Há diferença significativa entre as médias de Uruguaiana em relação à média obtida em S. do Livramento.

A Tabela 38 refere-se à avaliação da qualidade dos procedimentos do Ministério da Agricultura de ambos os países nas três Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 38 : QUALIDADE DOS PROCEDIMENTOS DOS  
MINISTÉRIOS DA AGRICULTURA AMBOS OS PAÍSES**

<b>Descrição</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>n</b>
<b>Jaguarão</b>	3,96	0,79	65
<b>S. do Livramento</b>	3,83	0,88	56
<b>Uruguaiana</b>	3,17	0,99	323
<b>MÉDIA</b>	3,37	1,00	-
<b>TOTAL</b>	-	-	444

Fonte: Coleta de dados

As melhores médias verificaram-se em Jaguarão e em S. do Livramento, 3,96 e 3,83 respectivamente.

Houve diferenças significativas entre as médias verificadas nas fronteiras do Brasil/Uruguai - Jaguarão e S. do Livramento com a média de Uruguaiana/**AR**.

A Tabela 39 refere-se à avaliação da qualidade dos procedimentos do Ministério dos Transportes de ambos os países nas três Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 39 : QUALIDADE DOS PROCEDIMENTOS DOS  
MINISTÉRIOS DOS TRANSPORTES AMBOS PAÍSES**

<b>Descrição</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>N</b>
<b>Jaguarão</b>	3,86	0,83	67
<b>S. do Livramento</b>	4,14	0,61	56
<b>Uruguaiana</b>	3,09	1,03	328
<b>MÉDIA</b>	3,33	1,04	-
<b>TOTAL</b>	-	-	451

Fonte: Coleta de dados

A melhor média foi obtida em S. do Livramento, com o menor desvio padrão. A pior média foi a de Uruguaiana.

Verificou-se diferenças significativas entre as médias de Jaguarão e S. do Livramento em relação à média obtida em Uruguaiana.

A Tabela 40 refere-se à avaliação da qualidade dos procedimentos do Ministério da Saúde/ANVS do Brasil nas três Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 40 : QUALIDADE DOS PROCEDIMENTOS DO  
MINISTÉRIO DA SAÚDE / ANVS**

<b>Descrição</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>N</b>
<b>Jaguarão</b>	4,15	0,71	59
<b>S. do Livramento</b>	3,96	0,67	54
<b>Uruguaiana</b>	3,64	0,89	319
<b>MÉDIA</b>	3,75	0,86	-
<b>TOTAL</b>	-	-	432

Fonte: Coleta de Dados

A média em Jaguarão foi a mais alta, 4,15 enquanto em Uruguaiana verificou-se a média mais baixa, 3,63.

Nas médias obtidas em Jaguarão e S. do Livramento houve diferença significativa em relação à média de Uruguaiana.

A Tabela 41 refere-se à avaliação da qualidade dos procedimentos da concessionária - **BANRISUL** Armazéns Gerais SA - (**BAGERGS**).

**TABELA 41 : QUALIDADE DOS PROCEDIMENTOS DA BAGERGS**

<b>Descrição</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>N</b>
<b>Jaguarão</b>	4,16	0,66	66
<b>S. do Livramento</b>	3,51	0,81	54
<b>Uruguaiana</b>	3,47	0,89	279
<b>MÉDIA</b>	3,59	0,88	-
<b>TOTAL</b>	-	-	399

Fonte: Coleta de dados

A melhor média foi observada em Jaguarão, 4,16, onde também se verificou o menor desvio padrão. A menor média foi obtida em Uruguaiana.

Observou-se diferença significativa da média obtida em Jaguarão em relação às médias obtidas em S. do Livramento e Uruguaiana.

A Tabela 42 refere-se à agilidade do desembarço de cargas vivas (animais) nas ACIs.

**TABELA 42 : DESEMBARAÇO DE CARGAS VIVAS**

<b>Descrição</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>n</b>
<b>Jaguarão</b>	3,77	0,80	53
<b>S. do Livramento</b>	3,26	0,91	45
<b>Uruguaiana</b>	3,22	1,10	221
<b>MÉDIA</b>	3,32	1,04	-
<b>TOTAL</b>	-	-	319

Fonte: Coleta de dados

A melhor média e o menor desvio padrão verificaram-se em Jaguarão 3,77 e 0,80 respectivamente. A média mais baixa e o maior desvio padrão foram verificados em Uruguaiana, 3,22 e 1,10 respectivamente.

Obteve-se diferença significativa da média de Jaguarão em relação às obtidas em S. do Livramento e Uruguaiana.

A Tabela 43 refere-se à agilidade do desembaraço de cargas fracionadas nas três ACIs.

**TABELA 43 : DESEMBARAÇO DE CARGAS FRACIONADAS**

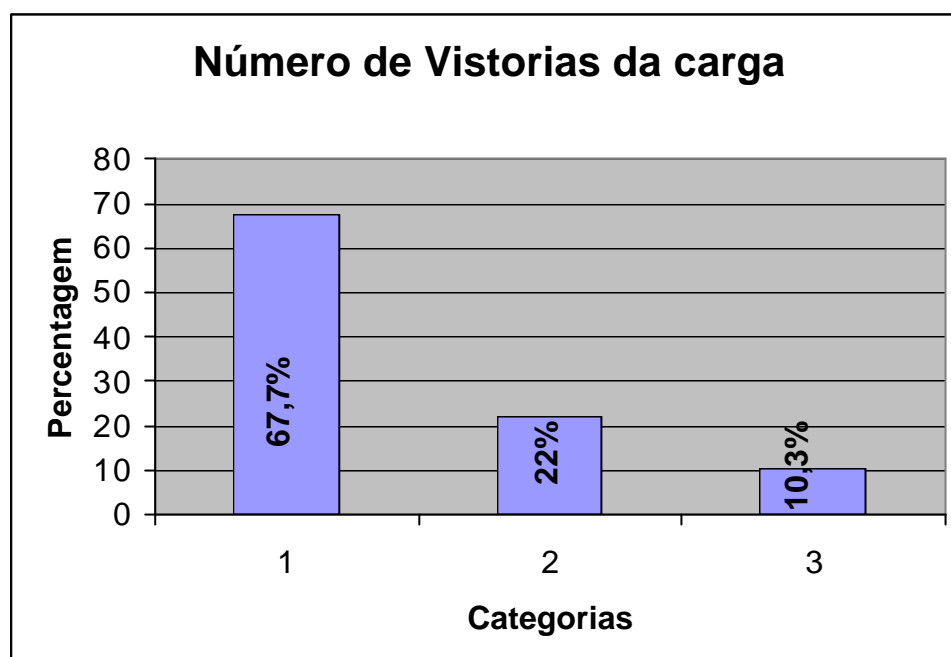
<b>Descrição</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>	<b>N</b>
<b>Jaguarão</b>	3,44	1,07	59
<b>S. do Livramento</b>	2,88	0,97	51
<b>Uruguaiana</b>	2,93	0,91	293
<b>MÉDIA</b>	3,00	0,96	-
<b>TOTAL</b>	-	-	403

Fonte: Coleta de dados

A melhor média foi a de Jaguarão, 3,44 e a média mais baixa foi a de S. do Livramento.

Verificou-se diferença significativa da média de Jaguarão em relação às de S. do Livramento e de Uruguaiana.

O Gráfico 11 refere-se à avaliação do número de vezes as cargas são vistoriadas nas três ACIs. Os dados estão apresentados na Tabela 44.



Fonte: Coleta de dados

A Tabela 44 refere-se à avaliação do número de vezes que as cargas são vistoriadas nas ACIs

**TABELA 44 : NÚMERO DE VISTORIAS NA CARGA**

Categorias	Porcentagem	N
Pelo menos uma vez	67,7	277
2 a 3 vezes	22,0	90
Mais de 3 vezes	10,3	42
<b>TOTAL</b>	100	409

Fonte: Coleta de dados

Os dados evidenciam que a maioria das cargas são vistoriadas pelo menos uma vez, em cerca de 67,7% das vezes, enquanto 22,0% das cargas sofrem até três e no mínimo duas vistorias. Pelo menos 10,3% das cargas são vistoriadas mais de três vezes.

A Tabela 45 refere-se à avaliação do número de vistorias das cargas por Área de Controle Integrado.

**TABELA 45 : NÚMERO DE VISTORIAS NA CARGA POR ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguiana	
	%	n	%	n	%	N
<b>Pelo menos uma vez</b>	64,6	42	80,0	40	66,3	195
<b>2 a 3 vezes</b>	15,4	10	14,0	7	24,8	73
<b>Mais de 3 vezes</b>	20,0	13	7,1	3	8,8	26
<b>TOTAL</b>	100	65	100	50	100	294

Fonte: Coleta de dados

Em termos de procedimentos de vistoria, em S. do Livramento evidencia-se a maior agilidade: 80,0% das cargas são vistoriadas pelo menos uma vez e 7,1% das cargas sofrem mais de três vistorias. Os dados evidenciam em parte a ação conjunta do **MAA** dos dois países e do **MS/ANVS**. Em algumas situações, ocorre ação conjunta com a **RF** e Aduana Uruguiaia.

A situação de Jaguarão, com 64,6% das cargas vistoriadas pelo menos uma vez e de Uruguiana 66,6%, evidencia que a maioria das cargas é vistoriada pelo menos uma vez, indicativo de que algum tipo de ação conjunta ocorre com outro órgão interveniente, em algum momento das vistorias. Em Uruguiana há ação conjunta, desde 2000, do **MAA** do Brasil e Argentina, e do **MAA** com o órgão de classificação de produtos importados (**ASCAR/EMATER-RS**). Conforme o produto, eventualmente há ação conjunta com o **MS/ANVS**.

Em Jaguarão há ação conjunta na maioria dos casos do **MAA** do Brasil e do Uruguai. O **MS/ANVS**, em face do bom relacionamento com o **MAA**, em grande

parte das situações tem ação conjunta. Os dois órgãos de controle dos veículos, Ministério de Transportes do Brasil e do Uruguai, também têm ação conjunta. O índice de 20,0% das cargas sendo vistoriadas mais de três vezes é alto, frente à situação de ações conjuntas. Há necessidade de aperfeiçoamento nas ações integradas.

Em Uruguiana, o índice de somente 8,8% das cargas serem vistoriadas mais de três vezes é um bom dado, visto o volume de cargas que transitam por Uruguiana.

Considerando os procedimentos nas Áreas de Controle Integrado verificou-se diferenças significativas nas médias obtidas quanto à qualidade de procedimentos da Receita Federal, Ministério da Agricultura de ambos os países, BANRISUL (BAGERGS), agilidade no desembarço das cargas fracionadas e de cargas vivas (animais).

Na **ACI** de Uruguiana/Paso de Los Libres registrou-se a melhor média na qualidade dos procedimentos da Receita Federal. Na **ACI** de Jaguarão verificou-se a melhor média na qualidade dos procedimentos do Ministério da Agricultura do Brasil e do Uruguai, Ministério da Saúde/ **ANVS**, **BANRISUL (BAGERGS)** e no desembarço de cargas vivas (animais). Não se verificou diferenças significativas nas médias obtidas quanto à agilidade dos procedimentos e qualidade dos procedimentos das Aduanas da Argentina e do Uruguai.

A maioria dos usuários declarou que o horário de funcionamento das Áreas de Controle Integrado, bem como a forma de controle de saída e de entrada das cargas, atendem às necessidades. A maioria respondeu ser favorável aos plantões aos sábados, domingos e feriados para todos os tipos de carga.



## 8.4 PERFIL DOS USUÁRIOS

Nesta parte, as tabelas obtidas referem às variáveis que permitiram definir o perfil dos usuários, motoristas de carga (brasileiros, argentinos, uruguaios e chilenos) e despachantes aduaneiros.

### 8.4.1 Motorista de Carga

A Tabela 46 refere-se ao período de experiência como motorista de carga dos usuários nas três Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 46 : TEMPO COMO MOTORISTA DE CARGA**

<b>Categorias</b>	<b>Porcentagem</b>	<b>N</b>
<b>Menos de 1 ano</b>	4,2	16
<b>De 1 a 5 anos</b>	21,3	80
<b>Mais de 5 anos</b>	74,5	280
<b>TOTAL</b>	100	376

Fonte: Coleta de dados

A maioria dos motoristas tem uma experiência de mais de cinco anos, 74,5% evidenciando o conhecimento e a experiência profissional na área. Isto nos permite uma maior credibilidade em suas respostas. Do total dos respondentes, 21,3%, tem uma experiência de 1 a 5 anos, e somente 4,2% dos mesmos iniciaram suas atividades há menos de 1 ano. Pode-se concluir que 95,8% dos motoristas exercem as suas atividades há mais de 1 ano.

A Tabela 47 refere-se à avaliação por **ACI** do tempo de experiência como motoristas de carga.

**TABELA 47 : TEMPO COMO MOTORISTA DE CARGA POR ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguiana	
	%	N	%	n	%	N
<b>Menos de 1 ano</b>	5,9	3	4,0	1	4,0	12
<b>De 1 a 5 anos</b>	15,7	8	20,0	5	22,3	67
<b>Mais de 5 anos</b>	78,4	40	76,0	19	73,7	221
<b>TOTAL</b>	100	51	100	25	100	300

Fonte: Coleta de dados

Nas três fronteiras, a maioria dos motoristas tem mais de 5 anos de experiência como motorista de carga, 78,4% em Jaguarão, 76% em S. do Livramento e 73,7% em Uruguiana.

A percentagem de motoristas com experiência de 1 a 5 anos com transporte de cargas é de 15,7%, 20,0% e 22,3% , respectivamente em Jaguarão, S. do Livramento e Uruguiana. O índice mais elevado de motoristas com experiência inferior a um ano é em Jaguarão, 5,9%. De modo geral, pode-se afirmar que os motoristas de carga são experientes.

A Tabela 48 refere-se à idade dos motoristas de carga .

**TABELA 48 : IDADE DOS MOTORISTAS DE CARGA**

<b>Categorias</b>	<b>Porcentagem</b>	<b>N</b>
<b>Até 25 anos</b>	9,3	34
<b>De 26 a 35 anos</b>	35,4	130
<b>Mais de 35 anos</b>	55,3	203
<b>TOTAL</b>	100	367

Fonte: Coleta de dados

Os dados evidenciam que a maioria dos motoristas tem uma idade superior a 35 anos, cerca de 55,3% , enquanto 35,4% tem uma idade que varia de 26 a 35 anos. Conclui-se que 90,7% dos motoristas de carga tem mais de 26 anos e que 9,3% tem menos de 25 anos.

A Tabela 49 refere-se à idade dos motoristas de carga por **ACI**.

**TABELA 49 : IDADE COMO MOTORISTA DE POR ACI**

<b>Categorias</b>	<b>Jaguarão</b>		<b>S. do Livramento</b>		<b>Uruguaiana</b>	
	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>N</b>	<b>%</b>	<b>n</b>
<b>Até 25 anos</b>	7,9	4	3,8	1	10,0	29
<b>De 26 a 35 anos</b>	33,3	17	46,2	12	34,8	101
<b>Mais de 35 anos</b>	58,8	30	50,0	13	55,2	160
<b>TOTAL</b>	100	51	100	26	100	290

Fonte: Coleta de dados

Em S. do Livramento ficou evidenciado que há um equilíbrio em termos de idade, já que 50% têm até 35 anos e 50 % mais de 35 anos.

Em Uruguaiana 55,2% dos motoristas têm mais de 35 anos, enquanto 34,8% tem entre 26 a 35 anos.

Na **ACI** de Jaguarão encontra-se a percentagem mais elevada na categoria de mais de 35 anos, 58,8 %, enquanto 33,3 % concentram-se entre os 26 a 35 anos.

A Tabela 50 refere-se a nacionalidade dos motoristas de carga nas três áreas de Controle Integrado.

