



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO E GESTÃO

ANEXO 01 PLANO DE TRABALHO

Brasília, 16 de março de 2022.

PLANO DE TRABALHO

1. **DADOS CADASTRAIS**

Órgão/Entidade/Unidade Descentralizada SECRETARIA ESPECIAL DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL		C.N.P.J. 00.394.460/0058-87	
Endereço Ministério da Economia - Esplanada dos Ministérios, Bloco P			
Cidade Brasília	UF DF	CEP 70048-900	Telefone (61) 3412-2710
UG: 170010			
Nome Responsável Julio Cesar Vieira Gomes			
C.P.F. 905.147.427-04	RG/ Órgão Expedidor 4883276 MM RJ		Cargo Secretário Especial Receita Federal do Brasil

2. **OUTROS PARTICÍPES**

2.1. Não há.

3. DESCRIÇÃO DO OBJETO A SER EXECUTADO

3.1. OBJETO	PERÍODO DE EXECUÇÃO	
	INÍCIO	TÉRMINO
Apoio ao desenvolvimento e implementação do Controle de Carga e Trânsito do modal aéreo (CCT Aéreo) com os documentos DI (processo atual) e DUIMP (novo processo)	Após a liberação da primeira parcela do desembolso	30 meses após o início das atividades

4. JUSTIFICATIVA PARA A CELEBRAÇÃO DO TERMO DE EXECUÇÃO DESCENTRALIZADA (TED):

4.1. A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB), órgão específico, singular, subordinado ao Ministério da Economia (Lei nº 13.844 de 18 de junho de 2019) exerce funções essenciais para que o Estado possa cumprir seus objetivos. O órgão é responsável pela administração dos tributos de competência da União, inclusive os previdenciários, e aqueles incidentes sobre o comércio exterior, abrangendo parte significativa das contribuições sociais do País.

4.2. Conforme previsto no art. 63 do Anexo I do Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019, à RFB compete:

I - planejar, coordenar, supervisionar, executar, controlar e avaliar as atividades de administração tributária federal e aduaneira, incluídas aquelas relativas às contribuições sociais destinadas ao financiamento da seguridade social e às contribuições devidas a terceiros, assim entendidos outros fundos e entidades, na forma da legislação em vigor;

II - propor medidas de aperfeiçoamento, regulamentação e consolidação da legislação tributária federal;

III - interpretar e aplicar a legislação tributária, aduaneira, de custeio previdenciário e correlata, e editar os atos normativos e as instruções necessárias à sua execução;

IV - estabelecer obrigações tributárias acessórias e disciplinar a entrega de declarações;

V - preparar e julgar, em primeira instância, processos administrativos de determinação e exigência de créditos tributários e de reconhecimento de direitos creditórios relativos aos tributos administrados pela Secretaria Especial;

VI - preparar e julgar, em instância única, processos administrativos de aplicação de pena de perdimento de mercadorias e valores e de multa a transportador de passageiros ou de carga em viagem doméstica ou internacional que transportar mercadoria sujeita à pena de perdimento;

VII - acompanhar a execução das políticas tributária e aduaneira e estudar seus efeitos sociais e econômicos;

VIII - planejar, dirigir, supervisionar, orientar, coordenar e executar os serviços de fiscalização, lançamento, cobrança, arrecadação e controle dos tributos e das demais receitas da União sob sua administração;

IX - realizar a previsão, o acompanhamento, a análise e o controle das receitas sob sua administração, além de coordenar e consolidar as previsões das demais receitas federais, para subsidiar a elaboração da proposta orçamentária da União;

X - propor medidas destinadas a compatibilizar a receita a ser arrecadada com os valores previstos na programação financeira federal;

XI - estimar e quantificar a renúncia de receitas administradas e avaliar os efeitos das reduções de alíquotas, das isenções tributárias e dos incentivos ou estímulos fiscais, ressalvada a competência de outros órgãos que também tratem da matéria;

XII - promover atividades de cooperação e integração entre as administrações tributárias do País, entre o fisco e o contribuinte, e de educação fiscal, além de preparar e divulgar informações tributárias e aduaneiras;