**TABELA 50 : NACIONALIDADE DOS MOTORISTAS DE CARGA**

<b>Categorias</b>	<b>Percentagem</b>	<b>N</b>
<b>Brasileiros</b>	56,12	211
<b>Argentinos</b>	23,93	90
<b>Uruguaios</b>	13,30	50
<b>Chilenos</b>	6,65	25
<b>TOTAL</b>	100	376

Fonte: Coleta de dados

Nas três **ACIs** focalizadas a maioria dos motoristas de carga são do Brasil, 56,12%, seguido pelos argentinos, 23,93%. A nacionalidade dos motoristas é mais um indicativo do forte fluxo comercial entre Brasil e Argentina.

A Tabela 51 refere-se ao número de motoristas que viajam com seus familiares.

**TABELA 51 : VIAJAM COM OS FAMILIARES**

<b>Categorias</b>	<b>Porcentagem</b>	<b>N</b>
<b>Sim</b>	13,2	50
<b>Quase sempre</b>	9,8	37
<b>Às vezes</b>	57,2	216
<b>Não</b>	19,8	75
<b>TOTAL</b>	100	378

Fonte: Coleta de dados

Os dados evidenciam que os motoristas de carga têm a tendência de viajar com seus familiares, uma vez que o somatório das três primeiras categorias, alcança mais de 80 %, fato que exige uma melhor infraestrutura interna e externa próxima às fronteiras focalizadas.

A Tabela 52 apresenta dados específicos por **ACI** dos motoristas que viajam com familiares.

**TABELA 52- VIAJAM COM OS FAMILIARES POR ACI**

<b>Categorias</b>	<b>Jaguarão</b>		<b>S. do Livramento</b>		<b>Uruguaiana</b>	
	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>N</b>
<b>Sim</b>	3,8	2	20,0	5	14,3	43
<b>Quase sempre</b>	7,5	4	8,0	2	10,2	31
<b>Às vezes</b>	62,3	33	44,0	11	57,3	172
<b>Não</b>	26,4	14	28,0	7	18,0	54
<b>TOTAL</b>	100	53	100	25	100	300

Fonte: Coleta de dados

Na maioria dos casos, *às vezes*, os motoristas viajam com seus familiares, 62,3% , 44,0% e 57,3% respectivamente em Jaguarão, S. do Livramento e Uruguaiiana. Enquanto 26,4%, 28,0% e 18,0% respectivamente em Jaguarão, S. do Livramento e Uruguaiiana não viajam com os familiares.

A Tabela 53 refere-se aos motoristas de carga que viajam com seus familiares no período de férias escolares.

**TABELA 53 - VIAJAM COM FAMILIARES  
NO PERÍODO DE FÉRIAS**

<b>Categorias</b>	<b>Porcentagem</b>	<b>N</b>
<b>Sempre</b>	15,4	57
<b>Quase sempre</b>	16,8	62
<b>Às vezes</b>	50,2	185
<b>Não</b>	17,6	65
<b>TOTAL</b>	100	369

Fonte: Coleta de dados

De modo geral, tanto em período de férias como em período normal, o motorista viaja com seus familiares.

A Tabela 54 refere-se aos motoristas de carga que viajam com seus familiares no período de férias especificamente por **ACI**

**TABELA 54 : VIAJAM COM OS FAMILIARES NO PERÍODO DE FÉRIAS POR ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguaiana	
	%	n	%	n	%	n
Sempre	3,8	2	8,3	2	18,1	53
Quase sempre	15,4	8	8,3	2	17,7	52
As vezes	55,8	29	66,7	16	47,8	140
Não	25,0	13	16,7	4	16,4	48
<b>TOTAL</b>	100	52	100	24	100	289

Fonte: Coleta de dados

Em S. do Livramento, em 66,7% *das vezes*, os motoristas viajam com os seus familiares no período de férias; o menor índice verificou-se em Uruguaiana 47,8%, enquanto em Jaguarão foi de 55,8%. Em Jaguarão evidencia-se uma tendência mais acentuada de não viajar com os familiares, 25%, enquanto em S. do Livramento e Uruguaiana, respectivamente, o índice é de 16,7% e 16,4%.

A Tabela 55 refere-se ao tempo como motorista de carga pela **ACIs**.

**TABELA 55 : TEMPO DE EXPERIÊNCIA NAS ACIs**

Categorias	Porcentagem	N
Menos de 1 ano	8,0	30
1 a 2 anos	12,0	45
Mais de 2 anos	80,0	301
<b>TOTAL</b>	100	376

Fonte: Coleta de dados

A maioria dos motoristas tem experiência na fronteira onde foi entrevistado, pois cerca de 80,0% circulam pela fronteira há mais de 2 anos, conhecendo pois os procedimentos e o fluxo operacional.

A Tabela 56 refere-se ao tempo de experiência especificamente por **ACI** considerada.

**TABELA 56 : TEMPO DE EXPERIÊNCIA ESPECÍFICO POR ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguaiana	
	%	n	%	n	%	N
<b>Menos de 1 ano</b>	9,4	5	8,3	2	7,7	23
<b>1 a 2 anos</b>	5,7	3	4,2	1	13,7	41
<b>Mais de 2 anos</b>	84,9	45	87,5	21	78,6	235
<b>TOTAL</b>	100	53	100	24	100	299

Fonte: Coleta de dados

Em Jaguarão e S. do Livramento, respectivamente, 84,9% e 87,5% circulam com carga na fronteira focalizada há mais de 2 anos, enquanto em Uruguaiana corresponde à 78,6% dos motoristas.

A Tabela 57 refere-se à avaliação quanto à origem das cargas - **BRASIL** nas três fronteiras focalizadas.



**TABELA 57 : ORIGEM DAS CARGAS - BRASIL**

<b>Categorias</b>	<b>Porcentagem</b>	<b>N</b>
<b>Sempre</b>	57,2	214
<b>Quase sempre</b>	28,1	105
<b>As vezes</b>	14,7	55
<b>TOTAL</b>	100	374

Fonte: Coleta de dados

A maioria das cargas *sempre* originam-se no Brasil, 57,2%, importadas ou exportadas, enquanto 28,1% *quase sempre* são do Brasil.

A Tabela 58 refere-se à avaliação por **ACI** quanto à origem brasileira das cargas.

**TABELA 58 : ORIGEM DAS CARGAS BRASILEIRAS EM CADA ACI**

<b>Categorias</b>	<b>Jaguarão</b>		<b>S. do Livramento</b>		<b>Uruguaiana</b>	
	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>N</b>
<b>Sempre</b>	38,4	20	40,0	10	62,0	184
<b>Quase sempre</b>	30,8	16	40,0	10	26,6	79
<b>As vezes</b>	30,8	16	20,0	5	11,4	34
<b>TOTAL</b>	100	52	100	25	100	297

Fonte: Coleta de dados

É significativo o dado de Uruguaiana onde 62% das cargas transportadas são *sempre* do Brasil; em Jaguarão, a porcentagem de cargas originárias do Brasil, é de 38,4% e, em S. do Livramento, de 40,0%.

A Tabela 59 apresenta os dados da avaliação quanto à origem das cargas - ARGENTINA nas três ACIs.

**TABELA 59 : ORIGEM DAS CARGAS - ARGENTINA**

<b>Categorias</b>	<b>Porcentagem</b>	<b>N</b>
<b>Sempre</b>	37,8	115
<b>Quase sempre</b>	29,9	91
<b>As vezes</b>	32,3	98
<b>TOTAL</b>	100	304

Fonte: Coleta de dados

Verifica-se que, de modo geral, 37,8% das cargas tem como origem *sempre* a Argentina, confirmando o fato que nosso parceiro comercial no **MERCOSUL** é a Argentina.

A Tabela 60 apresenta os dados da avaliação por **ACI** quanto à origem argentina das cargas.

**TABELA 60 : ORIGEM DAS CARGAS ARGENTINAS EM CADA ACI**

<b>Categorias</b>	<b>Jaguaraõ</b>		<b>S. do Livramento</b>		<b>Uruguiana</b>	
	<b>%</b>	<b>N</b>	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>N</b>
<b>Sempre</b>	3,6	1	-	-	43,2	114
<b>Quase sempre</b>	3,6	1	8,3	1	33,7	89
<b>Às vezes</b>	92,8	26	91,7	11	23,1	61
<b>TOTAL</b>	100	28	100	12	100	264

Fonte: Coleta de dados

Confirmou-se que, em Uruguaiana, 43,2% das cargas *sempre* têm como origem a Argentina e 76,9% *sempre* ou *quase sempre* são cargas argentinas. Observa-se que há a presença de cargas de outros países, uma vez que 23,1% das cargas *às vezes* são argentinas.

As fronteiras do Uruguai evidenciam eventual presença de carga Argentina, não se consubstanciando por Jaguarão e S. do Livramento uma passagem significativa de cargas argentinas.

A Tabela 61 refere-se à origem uruguiaia das cargas nas três **ACIs**

**TABELA 61 : ORIGEM DAS CARGAS - URUGUAI**

<b>Categorias</b>	<b>Percentagem</b>	<b>N</b>
<b>Sempre</b>	18,0	34
<b>Quase sempre</b>	21,5	40
<b>Às vezes</b>	60,5	112
<b>TOTAL</b>	100	186

Fonte: Coleta de dados

De um modo geral 60,5% das cargas *às vezes* têm como origem o Uruguai e somente 18,0% *sempre* são cargas originárias deste país.

A Tabela 62 refere-se à origem uruguiaia das cargas em cada Área de Controle Integrado.

**TABELA 62 : ORIGEM DAS CARGAS URUGUAIAS EM CADA ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguaiana	
	%	n	%	n	%	N
<b>Sempre</b>	28,8	15	60,0	15	3,7	4
<b>Quase sempre</b>	44,3	23	32,0	8	8,3	9
<b>Às vezes</b>	26,9	14	8,0	2	88,0	96
<b>TOTAL</b>	100	52	100	25	100	109

Fonte: Coleta de dados

Verifica-se em S. do Livramento que 60% das cargas *sempre* originam-se do Uruguai enquanto em Jaguarão a porcentagem é de 28,8% e em Uruguaiana 3,7%. *Quase sempre* as cargas que circulam por Jaguarão são uruguaias, 44,3%, enquanto em S. do Livramento a porcentagem é de 32%. Uruguaiana, em 88,0%, às vezes as cargas são do Uruguai, evidenciando não ser esta fronteira preferencial de circulação de cargas do Uruguai.

A Tabela 63 refere-se à origem paraguaia das cargas nas três ACIs

**TABELA 63 : ORIGEM DAS CARGAS - PARAGUAI**

Categorias	Porcentagem	N
<b>Sempre</b>	3,6	4
<b>Quase sempre</b>	6,4	7
<b>Às vezes</b>	90,0	99
<b>TOTAL</b>	100	110

Fonte: Coleta de dados

Na maioria das vezes, 90% das cargas, *as vezes*, são originárias do Paraguai. Conclui-se, que na maioria das vezes, não é por estas três fronteiras que se realiza o trânsito de cargas paraguaias no RS.

A Tabela 64 refere-se à origem paraguaia das cargas em cada **ACI**.

**TABELA 64 : ORIGEM DAS CARGAS PARAGUAIAS EM CADA ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguiana	
	%	N	%	n	%	n
Sempre	-	-	12,5	1	3,8	3
Quase sempre	8,7	2	-	-	6,3	5
As vezes	91,3	21	87,5	7	89,9	71
<b>TOTAL</b>	100	23	100	8	100	79

Fonte: Coleta de dados

Considerando especificamente cada fronteira, confirma-se a presença eventual de cargas paraguaias nas fronteiras focalizadas. Em Uruguiana verifica-se uma maior presença de cargas do Paraguai, com 3,8% de origem paraguaia *sempre* e 6,3% *quase sempre*, entretanto 89,9% *as vezes* são paraguaias. Em Jaguarão e S. do Livramento é alta a percentagem de *as vezes* a origem da carga ser o Paraguai, respectivamente, 91,3% e 87,5%.

A Tabela 65 refere-se à origem chilena das cargas nas **ACIs**.

**TABELA 65 : ORIGEM DAS CARGAS - CHILE**

<b>Categorias</b>	<b>Porcentagem</b>	<b>N</b>
<b>Sempre</b>	16,4	30
<b>Quase sempre</b>	16,9	31
<b>Às vezes</b>	66,7	122
<b>TOTAL</b>	100	183

Fonte: Coleta de dados

Evidencia-se que em 16,4% das vezes as cargas que circulam por estas fronteiras *sempre* têm por origem o Chile, enquanto em 66,7% *às vezes* são cargas chilenas.

A Tabela 66 refere-se à origem chilena das cargas em cada Área de Controle Integrado.

**TABELA 66 : ORIGEM DAS CARGAS CHILENAS EM CADA ACI**

<b>Categorias</b>	<b>Jaguarão</b>		<b>S. do Livramento</b>		<b>Uruguiana</b>	
	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>n</b>
<b>Sempre</b>	-	-	-	-	19,1	30
<b>Quase sempre</b>	9,1	2	-	-	18,5	29
<b>Às vezes</b>	90,9	20	100	4	62,4	98
<b>TOTAL</b>	100	22	100	4	100	157

Fonte: Coleta de dados

Ao analisarmos de forma específica as fronteiras, verifica-se o fato de Uruguiana ser a fronteira preferencial para o trânsito de cargas chilenas. Em 19,1% das vezes as cargas, *sempre*, originam-se do Chile, enquanto em 18,5%

*quase sempre* o são e em 62,4% das cargas *às vezes* têm como origem o Chile. A presença de carga chilena em Jaguarão e S. do Livramento ocorre *às vezes*, respectivamente, em 90,9% e 100% dos casos.

A Tabela 67 refere-se à origem das cargas de outros países não citados nas Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 67 : ORIGEM DAS CARGAS OUTROS PAÍSES**

<b>Categorias</b>	<b>Porcentagem</b>	<b>N</b>
<b>Sempre</b>	19,9	29
<b>Quase sempre</b>	19,9	29
<b>Às vezes</b>	60,2	88
<b>TOTAL</b>	100	146

Fonte: Coleta de dados

Comumente as cargas são dos países do **MERCOSUL**. Em 60,2% dos casos, *às vezes*, as cargas têm como origem outros países não citados. Esta situação evidencia o que se verifica "*in loco*", o trânsito de cargas oriundas de zonas francas e/ou que utilizam a entrada no **MERCOSUL** pelo porto de Buenos Aires e de Montevideo.

A Tabela 68 refere-se à origem das cargas de outros países não citados em cada Área de Controle Integrado.

**TABELA 68 : ORIGEM DAS CARGAS OUTROS PAÍSES EM CADA ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguaiana	
	%	n	%	N	%	n
<b>Sempre</b>	-	-	16,7	1	24,1	28
<b>Quase sempre</b>	8,3	2	33,3	2	21,6	25
<b>As vezes</b>	91,7	22	50	3	54,3	63
<b>TOTAL</b>	100	24	100	6	100	116

Fonte: Coleta de dados

Jaguarão, das fronteiras uruguaias pesquisadas, é a que apresenta presença eventual de cargas de outros países, 91,7%, enquanto em Uruguaiana o percentual é de 54,3%.

A Tabela 69 refere-se ao tipo de carga transportada nas ACIs.

**TABELA 69 : TIPO DE CARGA**

Categorias	Percentagem	N
<b>Principalmente não perecíveis</b>	48,3	171
<b>Principalmente perecíveis</b>	14,7	52
<b>Ambas as cargas</b>	37,0	131
<b>TOTAL</b>	100	354

Fonte: Coleta de dados

Observa-se que, nas três fronteiras, concentram-se cargas não perecíveis, 48,3%, enquanto as cargas perecíveis correspondem a 14,7% do total.

A Tabela 70 refere-se ao tipo de carga transportada em cada Área de Controle Integrado.



**TABELA 70 : TIPO DE CARGA TRANSPORTADA EM CADA ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguaiana	
	%	N	%	N	%	N
Principalmente não perecíveis	26,5	13	53,8	14	51,7	144
Principalmente perecíveis	24,5	12	23,1	6	12,0	34
Ambas as cargas	49,0	24	23,1	6	36,3	101
<b>TOTAL</b>	100	49	100	28	100	279

Fonte: Coleta de dados

Em Jaguarão, 49% são de perecíveis e não perecíveis, enquanto em S. do Livramento a maioria das cargas são de não perecíveis. Este último dado caracteriza a realidade do movimento de cargas em S. do Livramento, principalmente grãos e máquinas em geral. Uruguaiana modificou o seu perfil em relação às cargas perecíveis. Atualmente o perfil das cargas em Uruguaiana, na maioria das vezes, é de perecíveis em 51,6%.

A Tabela 71 apresenta a avaliação da periodicidade que os motoristas transitam pela fronteira de Uruguaiana - Paso de Los Libres.

**TABELA 71 : PERIODICIDADE DO TRÂNSITO POR URUGUAIANA - PASO DE LOS LIBRES**

Categorias	Percentagem	n
0-5 vezes/mês	75,3	232
6 a 10 vezes/mês	14,0	43
Mais de 10 vezes/mês	10,7	33
<b>TOTAL</b>	100	308

Fonte: Coleta de dados

Em 75,3% dos casos, os motoristas circulam até 5 vezes/mês por Uruguaiana/Paso de Los Libres, e 10,7% dos motoristas circulam com cargas mais de 10 vezes/mês nesta ACI.

A Tabela 72 refere-se à avaliação da periodicidade com que os motoristas respondentes de Uruguaiana/Paso de Los Libres transitam especificamente pelas respectivas ACIs.

**TABELA 72 : PERIODICIDADE DO TRÂNSITO POR ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguaiana	
	%	N	%	N	%	N
<b>0-5 vezes/mês</b>	82,6	19	63,6	7	75,2	206
<b>6 a 10 vezes/mês</b>	8,7	2	27,3	3	13,9	38
<b>Mais 10 vezes/mês</b>	8,7	2	9,1	1	10,9	30
<b>TOTAL</b>	100	23	100	10	100	274

Fonte: Coleta de dados

Na maioria das vezes, os motoristas pesquisados em Uruguaiana, circulam até 5 vezes/mês nesta fronteira. Os motoristas que circulam por Jaguarão em 82,6% das vezes, o fazem até 5 vezes/mês; enquanto os de S. do Livramento em 63,6% das vezes circulam até 5 vezes/mês. Observa-se que os motoristas tem suas rotas por mais de um ponto, não se concentrando o trânsito por uma única fronteira.

A Tabela 73 refere-se à avaliação da periodicidade das vezes que os motoristas transitam pela fronteira de S. do Livramento - Rivera.

**TABELA 73 : PERIODICIDADE DO TRÂNSITO POR  
S. DO LIVRAMENTO - RIVERA**

<b>Categorias</b>	<b>Porcentagem</b>	<b>N</b>
<b>0-5 vezes/mês</b>	80,3	114
<b>6 a 10 vezes/mês</b>	10,6	15
<b>Mais de 10 vezes/mês</b>	9,2	13
<b>TOTAL</b>	100	142

Fonte: Coleta de dados

Observa-se que, em 80,3% das vezes, os motoristas circulam por S. do Livramento/ Rivera em até 5 vezes/mês. Somente 9,2 % concentram suas cargas por esta fronteira.

A Tabela 74 refere-se à avaliação da periodicidade com que os motoristas respondentes de Sant'ana do Livramento - Rivera transitam especificamente em cada **ACI**.

**TABELA 74 : PERIODICIDADE DO TRÂNSITO POR ACI**

<b>Categorias</b>	<b>Jaguarão</b>		<b>S. do Livramento</b>		<b>Uruguaiana</b>	
	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>N</b>	<b>%</b>	<b>n</b>
<b>0-5 vezes/mês</b>	75,8	25	42,3	11	94,0	78
<b>6 a 10 vezes/mês</b>	18,2	6	23,1	6	3,6	3
<b>Mais 10 vezes/mês</b>	6,0	2	34,6	9	2,4	2
<b>TOTAL</b>	100	33	100	26	100	83

Fonte: Coleta de dados

Na maioria das vezes, os motoristas pesquisados nesta fronteira circulam até 5 vezes/mês por Jaguarão, 75,8%, e por Uruguaiana, 94%.

Evidencia-se que os motoristas pesquisados em Uruguaiana eventualmente têm uma circulação de mais de 10 vezes/mês por esta fronteira, 2,4%. Os dados de S. do Livramento nos dão um indicativo de que os motoristas pesquisados em S. do Livramento tem sua base física nesta fronteira, pois cerca de 34,6% circulam mais de 10 vezes/mês e 23,1% de 5 a 10 vezes/mês nesta fronteira.

A Tabela 75 refere-se à avaliação da periodicidade com que os motoristas transitam pela fronteira de Jaguarão - Rio Branco.

**TABELA 75 : PERIODICIDADE DO TRÂNSITO POR JAGUARÃO - RIO BRANCO**

<b>Categorias</b>	<b>Porcentagem</b>	<b>N</b>
<b>0-5 vezes/mês</b>	58,7	81
<b>6 a 10 vezes/mês</b>	10,9	15
<b>Mais de 10 vezes/mês</b>	30,4	42
<b>TOTAL</b>	100	138

Fonte: Coleta de dados

De modo geral, cerca de 58,7% dos motoristas circulam de 0-5 vezes/mês por Jaguarão/Rio Branco, enquanto 30,4% o fazem mais de 10 vezes/mês, evidenciando que a base física dos mesmos fica próxima de Jaguarão e/ou que as distâncias do transporte de carga são mais curtas do que no caso de Uruguaiana e S. do Livramento.

A Tabela 76 refere-se à avaliação da periodicidade com que os motoristas respondentes de Jaguarão - Rio Branco transitam especificamente pelas respectivas **ACIs**.

**TABELA 76 : PERIODICIDADE DO TRÂNSITO POR ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguiana	
	%	n	%	n	%	n
0-5 vezes/mês	24,0	12	65,0	13	82,3	56
6 a 10 vezes/mês	8,0	4	15,0	3	11,8	8
Mais 10 vezes/mês	68,0	34	20,0	4	5,9	4
<b>TOTAL</b>	100	50	100	20	100	68

Fonte: Coleta de dados

Em Jaguarão, na maioria das vezes, 68%, os motoristas circulam mais de 10 vezes/mês pela fronteira, enquanto 24% o fazem até 5 vezes/mês. Evidencia-se aqui o papel exercido pela proximidade das distâncias percorridas, origem-destino das cargas. Em S. do Livramento e Uruguiana, respectivamente, 65% e 82,4%, são motoristas que circulam por maiores distâncias, viabilizando somente até 5 vezes/ mês seu trânsito por estes pontos.

A Tabela 77 refere-se à identificação da origem das cargas - Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná.

**TABELA 77 : ORIGEM DAS CARGAS - RS, SC E PARANÁ**

Categorias	Porcentagem	N
Sempre	14,2	41
Quase sempre	31,6	91
As vezes	54,2	156
<b>TOTAL</b>	100	288

Fonte: Coleta de dados

Mais de 50% das cargas têm como origem os estados sulinos, verificando-se também que os fatores *sempre* ou *quase sempre* totalizam 45,8% do total transportado por estas três fronteiras.

A Tabela 78 refere-se à identificação da origem das cargas - Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, em cada **ACI**

**TABELA 78 : ORIGEM DAS CARGAS - RS,SC e PR POR ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguaiana	
	%	n	%	n	%	n
<b>Sempre</b>	9,3	4	13,6	3	15,2	34
<b>Quase sempre</b>	34,9	15	27,3	6	31,4	70
<b>As vezes</b>	55,8	24	59,1	13	53,4	119
<b>TOTAL</b>	100	43	100	22	100	223

Fonte: Coleta de dados

Considerando as três fronteiras de forma individual, mais de 40% das cargas têm como origem *sempre* ou *quase sempre* os estados do **RS, SC e PR**, não se constituindo a principal origem das cargas os três estados do sul.

A Tabela 79 refere-se à identificação da origem das cargas - São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

**TABELA 79 : ORIGEM DAS CARGAS - SP, RJ e MG**

<b>Categorias</b>	<b>Porcentagem</b>	<b>N</b>
<b>Sempre</b>	15,5	47
<b>Quase sempre</b>	37,0	112
<b>As vezes</b>	47,5	144
<b>TOTAL</b>	100	303

Fonte: Coleta de dados

Observa-se que 52,5% das cargas têm como origem *sempre* ou *quase sempre* os estados de **SP, RJ e MG**. Verifica-se que as fronteiras do **RS** focalizadas são eixos de circulação para os estados centrais do país.

A Tabela 80 refere-se à identificação das cargas de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais em cada **ACI**.

**TABELA 80 : ORIGEM DAS CARGAS - SP, RJ E MG POR ACI**

<b>Categorias</b>	<b>Jaguarão</b>		<b>S. do Livramento</b>		<b>Uruguaiana</b>	
	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>N</b>
<b>Sempre</b>	4,7	2	-	-	18,9	45
<b>Quase sempre</b>	41,9	18	27,3	6	37,0	88
<b>As vezes</b>	53,4	23	72,7	16	44,1	105
<b>TOTAL</b>	100	43	100	22	100	238

Fonte: Coleta de dados

Verifica-se que, em Jaguarão, em 41,9% dos casos, as cargas *quase sempre* têm origem nos estados mencionados, enquanto em Uruguaiana a porcentagem é 37% e em S. do Livramento, de 6%.

Uruguaiana evidencia sua importância por ser ponto de desembarço aduaneiro de cargas para **SP,RJ e MG**, *sempre* em 18,9% das cargas, *quase sempre* em 37% das cargas.

A Tabela 81 refere-se à identificação da origem das cargas sendo de outros Estados do Brasil não citados.

**TABELA 81 : ORIGEM DAS CARGAS OUTROS ESTADOS**

<b>Categorias</b>	<b>Percentagem</b>	<b>N</b>
Sempre	7,4	20
Quase sempre	21,2	57
As vezes	71,4	192
TOTAL	100	269

Fonte: Coleta de dados

Os dados confirmam que a maioria das cargas tem como origem **RS, SC, PR, SP, RJ e MG**, pois somente 28,2% *sempre* ou *quase sempre* o são de outros estados.

A Tabela 82 refere-se à identificação da origem das cargas de Estados do Brasil não citados em cada **ACI**.



**TABELA 82 : ORIGEM DAS CARGAS OUTROS ESTADOS POR ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguiana	
	%	N	%	n	%	N
<b>Sempre</b>	2,4	1	5,0	1	8,7	18
<b>Quase sempre</b>	24,4	10	15,0	3	21,2	44
<b>As vezes</b>	73,2	30	80,0	16	70,1	146
<b>TOTAL</b>	100	41	100	20	100	208

Fonte: Coleta de dados

Os três pontos de fronteiras confirmam os dados gerais, em Jaguarão, S. do Livramento e Uruguiana, respectivamente, 73,2%, 80% e 70,2% das cargas têm origem eventual de outros estados do Brasil.

A maioria dos motoristas de carga que transitam pelas três fronteiras em estudo têm mais de cinco anos de experiência e idade superior a 35 anos. Em sua maioria têm mais de dois anos de experiência no trânsito de cargas na **ACI** em que responderam a pesquisa. De um modo geral, tendem a viajar com seus familiares.

A origem das cargas transportadas, na maioria das vezes, é brasileira, seguido por ordem, cargas argentinas, uruguaias, chilenas e paraguaias. Considerando a origem das cargas dentro do Brasil, na maioria das vezes originam-se dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, seguidos pelos três estados do sul.

As cargas predominantemente são de não perecíveis e a periodicidade de circulação pela fronteira focalizada é de até 5 vezes por mês.

#### 8.4.2 Despachante Aduaneiro

A Tabela 83 refere-se à idade dos despachantes aduaneiros nas três Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 83 : IDADE DOS DESPACHANTES ADUANEIROS**

<b>Categorias</b>	<b>Porcentagem</b>	<b>n</b>
<b>Até 30 anos</b>	42,6	29
<b>31 a 45 anos</b>	32,4	22
<b>Mais de 45 anos</b>	25,0	17
<b>TOTAL</b>	100	68

Fonte: Coleta de dados

Cerca de 75%, dos despachantes têm até 45 anos, constituindo-se numa população jovem de despachantes.

A Tabela 84 refere-se à idade dos despachantes aduaneiros por **ACI**.

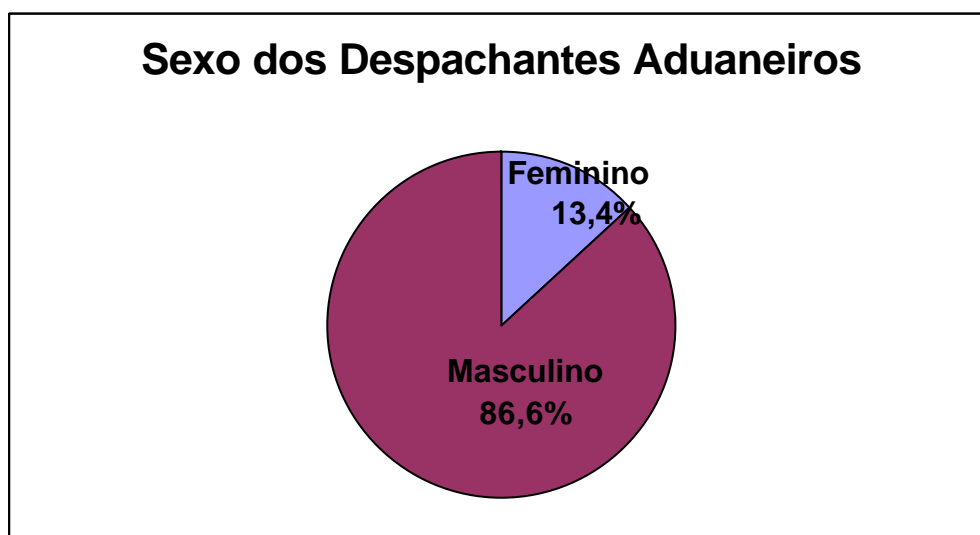
**TABELA 84 : IDADE DOS DESPACHANTES POR ACI**

<b>Categorias</b>	<b>Jaguarão</b>		<b>S. do Livramento</b>		<b>Uruguiana</b>	
	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>n</b>
<b>Até 30 anos</b>	28,6	4	23,0	6	67,8	19
<b>31 a 45 anos</b>	28,6	4	38,5	10	28,6	8
<b>Mais de 45 anos</b>	42,8	6	38,5	10	3,6	1
<b>TOTAL</b>	100	14	100	26	100	28

Fonte: Coleta de dados

Em Jaguarão, encontramos a média mais elevada de idade dos despachantes, pois 42,8% têm mais de 45 anos, enquanto, em S. do Livramento, a porcentagem é de 38,5%, e em Uruguaiana, de 3,6%. Em Uruguaiana encontramos uma população de despachantes essencialmente jovem, 67,8% têm até 30 anos. Em S. do Livramento encontramos a população de despachantes distribuídas nas três categorias de idade de forma mais equilibrada.

O Gráfico 12 refere-se ao sexo dos despachantes aduaneiros nas três Áreas de Controle Integrado.



Fonte: Coleta de dados

Os dados gerais comprovam o que se verifica *in loco* nas três fronteiras, é uma atividade essencialmente exercida, até o momento, por homens. Cerca de 86,6% dos despachantes são do sexo masculino.

A Tabela 85 refere-se ao sexo dos despachantes aduaneiros por **ACI**.

**TABELA 85 : SEXO DOS DESPACHANTES ADUANEIROS POR ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguaiana	
	%	n	%	n	%	N
<b>Feminino</b>	14,3	2	23,1	6	3,7	1
<b>Masculino</b>	85,7	12	76,9	20	96,3	26
<b>TOTAL</b>	100	14	100	26	100	27

Fonte: Coleta de dados

O perfil específico de cada fronteira nos mostra uma presença maior de despachantes do sexo feminino em S. do Livramento, inclusive com escritório de despachante dirigido por mulher. Observa-se em S. do Livramento escritórios sendo repassados à filhas mulheres, com curso na área de comércio exterior ou administração. Em Jaguarão é tímida a presença de mulheres nesta atividade profissional, 14,3%, enquanto em Uruguaiana encontra-se a menor participação de mulheres como despachantes aduaneiros, 3,7%, conseqüentemente com uma forte presença de homens na atividade, 96,3%.