XIII - elaborar estudos e estatísticas econômico-tributários para subsidiar a formulação das políticas tributária e, em relação ao comércio exterior, estabelecer política de informações econômico-fiscais e implementar sistemática de coleta, tratamento e divulgação dessas informações;

XIV - celebrar convênios com órgãos e entidades da administração pública e entidades de direito público ou privado, para permuta de informações, racionalização de atividades, desenvolvimento de sistemas compartilhados e realização de operações conjuntas;

XV - gerir o Fundaf, a que se refere o Decreto-Lei nº 1.437, de 1975 ;

XVI - negociar e participar da implementação de acordos, tratados e convênios internacionais pertinentes à matéria tributária e aduaneira;

XVII - dirigir, supervisionar, orientar, coordenar e executar os serviços de administração, fiscalização e controle aduaneiros, inclusive quanto ao alfandegamento de áreas e recintos;

XVIII - dirigir, supervisionar, orientar, coordenar e executar o controle do valor aduaneiro e de preços de transferência de mercadorias importadas ou exportadas, ressalvadas as competências do Comitê Brasileiro de Nomenclatura;

XIX - dirigir, supervisionar, orientar, coordenar e executar as atividades relacionadas com nomenclatura, classificação fiscal e econômica e origem de mercadorias, inclusive para representar o País em reuniões internacionais sobre a matéria;

XX - planejar, coordenar e realizar as atividades de repressão aos ilícitos tributários e aduaneiros, inclusive contrafação, pirataria, entorpecentes e drogas afins, armas de fogo, lavagem e ocultação de bens, direitos e valores, observada a competência específica de outros órgãos;

XXI - administrar, controlar, avaliar e normatizar o Siscomex, ressalvadas as competências de outros órgãos;

XXII - articular-se com órgãos, entidades e organismos nacionais, internacionais e estrangeiros que atuem no campo econômico-tributário, econômico-previdenciário e de comércio exterior, para realização de estudos, conferências técnicas, congressos e eventos semelhantes;

XXIII - elaborar proposta de atualização do plano de custeio da seguridade social, em articulação com os demais órgãos envolvidos; e

XXIV - orientar, supervisionar e coordenar as atividades de produção e disseminação de informações estratégicas na área de sua competência, em especial aquelas destinadas ao gerenciamento de riscos ou à utilização por órgãos e entidades participantes de operações conjuntas, que visem à qualidade e à fidedignidade das informações, à prevenção e ao combate às fraudes e práticas delituosas, no âmbito da administração tributária federal e aduaneira.

Parágrafo único. No que se refere ao disposto no inciso XIII do caput , a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil exercerá as suas competências em estreita colaboração com a Secretaria de Política Econômica e com a Secretaria de Avaliação, Planejamento, Energia e Loteria da Secretaria Especial de Fazenda.”

4.3. Além do exercício das competências acima elencadas, o objeto deste plano de trabalho está alinhado com o planejamento estratégico da Secretaria da Receita Federal do Brasil pois contribui para o alcance dos seguintes objetivos de resultado e de processo, conforme Mapa Estratégico 2016 –

2019:

4.3.1. Objetivos de resultado

4.3.1.1. Contribuir para a melhoria do ambiente de negócios e da competitividade do País:

Contribuir para a melhoria do ambiente de negócios e da competitividade do país por meio da simplificação tributária e aduaneira e da prestação de melhores serviços à sociedade. Além disso, a simplificação do processo de controle de carga aérea propiciará a redução de custos de operação para os intervenientes privados que atuam no modal aéreo, contribuindo para o aumento da competitividade das empresas, com a consequente melhoria do ambiente de negócios do país.

4.3.1.2. Garantir segurança e agilidade no fluxo internacional de bens, mercadorias e viajantes:

Garantir segurança e agilidade no fluxo internacional de bens, mercadorias e viajantes, com atuação tempestiva e eficaz no combate aos crimes transfronteiriços, de forma eficaz e inteligente, baseada no gerenciamento de riscos intensivo. Com isso, focar os esforços em atividades de maior risco e que exijam controles mais robustos, enquanto as operações consideradas de menor risco alcançarão maior agilidade logística para o fluxo de mercadorias.