A Tabela 86 refere-se ao tempo de atividade profissional como despachante aduaneiro nas três Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 86 :TEMPO DE ATIVIDADE COMO DESPACHANTE ADUANEIRO**

Categorias	Percentagem	N
<b>Menos de 5 anos</b>	46,2	30
<b>De 6 a 10 anos</b>	24,6	10
<b>Mais de 10 anos</b>	29,2	19
<b>TOTAL</b>	100	59

Fonte: Coleta de dados

Verifica-se uma população de despachantes aduaneiros com experiência profissional de menos de 5 anos, cerca de 46,2% dos despachantes nas três Áreas de Controle Integrado.

A Tabela 87 refere-se ao tempo de atividade profissional como despachante aduaneiro especificamente em cada ACI.

**TABELA 87 : TEMPO COMO DESPACHANTE ADUANEIRO POR ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguiana	
	%	n	%	N	%	
<b>Menos de 5 anos</b>	50,0	7	26,9	7	64,0	16
<b>De 6 a 10 anos</b>	7,1	1	34,6	9	24,0	6
<b>Mais de 10 anos</b>	42,9	6	38,5	10	12,0	3
<b>TOTAL</b>	100	14	100	26	100	25

Fonte: Coleta de dados

Em Jaguarão encontramos as categorias extremas, em termos de tempo de exercício profissional, pois 50% têm menos de 5 anos, enquanto 42,9 % tem experiência superior a 10 anos. Em S. do Livramento encontramos uma população de despachantes aduaneiros melhor distribuída nas três categorias. Uruguiana concentra uma população jovem de despachantes aduaneiros, 64% com menos de 5 anos de experiência profissional.

A Tabela 88 refere-se à origem das cargas desembaraçadas quando do MERCOSUL.

**TABELA 88 : ORIGEM DAS CARGAS DESEMBARAÇADAS -  
MERCOSUL**

<b>Categorias</b>	<b>Porcentagem</b>	<b>N</b>
<b>Sempre</b>	28,4	19
<b>Quase sempre</b>	64,2	43
<b>Às vezes</b>	7,4	5
<b>TOTAL</b>	100	67

Fonte: Coleta de dados

Na maioria das vezes, nas três fronteiras, as cargas desembaraçadas são dos países do MERCOSUL, cerca de 28,4% *sempre* e 64,2% *quase sempre*.

A Tabela 89 refere-se à origem das cargas desembaraçadas quando do **MERCOSUL** em cada **ACI**.

**TABELA 89 : ORIGEM DAS CARGAS DESEMBARAÇADAS  
DO MERCOSUL POR ACI**

<b>Categorias</b>	<b>Jaguarão</b>		<b>S. do Livramento</b>		<b>Uruguaiana</b>	
	<b>%</b>	<b>N</b>	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>n</b>
<b>Sempre</b>	-	-	26,9	7	44,4	12
<b>Quase sempre</b>	78,6	11	69,3	18	51,9	14
<b>Às vezes</b>	21,4	3	3,8	1	3,7	1
<b>TOTAL</b>	100	14	100	26	100	27

Fonte: Coleta de dados

Considerando cada fronteira, observa-se a confirmação quanto à origem das cargas importadas - **MERCOSUL**: 78,6% *quase sempre* em Jaguarão, 96,2% *sempre* e *quase sempre* em S. do Livramento, 96,3% *sempre* ou *quase sempre* em Uruguaiana.

A Tabela 90 refere-se ao desembaraço das cargas que não são do **MERCOSUL** nas três Áreas de Controle Integrado.

**TABELA 90 : AS CARGAS DESEMBARAÇADAS NÃO SÃO DO MERCOSUL**

<b>Categorias</b>	<b>Percentagem</b>	<b>N</b>
<b>Sempre</b>	1,6	1
<b>Quase sempre</b>	11,1	7
<b>Às vezes</b>	87,3	55
<b>TOTAL</b>	100	63

Fonte: Coleta de dados

Corroborando a questão anterior, 87,3% das cargas, *às vezes* não são do **MERCOSUL**.

A Tabela 91 refere-se à avaliação do desembaraço de cargas que não são do **MERCOSUL** especificamente em cada **ACI**.

**TABELA 91 : AS CARGAS DESEMBARAÇADAS NÃO SÃO DO MERCOSUL POR ACI**

<b>Categorias</b>	<b>Jaguarão</b>		<b>S. do Livramento</b>		<b>Uruguiana</b>	
	<b>%</b>	<b>N</b>	<b>%</b>	<b>n</b>	<b>%</b>	<b>n</b>
<b>Sempre</b>	-	-	-	-	4,3	1
<b>Quase sempre</b>	7,1	1	11,5	3	13,0	3
<b>Às vezes</b>	92,9	13	88,5	23	82,7	19
<b>TOTAL</b>	100	14	100	26	100	23

Fonte: Coleta de dados

Na análise, evidencia-se que os três pontos de fronteira desembaraçam principalmente cargas do **MERCOSUL**, pois 92,9% das cargas, *às vezes* não são

do **MERCOSUL** em Jaguarão, e respectivamente 88,5% e 82,7%, em S. do Livramento e Uruguiana.

A Tabela 92 refere-se ao destino das cargas importadas nas três Áreas de Controle Integrado - RS, SC e PR

**TABELA 92 : DESTINO DAS CARGAS RS, SC e PR**

<b>Categorias</b>	<b>Porcentagem</b>	<b>N</b>
<b>Sempre</b>	9,2	6
<b>Quase sempre</b>	36,9	24
<b>Às vezes</b>	53,9	35
<b>TOTAL</b>	100	75

Fonte: Coleta de dados

Na maioria das vezes, as cargas importadas, *às vezes*, 53,9%, tem como destino estes estados. Cerca de 36,9% *quase sempre* são destinadas aos estados do sul.

A Tabela 93 refere-se ao destino das cargas importadas em cada Área de Controle Integrado - RS, SC e PR



**TABELA 93 : DESTINO DAS CARGAS RS, SC e PR POR ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguiana	
	%	N	%	n	%	N
Sempre	7,1	1	16,0	4	3,8	1
Quase sempre	21,4	3	52,0	13	30,8	8
Às vezes	71,5	10	32,0	8	65,4	17
<b>TOTAL</b>	100	14	100	25	100	26

Fonte: Coleta de dados

Em Jaguarão, às vezes, 71,5%, das cargas destinam-se ao **RS, SC e PR**, e em Uruguiana, cerca de 65,4%. Em S. do Livramento *quase sempre* o destino das cargas é para os três estados do sul, 52%.

A Tabela 94 refere-se ao destino das cargas importadas nas três Áreas de Controle Integrado - SP, RJ e MG.

**TABELA 94 : DESTINO DAS CARGAS SP, RJ e MG**

Categorias	Porcentagem	N
Sempre	7,6	5
Quase sempre	46,2	30
Às vezes	46,2	30
<b>TOTAL</b>	100	65

Fonte: Coleta de dados

De forma equilibrada, as cargas importadas tem um destino de *quase sempre* ou às vezes para os estados do centro do país, 46,2%, nas três Áreas de Controle Integrado.

A Tabela 95 refere-se ao destino das cargas importadas especificamente em cada **ACI** para SP, RJ e MG.

**TABELA 95 : DESTINO DAS CARGAS SP, RJ e MG POR ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguiana	
	%	N	%	n	%	n
<b>Sempre</b>	-	-	12,0	3	7,7	2
<b>Quase sempre</b>	28,6	4	32,0	8	69,2	18
<b>Às vezes</b>	71,4	10	56,0	14	23,1	6
<b>TOTAL</b>	100	14	100	25	100	26

Fonte: Coleta de dados

Em Jaguarão, 71,4%, das cargas, *às vezes*, destinam-se a **SP, RJ e MG**, em S. do Livramento, cerca de 56%. Em Uruguiana *quase sempre* o destino das cargas é para estes três estados 69,2%.

A Tabela 96 refere-se ao destino das cargas importadas nas três Áreas de Controle Integrado para outros estados não citados.

**TABELA 96 : DESTINO DAS CARGAS OUTROS ESTADOS**

Categorias	Porcentagem	N
<b>Sempre</b>	1,5	1
<b>Quase sempre</b>	22,7	15
<b>Às vezes</b>	75,8	50
<b>TOTAL</b>	100	66

Fonte: Coleta de dados

Na maioria das vezes, as cargas importadas, *às vezes*, 75,8%, tem como destino outros estados. Cerca de 22,7% *quase sempre* são destinadas para os estados não citados.

A Tabela 97 - refere-se ao destino das cargas importadas especificamente em cada **ACI** para outros estados não citados.

**TABELA 97 : DESTINO DAS CARGAS OUTROS ESTADOS POR ACI**

Categorias	Jaguarão		S. do Livramento		Uruguiana	
	%	N	%	n	%	N
Sempre	-	-	4,0	1	-	-
Quase sempre	-	-	24,0	6	33,3	9
Às vezes	100	14	72,0	18	66,7	18
<b>TOTAL</b>	100	14	100	25	100	27

Fonte: Coleta de dados

Cerca de 100% das cargas de Jaguarão e 72,0% das de S. do Livramento, *às vezes*, têm um destino diferente do **RS, SC, PR, SP, RJ** e **MG**, enquanto em Uruguiana a porcentagem é de 66,7%.

O perfil verificado dos despachantes aduaneiros nas três Áreas de Controle Integrado indica uma experiência superior a seis anos na área profissional (53,8 %), idade média superior a 45 anos (75 %) , sendo uma profissão basicamente exercida por homens (86,6 %).

A maioria das cargas desembaraçadas são do **MERCOSUL** e o destino na maioria das vezes é o Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, seguido pelos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

## **CAPÍTULO 9 CONCLUSÕES**

Neste capítulo final, serão abordados sequencialmente os resultados da pesquisa em sua parte exploratória, qualitativa e quantitativa, e serão discutidas as limitações do estudo e apresentadas as recomendações para futuras pesquisas.

### **9.1 CONCLUSÕES DO ESTUDO EXPLORATÓRIO**

Este estudo exploratório fundamentou-se na revisão bibliográfica do assunto focalizado, considerando-se os enfoques pertinentes dos distintos autores, bem como as legislações específicas sobre Áreas de Controle Integrado - **ACIs**.

No segundo momento do estudo exploratório, foram realizadas entrevistas em profundidade com especialistas da área, definindo-se os aspectos relevantes a serem pesquisados nas **ACIs** do **MERCOSUL**, especificamente os postos fronteiriços de :

- Jaguarão / Rio Branco e Sant'ana do Livramento / Rivera com o Uruguai, e
- Uruguiana / Paso de Los Libres, com a Argentina.

Nos resultados obtidos com as entrevistas em profundidade torna-se claro a necessidade de cooperação mútua entre os organismos públicos do país sede das **ACIs**, bem como com os organismos públicos do outro país envolvido, com a finalidade de desenvolver e sedimentar uma cultura de integração.

As palavras de um dos especialistas retrata o cerne da questão:

*" ... integração, não acontece através de leis, decretos e normas pois se não houver uma vontade dos que estão executando, não se faz nada. Muitas vezes as autoridades maiores planejam uma atividade, mas não sabem vender a idéia para quem vai executar lá na ponta e as coisas não acontecem."*

Na análise das entrevistas com as chefias dos organismos não públicos e públicos, a cooperação mútua e conseqüentemente a integração, surgem como sugestões de maior entrosamento e de melhor relacionamento interno. Os dados obtidos com a aplicação do questionário, Tabela 2 - relacionamentos, corroboram os fatos citados.

Com a revisão do referencial teórico utilizado, alicerçado nos conteúdos das entrevistas com os especialistas e utilização da técnica Rede Repertório Kelly, foi estruturado dois instrumentos para posterior utilização: entrevista semi-estruturada e questionário.

A entrevista semi estruturada foi aplicada junto às chefias dos organismos públicos e não públicos intervenientes no processo de importação e exportação, realizando-se

uma análise de conteúdo dos resultados obtidos. O questionário estruturado foi aplicado junto aos usuários das Áreas de Controle Integrado.

Os objetivos do estudo exploratório foram alcançados com:

- o referencial teórico revisado para a fundamentação do estudo;
- a elaboração das questões da entrevista semi-estruturada aplicada junto às chefias dos organismos públicos e não públicos intervenientes no processo de importação e exportação;
- com a estruturação do questionário aplicado junto aos usuários das áreas de fronteira focalizadas.

## **9.2 CONCLUSÕES DO ESTUDO QUALITATIVO**

Na fase descritiva da pesquisa, tornou-se evidente a importância dos decretos nº 1.280 e 1.281 de 14/10/94, pois na análise de conteúdo das entrevistas foi consenso nas três fronteiras estudadas, a importância vital de criação de espaços físicos comuns reunindo os organismos intervenientes no processo de importação e exportação, com os consequentes benefícios para os usuários.

Nas **ACIs** de Jaguarão/Rio Branco, Sant'ana do Livramento/Rivera , bem como de Uruguaiana/Paso de Los Libres, 100 % dos respondentes apontaram como positiva a criação de um espaço físico comum.

Considerando o horário de funcionamento das Áreas de Controle Integrado, observa-se que atende o usuário, contudo é consenso que o ponto crítico tem sido a não-compatibilização dos horários entre todos os organismos. Não se verifica a aplicação da resolução 77/99 do GMC, uma vez que os organismos argentinos e uruguaios mantêm os horários legais de seus países de origem.

Na ACI de Jaguarão/Rio Branco cerca de 74 % dos entrevistados declararam a não compatibilização dos horários o ponto crítico, enquanto na ACI de Sant'ana do Livramento/Rivera, o índice foi de 66,6 % dos respondentes. Na ACI de Uruguaiana/Paso de Los Libres, 100 % dos entrevistados apontaram o mesmo aspecto crítico.

Em relação à ações conjuntas, verificou-se que não há ação conjunta da Aduana argentina e da Aduana uruguaia com a Receita Federal do Brasil. A forte razão deste fato é a existência de sistemas informatizados distintos nos três países, não existindo uma integração dos sistemas, conseqüentemente as cargas vistoriadas por um país, não necessariamente o serão pelo sistema do outro país envolvido.

A concretização do desejo de unificação dos sistemas - um procedimento tecnológico, apresenta uma forte repercussão no desenvolvimento e aprimoramento da cultura integracionista necessária.

Os demais organismos públicos envolvidos, em algum momento ou sempre, exercem ações administrativas e operacionais semelhantes e conjuntas. No caso da ACI de Jaguarão/Rio Branco, a vistoria e exame fitossanitário das mercadorias têm ação conjunta e em alguns momentos o M. da Saúde também participa desta ação

integrada. Na **ACI** de S. do Livramento/Rivera verifica-se uma ação conjunta na área fitossanitária e de produtos de origem animal, bem como a conferência por parte do M. dos Transportes e Aduana uruguaia no momento de manipulação da carga. Na **ACI** de Uruguaiana/Paso de Los Libres, 72,7 % dos entrevistados registraram que as ações dos organismos envolvidos acontecem de forma independente.

Verifica-se que não há uniformidade dos procedimentos entre as Áreas de Controle Integrado pesquisadas, criando um diferencial no desembaraço aduaneiro das cargas. Em todas as fronteiras é unânime o fato de os procedimentos serem distintos, observando-se um certo avanço na uniformização dos procedimentos de inspeção e amostragem.

A infraestrutura de comunicação é deficiente nas três Áreas de Controle Integrado, impedindo a instalação e o funcionamento efetivo dos respectivos sistemas de transmissão de dados dos três países (**SISCOMEX/BR** , **MARIA/AR** e **LUCIA/ROU**). No âmbito das informações internas nas **ACIs**, os usuários identificam deficiências e limitações. Considerando que os fluxos de comunicação são necessários e sua manutenção fundamental para gerar processos ágeis e favoráveis, os aspectos inerentes às comunicações e informações constituem-se pontos críticos relevantes na integração das fronteiras focalizadas.

Especificamente na **ACI** de Jaguarão/Rio Branco, há a necessidade do deslocamento em cerca de 7 Km, para acessar o sistema informatizado dos organismos uruguaiois. Na **ACI** de S. do Livramento/Rivera, 88 % dos entrevistados apontaram como ponto crítico a infraestrutura externa de comunicação. Na **ACI** de Uruguaiana/ Paso de Los Libres, 72,7 % dos respondentes estão satisfeitos com a



comunicação existente, registrando-se o fato pontual da não instalação do sistema informatizado argentino no local, por problemas técnicos e de responsabilidade junto às empresas de telecomunicações dos dois países.

Verificou-se que os organismos intervenientes e os usuários identificaram como problema comum, a documentação incompleta e o não atendimento das exigências dos países importadores como entrave à agilidade nas fronteiras. Este aspecto, aliado aos pontos críticos da comunicação e das informações, constituem um tripé para o não funcionamento ágil, eficiente e satisfatório dos postos fronteiriços.

Este fato alcançou um índice de 76,9 % nas respostas dos entrevistados, na **ACI** de Jaguarão/Rio Branco; foi citado na **ACI** de S. do Livramento/Rivera pela maioria; e na **ACI** de Uruguaiana/Paso de Los Libres, por 45,4 % dos respondentes. É um aspecto relevante, considerando que há profissionais específicos para o desembaraço das cargas. Registra-se um desconhecimento ou pouco conhecimento das exigências dos países importadores, por parte dos exportadores. Este fato provoca demoras no desembaraço das cargas e em alguns casos inviabiliza o processo.

Contraditoriamente, os entrevistados citaram o espírito de cooperação como característica positiva, na **ACI** de Uruguaiana/ Paso de Los Libres, quando se verificou que é onde ocorre com menor intensidade ações conjuntas, integradas. Contudo, há de se considerar que existe uma predisposição para desenvolver uma cultura integracionista.

É sugestão unânime nas três Áreas de Controle Integrado a necessidade de melhorias na infraestrutura de comunicação externa, sendo fato crucial em Jaguarão/

Rio Branco. Neste caso específico, a ação conjunta dos organismos de relações exteriores com as respectivas agências de telecomunicações dos dois países envolvidos, é fundamental e capaz de solucionar o problema pontual.

Sendo o processo de comunicação propulsor dos avanços tecnológicos e humanos, sua adequada disponibilização viabiliza a utilização eficiente e eficaz da capacidade dos organismos e pessoas envolvidas.

### **9.3 CONCLUSÕES DO ESTUDO QUANTITATIVO**

Nesta fase da pesquisa foi aplicado um questionário junto aos usuários das Áreas de Controle Integrado. Considerou-se como usuários, capazes de contribuir com um melhor conhecimento das **ACIs** nos postos fronteiriços, os despachantes aduaneiros e motoristas de carga.

O perfil dos usuários, tanto dos motoristas de carga como dos despachantes aduaneiros, nos mostrou uma população com experiência profissional superior a cinco anos, sendo os profissionais desta área basicamente do sexo masculino.

Cerca de 55,3 % dos motoristas de carga tem mais de 35 anos de idade e entre os despachantes aduaneiros, 42,6 % tem até 30 anos de idade, constituindo-se numa população profissional de jovens.

Na análise das avaliações, quanto aos relacionamentos dos organismos intervenientes, concluiu-se que o M. da Saúde, organismo com ação recente nas fronteiras, obteve a melhor média na **ACI** de Uruguaiana/Paso de Los Libres, e a

segunda melhor média nas **ACIs** de Jaguarão/Rio Branco e em S. do Livramento/Rivera, onde empatou com o Ministério da Agricultura de ambos os países. Este fato indica uma proposta nova de relacionamento com o usuário onde ambas as partes atingem seus objetivos.

Na **ACI** de Uruguaiana/Paso de Los Libres , a segunda melhor média nos relacionamentos foi a de Receita Federal, fato significativo devido ao volume de movimento de cargas e a importância desta fronteira no contexto nacional. A melhor média, na **ACI** de Jaguarão/Rio Branco, foi da concessionária **BANRISUL** Armazéns Gerais SA, enquanto na **ACI** de S. do Livramento/Rivera, a melhor média foi a do M. dos Transportes de ambos os países. Cabe ressaltar que em S. do Livramento, o Ministério Transportes/**DNER** instalou o programa informatizado, operado pelos funcionários da Receita Federal, uma vez que é crítica a carência de recursos humanos do mesmo.

Nos aspectos relacionados a facilidades internas para os usuários, observou-se que as melhores médias são as da **ACI** de Uruguaiana/Paso de Los Libres (comodidade, higiene, equipamentos, depósitos, mecanismos de chamada dos caminhoneiros, horário bancário), existindo serviços com atendimento satisfatório. Considerando a segurança da carga e do motorista, a melhor média obtida foi na **ACI** de Jaguarão/Rio Branco, contudo, com avaliação muito próxima das demais **ACIs**. Nesta última Área de Controle Integrado também verificou-se a melhor média quanto à disponibilidade de informações aos usuários.

Dos respondentes das três **ACIs** , 62,9 % , consideraram necessário maior número de pessoas para a movimentação de cargas e 63,6 % apontaram como insuficiente o número de técnicos disponíveis para a inspeção e vistoria de cargas.

O melhor acesso, o mais rápido , o que exige poucas manobras e evita o trânsito urbano, na avaliação dos usuários, é na **ACI** de S. do Livramento/Rivera. Em relação a comodidades próximas às **ACIs**, Uruguiana/Paso de Los Libres obteve a melhor média. Contudo, verificou-se uma deficiência quanto à alimentação e estadia, constituindo-se um mercado de serviços a ser desenvolvido, uma vez que 80 % dos motoristas tem uma tendência de em algum momento viajar com os seus familiares.

As melhores médias quanto à agilidade dos procedimentos e controle de entrada e saída dos veículos, registrou-se na **ACI** de Jaguarão/Rio Branco. Nas três **ACIs**, em relação ao horário disponível para o registro de entrada e saída dos veículos e horário de funcionamento, verificou-se que 62% e 62,4 % dos entrevistados respectivamente, declararam que os mesmos são suficientes.

Diante do volume de cargas movimentadas na **ACI** de Uruguiana/Paso de Los Libres, era esperado um índice mais elevado de usuários que registrassem a necessidade de plantões, contudo, 56 % apontou uma necessidade, obtendo-se um índice mais elevado na **ACI** de Jaguarão/ Rio Branco ( 62,7 %).

No instrumento utilizado, procurou-se avaliar a satisfação dos usuários quanto à qualidade dos procedimentos dos organismos intervenientes, e os resultados registraram a melhor média das Aduanas, M. da Agricultura de ambos os países, M. da Saúde e da concessionária **BAGERGS** na **ACI** de Jaguarão/ Rio Branco. O M. de

Transportes de ambos os países obteve a melhor média na **ACI** de S. do Livramento/Rivera e a Receita Federal na **ACI** de Uruguaiana/Paso de Los Libres.

Na avaliação da agilidade das vistorias de carga, na **ACI** de S. do Livramento/Rivera, verificou-se o melhor índice (80%); na **ACI** de Uruguaiana/Paso de Los Libres foi de 66,3 %; e na **ACI** de Jaguarão/Rio Branco obteve-se 64,6 %. O índice mais elevado na **ACI** de S. do Livramento/Rivera deve-se a uma ação mais integrada dos órgãos intervenientes.

Considerando as cargas transportadas, verificou-se que 57,2 % são de origem brasileira e que 37,8 % são de origem argentina, confirmando a importância das trocas comerciais entre estes dois países. Com base nos resultados, observou-se que 48,3 % das cargas transportadas são de produtos não perecíveis, enquanto 14,7 % são cargas de produtos perecíveis. Na **ACI** de S. do Livramento/Rivera é onde se verificou o maior índice de cargas de produtos *principalmente não perecíveis* (53,8%), enquanto que na **ACI** de Jaguarão/ Rio Branco ocorre o maior índice de cargas *principalmente perecíveis* (24,5%).

Ao se analisar a origem das cargas transportadas do Brasil, verificou-se um índice de 45,8 % das cargas *como sempre* ou *quase sempre* originárias dos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná e 52,5 % tendo como origem São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Quanto ao destino das cargas no Brasil, na **ACI** de Uruguaiana/Paso de Los Libres observou-se que 76,9 % das cargas tem como destino, *sempre* ou *quase sempre*, os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Na **ACI** de S. do Livramento/

Rivera é onde verificou-se o índice mais alto (68 %), de cargas com destino para os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. Conclui-se que este ponto fronteiriço é preferencial para cargas com destino aos três estados do sul.

#### **9.4 LIMITAÇÕES DO ESTUDO**

Uma das limitação do presente estudo é o universo das fronteiras pesquisadas, face o número de fronteiras existentes com os países do **MERCOSUL**. A continuidade de pesquisas, relacionadas com o processo de integração, objetivando verificar as mudanças de percepção e satisfação dos usuários quanto às variáveis focalizadas, constitui-se num amplo campo de novos conhecimentos, bem como a ampliação de variáveis a serem avaliadas.

#### **9.5 RECOMENDAÇÕES PARA FUTURAS PESQUISAS**

Ponderando que o **MERCOSUL** está em implantação e sofrendo os ajustes decorrentes das diferenças de políticas econômicas e cambiais entre as nações envolvidas, novas pesquisas sobre integração são relevantes, aliando os aspectos sociais e culturais de identidades regionais.

Estudos abordando o **MERCOSUL** sob o prisma da criação de um bloco econômico com fim de uma aliança estratégica, ou uma efetiva integração física e econômica regionalizada, ou como uma integração sob o ponto de vista da evolução dos mecanismos de solução de controvérsias, são abordagens capazes de definir a idéia de identidades comuns como uma forma de legitimar o processo de integração.

Pesquisas sobre a integração de blocos econômicos devem considerar as questões estratégicas bem como os problemas políticos que norteiam as relações entre os países envolvidos, no caso do **MERCOSUL**, o Brasil e a Argentina.

Agregar os temas de logística dos meios de transporte e de sistemas informatizados de informações são complementaridades aos estudos de efetiva integração do bloco econômico.

A expectativa positiva de desenvolvimento e incremento das economias regionais é real, como também é verdadeiro o fato que nem todos os setores estão sendo beneficiados. Aprofundar e identificar as pesquisas nos pontos fortes e identificar os setores mais prejudicados são formas de auxiliar na determinação de políticas econômicas, sociais e culturais regionalizadas e complementares, fortificando o conceito de aliança estratégica no **MERCOSUL**.

## 10. BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- ALBORNOZ, Vera do Prado Lima. *Armour: uma aposta no futuro*. S. do Livramento: Ed. Pallotti, 2000.
- ALMEIDA, Paulo Roberto de. *Relações Internacionais e Política Externa do Brasil: dos descobrimentos à globalização*. P. Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS, 1998.
- BAPTISTA, Luis Olavo, Araminta de Azevedo Mercadante e Paulo Borba Casella.- Organizadores. *MERCOSUL: das negociações à implantação*. 2ª ed.- São Paulo, LTr,1998.
- BODEMER, Klaus , GABRICCI, Leonello, GRABENDORFF, Wolf et al. PLÁ, Juan Algorta. (coord.). *O Mercosul e a Comunidade Européia: uma abordagem comparativa*. P. Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS, Instituto Goethe/ICBA, 1994.
- BORJA, Sérgio. MERCOSUL - Direito Constitucional: os tratados, convênios e acordos celebrados. *Revista Eletrônica de Administração*. Ed. nº7, v 3, nº 3.
- BRASIL. Decreto nº1.280, 14/10/94. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Comércio, entre Brasil, Argentina, Paraguai



- e Uruguai. *Boletim Central da Receita Federal*.Extraordinário nº 100. Brasília, DF,4/11/94.
- BRASIL. Decreto nº 1.281, 14/10/94. Anexo ao Decreto que dispõe sobre a execução do Primeiro Protocolo Adicional ao acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Comércio entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. *Boletim Central da Receita Federal*.Extraordinário nº 100. Brasília, DF,4/11/94.
- BRASIL. Ministério da Agricultura e do Abastecimento, Relatório do Programa de Vigilância Agropecuária Internacional - VIGIAGRO, Brasília, 1997.
- CASTELLO, Iára Regina, SCHÄFFER, Neiva Otero, SOUZA, Suzana Bleil de (organizadoras) et al. *Práticas de Integração nas Fronteiras: temas para o Mercosul*. P. Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, Instituto Goethe/ICBA, 1995.
- CICCOLELLA, Pablo José. CASTELLO,Iara Regina, KOCH, Mirian Regina (organizadores)et al. *Fronteiras na América Latina - espaços em transformação*. P. Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/ Fundação de Economia e Estatística, 1997.
- DANESI, Luis Carlos. *Nível de Serviços Logísticos no Transporte Rodoviário Internacional de Produtos Industrializados entre Rioo Grande do Sul e Argentina*.Dissertação de Mestrado.Porto Alegre: UFRGS, 1997.
- FERRER, Aldo. *Historia de la globalizacion: origines Del ordem econômico mundial*.Buenos Aires: Fundo de Cultura Econômica, 1ª ed., 1996.
- DRUCKER, Peter F. *Inovação e espírito empreendedor*. 5ª ed. São Paulo: Pioneira,1998.
- GIL, Antonio Carlos. *Projetos de Pesquisa: como elaborar*. São Paulo: Atlas, 1996.
- KLAES, Mariana Izabel M. et al. OLIVEIRA, Odete Maria (coord.). *Relações Internacionais & Globalização*. Ijuí : Editora UNIJUÍ, 1998.

- KOTLER, Philip. *Marketing para o Século XXI*. São Paulo:Ed. Futura,1999.
- KUAZAQUI, Edmir. *Marketing Internacional:como conquistar negócios em Mercados internacionais*. São Paulo: Makron Books, 1999.
- LAREDO, Íris Mabel et al. MOROSINI, Marília Costa (Org.) *Mercosul/Mercosur: políticas e ações universitárias*. P. Alegre, RS: Ed. da Universidade/UFRGS, 1998.
- LAVAGNA, Roberto. Zona de livre comércio ou área de decisão brasileira ?Fim da integração ou a insuportável leveza das propostas ? *RBCE*, nº 61, pg 12-17. Out./dez.,1999.
- LEAL, Ricardo P. e BOCATER, Paulo F. Causalidade nos mercados de ações Latino americano. University of Nevada e PUC-Rio. *Revista Eletrônica de Administração*. Ed. 1, v 1, nº 1.
- MACHADO, João Bosco M. Dilemas da consolidação de uma União Européia. *Revista Brasileira de Comércio Exterior (RBCE)*. Nº 49.out/dez, 1996.
- MATTAR, Fauze Najib. *Pesquisa de Marketing*. Vol. 2. São Paulo,Atlas,1993.
- \_\_\_\_\_. *Pesquisa de Marketing*. Edição Compacta. São Paulo, Atlas,1996.
- MONTOYA, Marco Antônio.- Organizador. *Relações Intersetoriais do MERCOSUL e da Economia Brasileira*. Passo Fundo,RS:EDUPF,1998.
- MORAES, Roque. *Análise de Conteúdo*. Revista Educação. Porto Alegre :Ed. PUCRGS, 1996.
- MOROSINI, Marília Costa - Organizador. *Mercosul/Mercosur: políticas e ações universitárias*. P. Alegre, RS: Ed. da Universidade/UFRGS, 1998.

- NOGUEIRA, Eros E. S. Efeitos da TI nas relações interorganizacionais público e privado: o caso da implantação do Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX. *Anais do 23º Encontro da ANPAD*, Foz de Iguaçu, Paraná. 19 a 22/9/99.
- OLIVEIRA, Odete Maria (coord.). *Relações Internacionais & Globalização*. Ijuí : Editora UNIJUÍ, 1998.
- PEREIRA, Ruy Carlos. *A inserção da Agricultura nos Negócios Internacionais (ALCA)*. Exposição do 1º Ministro Relações Exteriores, II Reunião Coordenada da Vigilância Agropecuária Internacional, Fortaleza, abril,1998.
- PEREIRA, Luiz Carlos Bresser e SPINK, Peter Kervin (org.). *Reforma do Estado e administração Gerencial*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- PLÁ, Juan Algorta. *O Mercosul e a Comunidade Européia: uma abordagem comparativa*. P. Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS, Instituto Goethe/ICBA, 1994.
- POZZEBON, Marlei e FREITAS, Henrique M. R. Modelagem de Casos: uma Nova Abordagem em análise Qualitativa de dados. *22º Encontro da ANPAD*, Foz de Iguaçu,1998.
- RAGHAVAN, Chakravarthi. La OMC, La agricultura y la Seguridad alimentaria: Pre negociando para el 2000. *Revista Del Sur*, Montivideo/ROU, março/99, nº89.
- ROSSI, Carlos Alberto e SLONGO, Luiz Antônio. Pesquisa de satisfação de clientes: o estado - da - arte e proposição de um método brasileiro. *Revista de Administração Contemporânea (RAC)*.Vol.2, nº1(jan – abr, 1998), p.101 – 125.
- SAMARA, BEATRIZ Santos e BARROS, José Carlos de . *Pesquisa de Marketing* :

*conceitos e metodologias*. 2ª ed. São Paulo: Makron Books, 1997.

SANTOS, Alexandre Hamilton. *Alianças Estratégicas em Negócios Internacionais: uma abordagem cultural*. 22º Encontro da ANPAD, Foz de Iguaçu, 1998.

SARAIVA, Miriam Gomes e ALMEIDA, Fernando Roberto de Freitas. A integração Brasil – Argentina no final dos anos 90. Rio de Janeiro. *Revista Brasileira Política Internacional*. nº 42 (2) :18 – 39,1999.

Secretaria Administrativa do MERCOSUL (SAM). Comissão de Comércio do MERCOSUL. Comitê Técnico nº2: Assuntos Aduaneiros. Subcomitê Técnico: Controles e Operatória em Fronteiras, Ata nº 1/98. Subgrupo Técnico : Agricultura, Ata nº 2/98, Foz de Iguaçu, 21 a 25/9/98. Ata da 1ª Reunião Plenária do Subcomitê de Controles e Operatória em Fronteiras-SCT/COPF, do Comitê técnico nº 2: Assuntos Aduaneiros/CCM, Assunção, 8 a 10/2/99. Ata da 1ª Reunião Plenária do Comitê Técnico nº 2: Assuntos Aduaneiros da Comissão de Comércio do MERCOSUL (CCM), Assunção, 15 a 19/3/99.

SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. *Manual das Organizações Internacionais*. P. Alegre, Livraria do Advogado, 1997.

SENGE, Peter M. *A Quinta Disciplina*. S. Paulo: Ed. Best Seller, 1998.

TRATADO de ASSUNÇÃO dispõe sobre a constituição de um mercado comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai. 26/3/1991. <http://database.iadb.org>

VENTURA, Deisy.- Organizadora. *Direito Comunitário do MERCOSUL*. P. Alegre, Livraria do Advogado, 1997.

VIEIRA, Berenice Lagranha do Amaral . A INTERNET COMO CANAL DE COMPRA:Um Estudo junto aos Usuários do Provedor VIA-RS. Dissertação de Mestrado. PPGA / UFRGS, 1999.

ZANELLA, Vicente H. B. - Atributos Importantes e Determinantes do Consumo de Alimentos Tipo Fast Food para o consumidor adolescente de POA. Dissertação de Mestrado. PPGA / UFRGS, 1997.

URL.<http://WWW.mercosul.com>. Acesso em 7/3/99.

[URL.http://WWW.mre.gov.br](http://WWW.mre.gov.br). Acesso em 24/5/99, 15/12/00, 22/1/01 e 24/1/01.

Regulamentações, deliberações, atas e reuniões MERCOSUL.

[URL.http://WWW.mre.gov.br](http://WWW.mre.gov.br) . Código Aduaneiro do MERCOSUL. Acesso em 30/5/99 , 20/01/01.

[URL.http://WWW.mercosur.com](http://WWW.mercosur.com) Histórico, antecedentes, aspectos legais. Acesso Abril/99, Julho -dezembro/00, janeiro/01.

[URL.http://www.abti.com.br](http://www.abti.com.br). [Boletins Quinzenais](#). Acesso Dez/99, julho/set./dez/00, jan./01.

[URL.www.gov.mb.ca/chc/press/top/1995-09/sep\\_0101.html](http://www.gov.mb.ca/chc/press/top/1995-09/sep_0101.html). Acesso 26/6/99, set/00 e janeiro/01.Governo Canadá.

[URL.www.mto.gov.on.ca/english/its/itbcs.htm](http://www.mto.gov.on.ca/english/its/itbcs.htm). Acesso 26/6/99 e jan./01.Governo Canadá.

[URL.www.infoexport.gc.ca/market/servexport/70469-e.htm](http://www.infoexport.gc.ca/market/servexport/70469-e.htm). Acesso 26/6/99,dez/00 e jan/01. Governo Canadá.

[URL.www.albertafirst.com/scripts/cd3.asp?item\\_id=3&suitem\\_id=0&uid=](http://www.albertafirst.com/scripts/cd3.asp?item_id=3&suitem_id=0&uid=). Acesso 26/6/99e jan./01. Governo Canadá.

## **11. ANEXOS**

### **ANEXO I**

**MINUTA DO REGULAMENTO DA ÁREA DE CONTROLE INTEGRADO  
SANT'ANA DO LIVRAMENTO / RIVERA**

### **ANEXO II**

**PLANILHA CONTROLE VEÍCULOS E CARGA ACI DE SANT'ANA DO  
LIVRAMENTO / RIVERA**

### **ANEXO III**

**ROTEIRO DA ENTREVISTA COM OS ESPECIALISTAS**

### **ANEXO IV**

**ROTEIRO DA ENTREVISTA DA PESQUISA DESCRITIVA**

### **ANEXO V**

**QUESTIONÁRIO**

### **ANEXO VI**

**PRINCIPAIS POSTOS DE FRONTEIRA DO BRASIL COM OS PAÍSES DO  
MERCOSUL**

**ANEXO I**

**MINUTA DO REGULAMENTO DA ÁREA DE CONTROLE INTEGRADO**

**SANT'ANA DO LIVRAMENTO / RIVERA**

**REGULAMENTO DA ÁREA DE CONTROLE INTEGRADO DE CARGAS**  
**ACI SANT'ANA DO LIVRAMENTO/BR – RIVERA/UY**

**TÍTULO I**

**DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

**CAPÍTULO I**

**DO ÂMBITO DE APLICAÇÃO**

1. Os procedimentos a serem realizados na ACI Sant'Ana do Livramento/Rivera são os estabelecidos neste regulamento e estarão sujeitos a permanente atualização, em face da dinâmica do intercâmbio comercial por este ponto de fronteira.
  
2. Ficam estendidas até a ACI Sant'Ana do Livramento/Rivera a jurisdição e a competência dos órgãos e respectivos funcionários da República Oriental do Uruguai, intervenientes nos controles aduaneiros, migratórios, fitossanitários, zoossanitários e de transporte, quando exercidos em função de atividades vinculadas às operações de comércio exterior que ocorram por este ponto de fronteira.
  
3. O controle do país de saída sobre as pessoas, os meios de transporte, e as mercadorias será realizado antes do controle do país de entrada, sem prejuízo de que possam ser realizados simultaneamente pelas autoridades competentes de ambos os Estados Partes.
  
4. A ACI Sant'Ana do Livramento/Rivera, localizada no quilômetro 569 da rodovia BR-158, delimitada conforme o **Ato Declaratório nº (xxx), de (dia, mês e ano), do Inspetor da Receita Federal em Sant'Ana do Livramento**, constitui, para todos os efeitos legais, zona primária aduaneira sob jurisdição da Delegacia da Receita Federal em Sant'Ana do Livramento e da Administração Aduaneira de Rivera/UY.

A circulação de pessoas, meios de transporte e mercadorias no trecho da rodovia BR 158,



entre a ACI Sant'Ana do Livramento/Rivera e o limite geográfico entre Brasil e Uruguai, está sob controle das autoridades aduaneiras de ambos os Estados Partes, constituindo-se este trecho em extensão da ACI, para os efeitos deste artigo e do art. 3º do Acordo de Recife, exclusivamente no que se refere à circulação.

## **CAPÍTULO II**

### **DAS DEFINIÇÕES BÁSICAS**

5. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

a) **CONTROLE:** o procedimento de verificação, executado por parte das autoridades competentes, do cumprimento das disposições legais, regulamentares e administrativas referentes à entrada e à saída de pessoas, meios de transporte e mercadorias, na ACI Sant'Ana do Livramento/Rivera;

b) **CONTROLES INTEGRADOS:** os procedimentos administrativos e operacionais executados pelos funcionários dos distintos órgãos que intervêm nos controles realizados na ACI Sant'Ana do Livramento/Rivera ;

c) **PAÍS-SEDE:** **A República Federativa do Brasil, onde se encontra instalada a ACI Sant'Ana do Livramento/Rivera;**

d) **PAÍS-LIMÍTROFE:** A República Oriental do Uruguai;

e) **PONTO DE FRONTEIRA ALFANDEGADO:** **a ACI Sant'Ana do Livramento/Rivera, habilitada para a entrada e a saída de pessoas, veículos e mercadorias entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai, no ponto de fronteira Sant'Ana do Livramento/Rivera;**

f) **INSTALAÇÕES:** são os bens móveis e imóveis ocupados ou usados pelos diferentes órgãos de controle na a ACI Sant'Ana do Livramento/Rivera;

g) **FUNCIÓNÁRIO:** pessoa pertencente a órgão encarregado de realizar controles na a ACI Sant'Ana do Livramento/Rivera, designada para nela exercer suas funções;

h) LIBERAÇÃO: ato pelo qual os funcionários responsáveis pelos controles integrados autorizam os interessados a dispor dos documentos, veículos, mercadorias, bens ou qualquer outro objeto ou artigo, submetidos a referidos controles;

i) ÁREA DE CONTROLE INTEGRADO – ACI: local onde os órgãos intervenientes realizam os controles;

j) ÓRGÃOS COORDENADORES: pelo Brasil, a Delegacia da Receita Federal em Sant’Ana do Livramento-BR; pelo Uruguai, a Direção Nacional de Passos de Fronteira;

k) COORDENADORES LOCAIS: o Delegado da Receita Federal em Sant’Ana do Livramento-BR e o Chefe do 3º Regimento de Cavalaria da ROU;

l) CONCESSIONÁRIA: a empresa Banrisul Armazéns Gerais Sociedade Anônima, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas sob nº 92.721.232/0004-08, habilitada pela Secretaria da Receita Federal para a exploração dos serviços técnicos e especializados, relacionados com a armazenagem e a movimentação de mercadorias, desde o seu ingresso na a ACI Sant’Ana do Livramento/Rivera;

m) OUTROS SERVIÇOS: exploração de atividades de apoio às operações de comércio exterior na ACI, por empresas ou pessoas autorizadas pelos Órgãos Coordenadores.

## **TÍTULO II**

### **DAS DISPOSIÇÕES ADMINISTRATIVAS**

#### **CAPÍTULO I**

#### **DOS FUNCIONÁRIOS E AGENTES PRIVADOS**

6. - Os funcionários, os agentes privados (despachante aduaneiro, transportador, agente de transporte, importador, exportador) e outras pessoas vinculadas às operações de intercâmbio comercial e de prestação de serviços, inclusive os empregados da concessionária, devidamente identificados, estão autorizados a ingressar na ACI para exercerem suas funções, conforme norma emitida pelos Coordenadores Locais.

7. É vedada a saída de pessoas da ACI com mercadorias sem a prévia e formal liberação aduaneira.

a) a saída de bens de uso pessoal e/ou de bens que constituem patrimônio da ACI deve ser precedida de comunicação ao concessionário ou de autorização deste;

b) a saída da ACI de amostras de mercadorias para análises deverá estar amparada por documento específico de coleta, emitido pelo órgão competente.

8. É vedada aos funcionários e aos agentes privados, em exercício na ACI, a prática de qualquer atividade comercial em suas dependências, exceto as inerentes às suas funções.

9. Na ACI somente será permitida a permanência de pessoas diretamente relacionadas com os serviços ali realizados.

Em nenhum caso será permitido o ingresso ou a permanência, na ACI, de vendedores, agentes de seguro, agentes de viagem, ou de qualquer outra pessoa, para prestar serviços ou executar vendas de bens ou mercadorias.

## **CAPÍTULO II**

### **DOS FUNCIONÁRIOS**

10. O País Sede proverá aos funcionários do País Limítrofe, para o exercício de suas funções, a mesma proteção e segurança dada a seus próprios funcionários.

11. O País Limítrofe adotará as medidas pertinentes para os efeitos de assegurar a cobertura médica a seus funcionários em serviço no País Sede.

O País-Sede prestará aos funcionários do País Limítrofe a assistência médica necessária nos casos de urgência.

12. Os Coordenadores Locais deverão intercambiar as relações nominais dos funcionários dos órgãos que intervêm na ACI, comunicando, de imediato, qualquer modificação nelas efetuada.

As autoridades competentes de ambos os Estados Partes reservam-se o direito de solicitar ao respectivo Coordenador Local a substituição de qualquer funcionário pertencente à instituição homóloga do outro Estado Parte, em exercício na ACI, quando existirem razões justificadas.

13. Os funcionários do País Limítrofe que, no exercício ou em razão de suas funções, cometerem delitos ou infrações na ACI, serão submetidos aos tribunais de seu país e julgados por suas próprias leis.

### **CAPÍTULO III**

#### **DOS AGENTES PRIVADOS**

14. Os empregados de empresas prestadoras de serviços, do País Limítrofe, estarão autorizados a ingressar na ACI, quando em serviço de instalação, conservação ou manutenção de equipamentos dos órgãos públicos, dos agentes privados ou dos meios de transporte, levando consigo as ferramentas e o material necessário, mediante exibição de documento de identificação.

### **CAPÍTULO IV**

#### **DA SEGURANÇA, DAS COMUNICAÇÕES, E DAS INSTALAÇÕES**

15. Os espaços físicos a serem utilizados pelos órgãos intervenientes nos controles integrados serão distribuídos de acordo com o estabelecido em reuniões bilaterais em que participem referidos órgãos.

a) Sempre que seja necessário e possível, os órgãos homólogos deverão receber áreas com extensão e condições de funcionalidade similares.

b) O País-Sede, em sendo possível e após aprovação dos Coordenadores Locais, poderá disponibilizar área para instalação de agentes do comércio exterior, tais como despachantes aduaneiros e transportadores.

16. Estão a cargo do País-Sede:

a) os gastos de construção, manutenção e conservação dos imóveis, dos espaços, dos bens e equipamentos de uso comum;

b) a execução dos serviços gerais de limpeza e higiene das instalações de uso comum;

c) a manutenção da ordem interna, da segurança patrimonial e dos bens existentes na ACI.

Às situações não previstas neste artigo aplica-se a Resolução GMC nº 3/95.

17. Estão a cargo do País-Limítrofe:

a) a provisão de seu mobiliário;

b) a instalação de seus equipamentos de comunicação e sistemas de processamento de dados, assim como a sua manutenção e qualquer outra melhoria adicional à infra-estrutura, mediante prévio acordo com a autoridade competente do País Sede.

Às situações não previstas neste artigo aplica-se a Resolução GMC nº 3/95.

18. O País-Limítrofe poderá prover e instalar na ACI os meios necessários para propiciar a comunicação dos funcionários de seus órgãos intervenientes nos controles integrados com

o seu país, mediante prévia autorização da autoridade do País Sede competente na matéria.

O disposto neste artigo abrange as comunicações telefônicas, de transmissão de dados, de satélite e de rádio.

19. Os bens e materiais dos órgãos e dos funcionários do País-Limítrofe, necessários para o desempenho de suas atividades na Área de Controle Integrado, estão isentos de restrições de qualquer natureza para ingresso no País-Sede.

20. O disposto no artigo anterior aplica-se aos bens e materiais dos agentes privados, mediante autorização das autoridades aduaneiras de ambos os países e do Coordenador Local do País Sede, o qual levará em conta os aspectos técnicos para sua instalação e o consumo de energia e água que possa acarretar.

## **CAPÍTULO V**

### **DO HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO DA ACI**

Art. 21 O horário hábil de atendimento dos órgãos intervenientes na ACI será, de segunda-feira a sexta-feira, de 08h às 20h, considerada a exceção a que se refere o art. 3º da Resolução GMC nº 77/99.

## **CAPÍTULO VI**

### **DOS ÓRGÃOS INTERVENIENTES E SUAS COMPETÊNCIAS**

22. Constituem órgãos intervenientes os correspondentes de cada Estado-Parte, com competência para exercer os seguintes controles integrados:

I - aduaneiro;

- II - fitossanitário;
- III - zoossanitário;
- IV - migratório;
- V - de transporte;
- VI - sanitário.

23. Os órgãos intervenientes exercerão, na ACI, os respectivos controles, nos estritos limites de suas competências legais.

## **CAPÍTULO VII DA SEGURANÇA**

24. A segurança na Área de Controle Integrado é responsabilidade do País Sede.

25. Os funcionários de segurança do País Sede prestarão o apoio da força pública aos funcionários competentes do País Sede e do País Limítrofe na Área de Controle Integrado, por solicitação da Coordenação Local.

## **TÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES OPERACIONAIS CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS DE CONTROLE Seção 1**

### **26. Ações prévias aos controles**

1. Para ingressar na ACI os meios de transporte e a carga deverão estar devidamente documentados e em condições de ser apresentados perante a autoridade aduaneira, nos termos estabelecidos na Decisão CMC N.º 16/94, art. 39, numerais 1 e 2.
2. Os registros aduaneiros de saída e de entrada serão efetuados, na ACI, pelos funcionários do País de Saída e do País de Entrada, em sua respectiva ordem.

## **27. Dos controles**

1. Os funcionários competentes de cada país exercerão, na ACI, seus respectivos controles sanitários, migratórios, de transporte e aduaneiros.
2. Para esse fim entende-se que a jurisdição e a competência dos órgãos e dos funcionários do País Limítrofe se estendem até a Área de Controle Integrado.
3. Os funcionários de ambos os países prestar-se-ão ajuda mútua para o exercício de suas funções na ACI, com a finalidade de prevenir e de investigar as infrações às disposições vigentes, de acordo com as formalidades estabelecidas.
4. O País Sede se obriga a prestar sua colaboração para o pleno exercício de todas as funções já mencionadas e, em especial, o imediato traslado de pessoas e de bens até o limite internacional, para fins de submetê-los às leis e à jurisdição dos tribunais do País Limítrofe, quando for o caso.

## **28.- Das ações resultantes dos controles**

Para os efeitos da realização do controle integrado, deve entender-se que:

1. No caso de ser autorizada a saída de mercadorias e/ou bens e não ser autorizado o seu ingresso pela autoridade competente, por razões legais, regulamentares ou administrativas, aqueles não poderão ingressar no País de Entrada, devendo retornar ao País de Saída, mediante comunicação formal da autoridade que impediu sua entrada, da qual deve ser dado conhecimento à autoridade que autorizou o ingresso na ACI.
2. No caso de o País Sede ser o País de Entrada e não ser autorizada a saída de mercadorias e/ou bens, pelas autoridades do País Limítrofe, aqueles deverão retornar ao País de Saída, mediante comunicação formal da autoridade que impediu sua saída, da qual deve ser dado conhecimento à autoridade que autorizou o ingresso na ACI.

## **29. Arrecadação**

Os órgãos de cada país estão facultados a receber nas ACI os valores correspondentes aos impostos, taxas e outros gravames, conforme a legislação vigente em cada país. As quantias arrecadadas pelo País Limítrofe serão trasladadas ou transferidas livremente pelos



órgãos competentes para seu país.

## **CAPÍTULO II**

### **DA SUBMISSÃO AO CONTROLE DOS ÓRGÃOS INTERVENIENTES**

#### **30. Submissão ao controle**

A formalidade de submissão ao controle dos órgãos que devem intervir na ACI ocorre pela entrega e recebimento do Manifesto de Carga pela autoridade aduaneira do País Sede, em razão de que referido documento contém registrados os dados da pessoa, do meio de transporte e da carga, sem prejuízo da seqüência do trâmite País de Saída - País de Entrada e do cumprimento de outras formalidades que devam ser realizadas em razão do ingresso.

## **CAPITULO III**

### **DOS CONTROLES ADUANEIROS**

#### **31. Princípios de intervenção**

O registro e o controle aduaneiro de saída e de entrada serão exercidos pelos funcionários do país de saída e do país de entrada, em sua respectiva ordem.

#### **32. Do Controle Físico**

Sempre que possível, a verificação de mercadorias e meios de transporte será realizada simultaneamente pelos funcionários de ambos os países, observando-se, para todos os efeitos, o princípio de prévia intervenção do País de Saída.

#### **33. Movimentação do meio de transporte e sua carga para o controle físico**

Quando for necessária a conferência física da mercadoria, e essa deva ser realizada em local distinto daquele onde o meio de transporte se encontre estacionado, a autoridade aduaneira dará conhecimento do fato pela via de comunicação disponível ao despachante aduaneiro, ao transportador e/ou ao administrador ou concessionário da ACI, os quais

deverão providenciar o deslocamento do meio de transporte ao local destinado à verificação física das mercadorias, disponibilizando os meios e os recursos necessários.

## **CAPÍTULO IV**

### **DOS CONTROLES FITOZOSSANITÁRIOS**

#### **34. Objeto do Controle**

1. Serão passíveis de controle todos os animais, produtos, subprodutos e seus derivados de origem animal, material reprodutivo, produtos biológicos e quimioterápicos, destinados a uso veterinário e os vegetais, suas partes, produtos e subprodutos de origem vegetal e produtos fitossanitários que se destinem à exportação/importação e trânsito internacional.

2. Os funcionários habilitados dos Serviços Oficiais fito e zoossanitários dos Estados Partes procederão ao controle documental, físico, de identidade e de lacração das mercadorias que requeiram intervenção zoo ou fitossanitária, de acordo com os Manuais de Procedimentos Operativos, em pontos de ingresso do MERCOSUL.

#### **35. Princípios de controle**

Na ACI as operações de fiscalização/inspeção serão sempre unificadas e justapostas e serão efetuadas em todos os casos, de forma prévia ou conjunta com as aduaneiras. A retirada de amostra dos produtos de origem vegetal será efetuada de forma conjunta e simultânea pelos técnicos habilitados dos Países Sede e Limítrofe, quando da chegada dos caminhões transportadores à Área de Controle Integrado, antes de se dirigirem ao Pátio de Estacionamento e Balança.

#### **36. Início da fiscalização/inspeção conjunta**

O início da fiscalização/inspeção conjunta será efetuado quando todos os órgãos intervenientes tenham recebido a solicitação de exame, procedendo o ingresso à plataforma de inspeção dos veículos que transportem a mercadoria que será fiscalizada/inspecionada,

de acordo com os critérios estabelecidos nos Manuais de Procedimentos Operativos correspondentes.

### **37 - Amostragem**

1. A coleta de amostras será executada com prévio entendimento entre os técnicos dos órgãos intervenientes, com o fim de manter sempre uma mesma rotina de trabalho para cada forma de apresentação das mercadorias animais e vegetais.
2. Esta rotina estabelecida terá como objetivo procurar a máxima representatividade da amostra retirada em relação à totalidade da partida a ser fiscalizada/inspecionada, e o tamanho da amostra deverá ser ajustado ao mínimo necessário para a avaliação da mercadoria.

### **38. Exame das mercadorias**

1. As amostras retiradas de forma conjunta pelos órgãos intervenientes serão levadas à sala de inspeção/exame onde serão efetuados os procedimentos necessários à sua fiscalização/inspeção zoofitossanitária; quando exigido pela legislação vigente, serão observados todos os aspectos inerentes à classificação de qualidade.
2. Finalizados os procedimentos de fiscalização/inspeção, os volumes amostrados retornarão aos meios de transporte de onde foram retirados, devendo ser anotada no documento de coleta a quantidade de mercadoria retirada, para serem estabelecidos os resultados da fiscalização/inspeção.
3. Os produtos envasados em frascos, latas, pacotes, etc., abertos para exame, não retornarão aos meios de transporte de onde foram retirados.

### **39. Resultado final da fiscalização/inspeção**

1. Concluída a fiscalização/inspeção, cada um dos órgãos intervenientes emitirá seu veredicto sobre as condições sanitárias e de qualidade da mercadoria vegetal ou animal examinada.
2. Produto aprovado (vegetal/animal): quando os órgãos intervenientes aprovarem a mercadoria, emitirão de imediato os documentos legais necessários para a liberação do embarque.
3. Produto reprovado (vegetal/animal): quando os Organismos intervenientes reprovarem a mercadoria, emitirão de imediato os documentos legais necessários para o retorno à origem do produto ou para a execução das medidas de tratamento zoo ou fitossanitário, classificação de qualidade e/ou outras necessárias que permitam, posteriormente, a liberação do embarque ou sua destruição.

#### **40. Situações de controvérsia operacional**

No caso de divergência na fiscalização/inspeção e/ou no resultado desta, seja de origem técnica, operacional ou normativa, os técnicos intervenientes na fiscalização/inspeção que atuaram para cada órgão comunicarão a seu Chefe imediato o problema, a fim de resolver a controvérsia o mais rápido possível, devendo ser cientificados a autoridade aduaneira e o Coordenador Local.

#### **41. Trânsitos Internacionais**

1. Para produtos vegetais, os procedimentos de controle fitossanitário, no trânsito internacional entre os Estados Partes, serão realizados de acordo com os princípios quarentenários adotados pelo COSAVE-MERCOSUL e, no que se referir à intensidade das medidas adotadas, deverão respeitar os princípios de necessidade, mínimo impacto, manejo de risco e estar baseados em análises de risco.
2. Nos casos de vegetais em trânsito internacional por fronteira, poderão ser determinadas exceções acordadas segundo as listas intercambiadas de produtos vegetais, categorizadas

pelo risco fitossanitário. Estas exceções serão aplicáveis às mercadorias amparadas pelo MIC ou MIC/DTA ou ao TIF ou TIF/DTA.

3. Os produtos do reino animal deverão contar com a autorização prévia, baseada nas análises de risco efetuadas pelo país de trânsito, sem prejuízo dos acordos MERCOSUL.

#### **42. Certificados Zoossanitários e Sanitários de animais e produtos animais. Certificados Fitossanitários de vegetais e produtos vegetais**

1. Serão emitidos por servidor público habilitado, com sua firma, rubrica e carimbo funcional, indicando o local e a data de ingresso, assim como o local e data estimada de saída, quando se tratar de trânsitos a terceiros países.

2. Os modelos de certificados sanitários e zoossanitários utilizados para os intercâmbios entre os Estados Partes serão os acordados pelos serviços veterinários do MERCOSUL.

3. Para os produtos vegetais, será empregado um Certificado Fitossanitário Único, comum aos quatro Estados Partes.

4. Os inspetores fitossanitários deverão estar registrados no COSAVE (Comitê de Sanidade Vegetal do Cone Sul), num Registro Único de Funcionários habilitados para emitir certificados fitossanitários internacionais.

#### **43. Infra-estrutura e Meios de Transporte**

1. Quando se tratar de animais em pé, e enquanto não se encontrar a ACI com instalações adequadas para seu exame físico, as inspeções serão efetuadas no Quarentenário do Ministério da Agricultura, em Sant'Ana do Livramento.

2. Os meios de transporte de produtos animais e vegetais deverão estar em condições de assegurar a conservação da mercadoria durante o trajeto.

## **CAPÍTULO V**

### **DO CONTROLE DOS MEIOS DE TRANSPORTE**

#### **44. Âmbito de aplicação**

1. Os controles referentes aos meios de transporte de cargas que forem executados na ACI pelos funcionários competentes deverão ajustar-se às normas de aplicação decorrentes do Acordo Sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), de normas complementares e da normativa MERCOSUL.
2. Para os efeitos de registro, será utilizado o formulário MIC/DTA, o qual será apresentado à concessionária, por ocasião da entrada do veículo no Pátio de Estacionamento e Balança.

#### **45. Dos controles**

A listagem de requisitos exigíveis para o transporte de carga será a seguinte:

1. Habilitação do veículo para o transporte internacional;
2. Apólices de seguro vigentes;
3. Comprovante de aptidão técnica do veículo;
4. Controle operacional do meio de transporte;
5. MIC/DTA e TIF/DTA;
6. Registro do condutor e certificado de aptidão para carga perigosa.

#### **46. Dos procedimentos na ACI**

1. Os caminhões que se dirigirem à ACI deverão ingressar no Pátio de Estacionamento, passando inicialmente pela balança, para pesagem e recepção do MIC/DTA, ressalvado o disposto no item 35.
2. Excetuam-se dessa obrigação os caminhões transportando animais vivos, os quais serão conferidos no Pátio de Verificação de Carga, antes de se dirigirem ao Quarentenário do

Ministério da Agricultura, assim como os que transportarem mercadorias com entrega antecipada, na importação brasileira.

3. Os veículos, após liberados pela autoridade aduaneira do país de entrada, deverão sair da Área de Controle Integrado no prazo máximo de 60 minutos, após o que serão considerados em situação de embarço à fiscalização, sujeitando-se à multa respectiva prevista em Regulamento.

## **CAPÍTULO VI**

### **DOS CONTROLES MIGRATÓRIOS**

46. Os controles de saída e de entrada de pessoas no território de um Estado-Parte estarão sujeitos à verificação por parte dos funcionários competentes de ambos os países situados na ACI.

A autorização para a entrada de pessoas será analisada e concedida pelos órgãos de controle migratório, instalados na Área de Controle Integrado de Turismo e Trânsito Vicinal, na cidade de Rivera/UY, segundo os critérios determinados pelo Acordo de Recife.

## **CAPÍTULO VII**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

47. A concessionária realizará a cobrança de taxas de estadia para veículos, de armazenamento e movimentação de cargas, e demais despesas incorridas em função da utilização de seus serviços, de acordo com o disposto em instrumento contratual, assinado perante a Secretaria da Receita Federal.

48. É vedado o ingresso de veículos particulares na Área de Controle Integrado.

Excepcionalmente, até que seja construída área de estacionamento específico, os funcionários dos órgãos que constituem a Área de Controle Integrado poderão estacionar

seus veículos junto ao respectivo prédio, em situação que não acarrete transtorno à movimentação dos caminhões, sob supervisão da concessionária.

**49.** É facultado aos intervenientes no despacho o uso de rádios transmissores na Área de Controle Integrado, desde que observadas as exigências nas normas sobre comunicação.

**50.** O presente Regulamento passará a vigorar a partir da data de sua aprovação em reunião bilateral dos coordenadores locais e dos órgãos intervenientes.

**51.** As situações não previstas no presente Regulamento regulam-se pelas disposições contidas no Acordo de Recife e seus Aditivos, bem como servindo-se o presente, daquele, supletiva e subsidiariamente.



**ANEXO II**

**PLANILHA CONTROLE VEÍCULOS E CARGA ACI DE SANT'ANA DO  
LIVRAMENTO / RIVERA**



**ANEXO III**

**ROTEIRO DA ENTREVISTA COM OS ESPECIALISTAS**

## **ROTEIRO DA ENTREVISTA COM ESPECIALISTAS**

### *Pesquisa Exploratória*

1. Qual ou quais as fronteiras mais conhecidas ?
2. Quais os aspectos mais relevantes para a ocorrência de um processo ágil e eficiente nas fronteiras do MERCOSUL ?
3. Quais os aspectos verificados que entravam o processo de integração nas fronteiras do MERCOSUL ?
4. De que forma a criação de áreas de Controle Integrado colaboraram para a agilização dos procedimentos nas fronteiras ?
5. Quais as diferenças percebidas nos procedimentos das áreas de controle integrado ?
6. Quais os problemas mais comuns ?
7. Sugestões para o incremento do processo de integração nas fronteiras do MERCOSUL.

**ANEXO IV**

**ROTEIRO DA ENTREVISTA DA PESQUISA DESCRITIVA**

## **ROTEIRO DA ENTREVISTA - PESQUISA DESCRITIVA**

1. Qual a fronteira mais conhecida ?
2. Você conhece as demais fronteiras: URUGUAIANA / PASO DE LOS LIBRES, JAGUARÃO / RIO BRANCO , SANT"ANA DO LIVRAMENTO / RIVERA ?
3. Quais os aspectos mais relevantes, dentre os apresentados abaixo, nesta fronteira?
  - a) LOCALIZAÇÃO FÍSICA DOS ÓRGÃOS INTERVENIENTES
  - b) COMPATIBILIZAÇÃO DE HORÁRIOS
  - c) FLUXO DOCUMENTAL LOCAL
  - d) MOMENTO DE INTERVENÇÃO NA CARGA
  - e) INFRAESTRUTURA DE COMUNICAÇÃO
  - f) DISPOSIÇÃO PARA SOLUÇÃO DE PROBLEMAS PONTUAIS
  - g) DISPONIBILIDADE DE RECURSOS HUMANOS
  - h) UNIFORMIDADE DE PROCEDIMENTOS
  - i) PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS CONJUNTOS
  - j) CONDIÇÕES DA REDE FERROVIÁRIA
  - l) GERENCIAMENTO DAS ESTAÇÕES ADUANEIRAS
4. Qual (is) a(s) característica(s) mais positiva(s) desta fronteira ?
5. O serviço corresponde ao fluxo existente?
6. Considerando os produtos que transitam por esta fronteira, seria este ponto o mais adequado ?
7. Os custos inerentes são um fator decisivo para a escolha deste ponto de fronteira ?
8. Você se recorda de algum problema recentemente ocorrido ? Em quanto tempo foi solucionado ?
9. Tem algum ponto a sugerir para o aprimoramento deste ponto de fronteira ?

**ANEXO V**

**QUESTIONÁRIO**

# MESTRADO EM ADMINISTRAÇÃO

*Universidade Federal do Rio Grande do Sul*

*Universidade da Região da Campanha*

## **ESTUDO DO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO NAS**

### **FRONTEIRAS**

**com a Argentina e o Uruguai**

A presente pesquisa tem como objetivo principal a análise e avaliação da *Integração* dos procedimentos aduaneiros nas fronteiras de *Uruguaiana/Paso de Los Libres, Sant'ana do Livramento/Rivera e Jaguarão/Rio Branco*. Para viabilizar o presente estudo, solicitamos-lhe, sua colaboração para o preenchimento deste questionário, que não tomará mais do que dez minutos

Prof.<sup>a</sup> Jeanice Jung de Andrade.

0xx 55 243 1481 / [jeanice@terra.com.br](mailto:jeanice@terra.com.br)

---

## **QUESTIONÁRIO**

**Indique o que melhor expressa a sua opinião a respeito DESTA FRONTEIRA**



**A - QUANTO A INFRAESTRUTURA INTERNA, PODEMOS DIZER QUE:**

**1. O relacionamento com os organismos intervenientes :**

	Excelente	Muito bom	bom	regular	péssimo
a) Receita Federal	( )	( )	( )	( )	( )
b) Aduana	( )	( )	( )	( )	( )
c) M. da Agricultura ambos países	( )	( )	( )	( )	( )
d) BAGERGS	( )	( )	( )	( )	( )
e) M. dos Transportes ambos países	( )	( )	( )	( )	( )
f) M. da Saúde	( )	( )	( )	( )	( )

**2. A comodidade dos usuários em relação aos serviços de infraestrutura é:**

( ) excelente ( ) muito bom ( ) bom ( ) regular ( ) péssimo

**3. A higiene e banheiros são:**

( ) excelentes ( ) muito bons ( ) bons ( ) regulares ( ) péssimos

**4. A segurança da carga é:**

( ) excelente ( ) muito boa ( ) boa ( ) regular ( ) péssima

**5. Segurança para o caminhoneiro é:**

( ) excelente ( ) muito boa ( ) boa ( ) regular ( ) péssima

**6. A disponibilidade das informações é:**

( ) excelente ( ) muito boa ( ) boa ( ) regular ( ) péssima

**7. O pessoal para a movimentação das cargas é:**

( ) adequado ( ) insuficiente ( ) poderia ter um maior número de pessoas

**8. O pessoal para a inspeção e verificação das cargas é:**

( ) adequado ( ) insuficiente ( ) poderia ter um maior número de pessoas

**9. A disponibilidade de equipamentos para movimentação de cargas é:**

suficiente       insuficiente

**10. Existem depósitos para as cargas;**

sim       não      (*Caso negativo passe à questão 14*)

**11. O depósito para as cargas, apresenta-se em condições;**

excelentes       muito boas       boas       regulares       péssimas

**12. A capacidade de armazenamento dos depósitos é:**

suficiente       insuficiente

**13. O sistema de chamada dos caminhoneiros é:**

excelente       muito bom       bom       regular       péssimo

**14. O sistema de chamada dos despachantes e outros é:**

excelente       muito bom       bom       regular       péssimo

**15. O horário disponível das instituições bancárias é:**

insuficiente       suficiente

**16. O horário disponível da Exatoria Estadual (ICMs) é:**

insuficiente       suficiente

**17. Atualmente as instalações internas encontram-se em condições:**

excelentes       muito boas       boas       regulares       péssimas

## **B - QUANTO A ESTRUTURA EXTERNA DESTA FRONTEIRA PODEMOS**

### **DIZER QUE:**

**18. A sinalização rodoviária para chegar à esta Estação Aduaneira é:**

excelente       muito boa       boa       regular       péssima

**19. O tempo que se leva para chegar até esta Estação Aduaneira é:**

muito rápido       rápido       regular       lento       muito lento

**20. A chegada e as manobras necessárias nesta Estação Aduaneira são:**

muito fáceis    fáceis    difíceis    muito difíceis

**21. Existe maneiras de evitar o trânsito urbano para chegar à esta Estação Aduaneira**

muito facilmente    facilmente    dificilmente    muito dificilmente

**22. As mudanças realizadas no acesso à Estação Aduaneira permitem um tráfego:**

muito fácil    fácil    difícil    muito difícil

**23. Hoje, em termos de infraestrutura, esta Estação Aduaneira é:**

excelente    muito boa    boa    regular    péssima

**24. As comodidades para a alimentação são:**

excelentes    muito boas    boas    regulares    péssimas

**25. Há comodidades para estadia perto desta Estação Aduaneira ?**

sim    não

**26. Se a resposta anterior foi sim, as comodidades de estadia são:**

excelentes    muito boas    boas    regulares    péssimas

**C - QUANTO AOS PROCEDIMENTOS DESTA FRONTEIRA PODEMOS DIZER QUE:**

**27. A agilidade na liberação de cargas é:**

muito rápida    rápida    regular    lenta    muito lenta

**28. Da forma como existe hoje o controle de entrada e saída dos veículos:**

facilita    não faz diferença    provoca dificuldades

**29. O horário disponível, atualmente, para o registro de entrada e saída dos veículos:**

atende o fluxo de cargas    não atende o fluxo de cargas

**30. O horário de funcionamento desta fronteira:**

atende as necessidades       não atende as necessidades

**31. É necessário a existência de plantões aos feriados , sábados e domingos;**

sim, para todas as cargas     sim, para as cargas perecíveis     não

**32. Qualidade do serviço da Aduana;**

muito bom     bom     regular     ruim     muito ruim

**33. Qualidade do serviço da Receita Federal;**

muito bom     bom     regular     ruim     muito ruim

**34. Qualidade do serviço do Ministério da Agricultura de ambos os países;**

muito bom     bom     regular     ruim     muito ruim

**35. Qualidade do serviço do Ministério dos Transportes de ambos os países;**

muito bom     bom     regular     ruim     muito ruim

**36. Qualidade do serviço do Ministério da Saúde;**

muito bom     bom     regular     ruim     muito ruim

**37. Qualidade do serviço do BAGERGS;**

muito bom     bom     regular     ruim     muito ruim

**38. Quanto ao desembaraço de cargas vivas (bovinos, ovinos, cavalares,etc);**

muito rápido     rápido     regular     lento     muito lento

**39. Quanto ao desembaraço de cargas fracionadas;**

muito rápido     rápido     regular     lento     muito lento

**40. As cargas são vistoriadas neste ponto de fronteira.**

peb menos uma vez       2 a 3 vezes       mais de três vezes

**PERFIL DO USUÁRIO DESTA FRONTEIRA**

**A - MOTORISTA DE CARGA**

**41. Tempo de motorista de caminhão de carga ?**

menos de um ano       1 a 5 anos       mais de 5 anos

**42. Idade:**

até 25 anos       de 26 até 35 anos       mais de 35 anos

**43. Viaja com familiares ?**

sim       quase sempre       as vezes       não

**44. Viaja com os familiares no período de férias escolares;**

sempre       quase sempre       as vezes       não

**45. A quanto tempo você tem transportado carga por esta fronteira?**

menos de um ano       um a dois anos       mais de dois anos

**46. As cargas que você transporta por esta fronteira são originárias do Brasil:**

sempre       quase sempre       as vezes

**47. As cargas que você transporta por esta fronteira são originárias da Argentina:**

sempre       quase sempre       as vezes

**48. As cargas que você transporta por esta fronteira são originárias do Uruguai:**

sempre       quase sempre       as vezes

**49. As cargas que você transporta por esta fronteira são originárias do Paraguai:**

sempre       quase sempre       as vezes

**50. As cargas que você transporta por esta fronteira são originárias do Chile:**

sempre       quase sempre       as vezes

**51. As cargas que você transporta por esta fronteira são originárias de países não citados até agora;**

sempre                       quase sempre                       as vezes

**52. Qual o tipo de carga normalmente transportada ?**

principalmente não perecíveis     principalmente perecíveis     ambos

**53. Você tem transportado cargas pela fronteira de Uruguaiana (BR) / Paso de Los Libres (ARG) :**

0 a 5 vezes/mês     6 a 10 vezes/mês     mais de 10 vezes/mês

**54. Você tem transportado cargas pela fronteira de Sant'ana do Livramento (BR) / Rivera (ROU) :**

0 a 5 vezes/mês     6 a 10 vezes/mês     mais de 10 vezes/mês

**55. Você tem transportado cargas pela fronteira de Jaguarão (BR) / Rio Branco (ROU):**

0 a 5 vezes/mês     6 a 10 vezes/mês     mais de 10 vezes/mês

**56. As cargas transportadas são originárias dos estados do RS, S. Catarina e Paraná;**

sempre                       quase sempre                       as vezes

**57. As cargas transportadas são originárias dos estados de R. Janeiro, S. Paulo e M. Gerais;**

sempre                       quase sempre                       as vezes

**58. As cargas transportadas são originárias de outros estados do Brasil;**

sempre                       quase sempre                       as vezes

## **B - DESPACHANTE DE CARGA**

**59. Idade:**

até 30 anos                       de 31 até 45 anos                       mais de 45 anos

**60. Sexo:**

feminino                       masculino

**61. Você é despachante de cargas há;**

menos de 5 anos       de 6 a 10 anos       mais de 10 anos

**62. As cargas desembaraçadas são originárias dos países do MERCOSUL**

**(Argentina,**

**Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai):**

sempre                       quase sempre                       as vezes

**63. As cargas desembaraçadas são originárias de outros países, não do**

**MERCOSUL:**

sempre                       quase sempre                       as vezes

**64. O destino das cargas importadas é o RS, S. Catarina e Paraná:**

sempre                       quase sempre                       as vezes

**65. O destino das cargas importadas é o R. Janeiro, S. Paulo e M. Gerais:**

sempre                       quase sempre                       as vezes

**66. O destino das cargas são outros estados do Brasil :**

sempre                       quase sempre                       as vezes

**SUGESTÕES :**

---

---

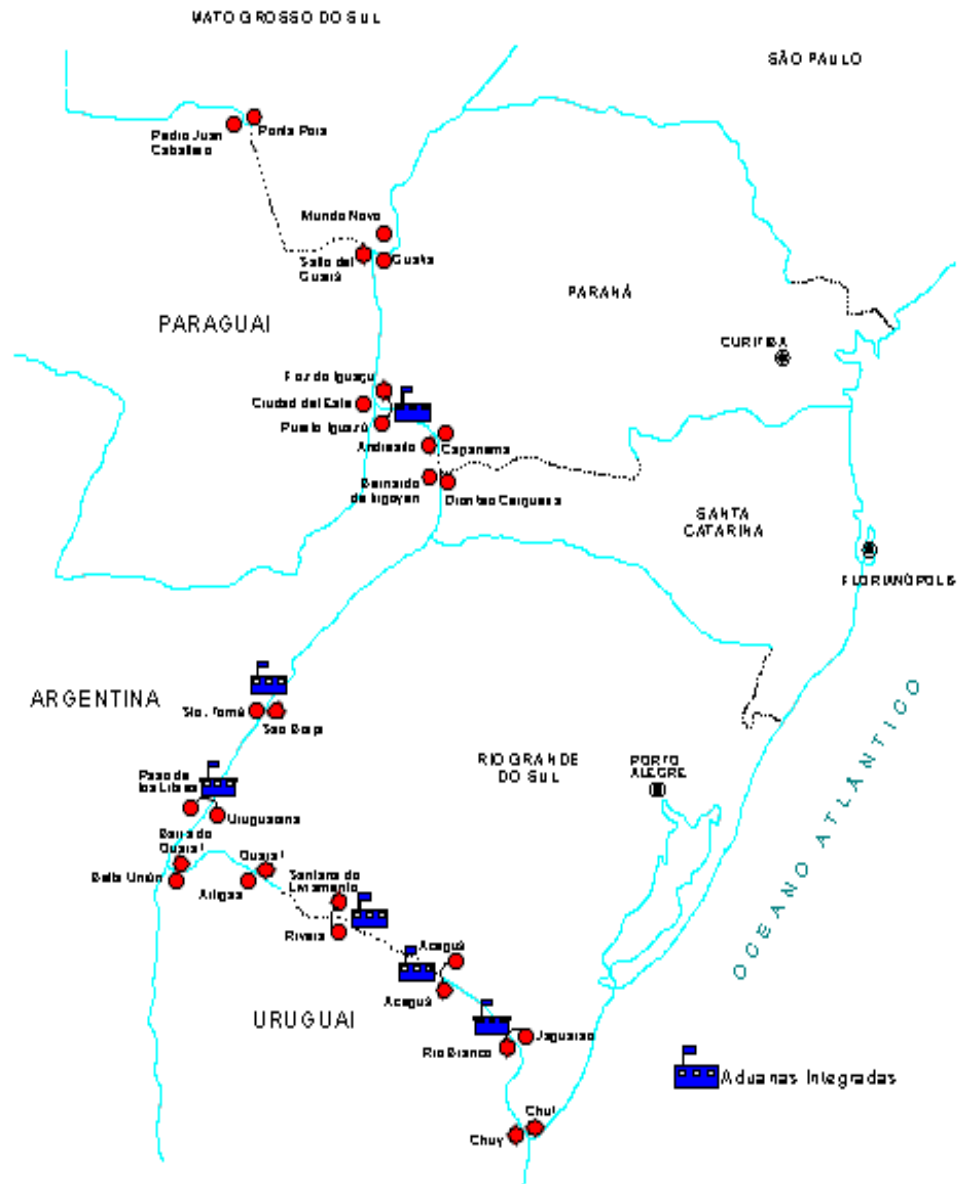
*Agradecemos pela sua  
participação e boa vontade.*

**ANEXO VI**

**PRINCIPAIS POSTOS DE FRONTEIRA DO BRASIL COM OS PAÍSES DO  
MERCOSUL**



# GEI POT



Principais Postos de Fronteira do Brasil com os Países do MERCOSUL