4.3.2. Objetivos de processos

4.3.2.1. Contribuir para a facilitação do comércio internacional e do fluxo de viajantes em articulação com os demais órgãos

Articular a execução de iniciativas, com os diversos atores envolvidos, para o aumento da transparência e agilidade, redução da complexidade da legislação aduaneira e simplificação dos procedimentos aduaneiros e administrativos, a fim de viabilizar a previsibilidade, a harmonização e a redução do tempo total dos processos aduaneiros. Com isso, facilitar o comércio internacional legítimo, reduzindo seus custos de operação e aumentando a competitividade das empresas.

4.3.2.2. Ampliar a aplicação da análise de riscos nos controles tributários e aduaneiros

Com o intuito de alcançar a melhor alocação de recursos para atingir os melhores resultados, o novo controle de carga aérea baseia seus controles na utilização de ferramentas de tecnologia de informação a serviço do gerenciamento de riscos intensivo em todas as etapas do processo. Dessa forma, parte-se para uma nova lógica no processo, que deixa de exigir intervenção humana em 100% dos casos (como ocorre hoje através do Sistema Mantra) e passa a rodar as ferramentas de gerenciamento de riscos a cada etapa do fluxo para garantir que a intervenção ocorra apenas nos casos justificados.

4.4. Ademais, é importante destacar que o Acordo de Facilitação do Comércio (TFA), da Organização Mundial do Comércio (OMC), ratificado pelo Brasil em 2016, entrou em vigor em 22 de fevereiro de 2017. O Acordo tem por objetivo “simplificar a burocracia e agilizar os procedimentos para o comércio internacional de bens, com medidas de reforço da transparência na elaboração de normas e a cooperação entre as autoridades aduaneiras”.

4.5. Diante disso, o Brasil iniciou um processo de revisão dos seus processos, para garantir a adequação aos padrões e melhores práticas internacionais, utilizados no processamento aduaneiro de carga aérea. Em consequência, os organismos internacionais, que representam a indústria da

aviação civil, têm envidado esforços para um trabalho conjunto com Estado e organizações a fim fomentar as iniciativas que reforcem a promoção da inovação de tecnologias e técnicas para maximizar a padronização dos procedimentos a serem adotados no transporte da carga aérea, bem como a ampliação do uso da tecnologia no setor.

4.6. Resultados esperados deste Plano de Trabalho

- I - Reduzir em 80% o tempo médio de liberação das cargas no modal aéreo;
- II - Reduzir em até 90% os casos de intervenção humana da RFB no processo;
- III - Garantir maior segurança a partir de controles mais eficazes e inteligentes;
- IV - Reduzir os custos envolvidos no processo tanto para operadores privados como para o Estado;
- V - Contribuir para o aumento de competitividade das empresas e para a melhoria do ambiente de negócios.

4.7. O CCT Aéreo permitirá a utilização de um padrão internacional de envio de informações eletrônicas, por meio do Cargo XML desenvolvido pela IATA. Isso permitirá um aumento do volume de carga transportada, redução do tempo de processamento no TECA, racionalização das exigências dos órgãos intervenientes no processamento da carga e auxílio na implementação da cadeira segura da carga.

4.8. Ressalta-se que o objeto é complementar ao projeto “TECA digital”, desenvolvido pela SAC, que tem por objetivo o fomento do transporte aéreo de carga, com redução de documentos em papel, processos mais eficientes, transparentes e seguros.

5. DESCRIÇÃO DAS METAS FÍSICAS A SEREM ATINGIDAS/ DEFINIÇÃO DAS ETAPAS DA EXECUÇÃO / DEFINIÇÃO DOS MÉTODOS E PRAZOS PARA EXECUÇÃO DO OBJETO

5.1. O presente plano de trabalho contempla um objeto, cujo título é:

Objeto 01: Desenvolvimento e implementação do controle de carga e trânsito do modal aéreo (CCT Aéreo) com os documentos DI (processo atual) e DUIMP (novo processo).

5.2. O escopo é o desenvolvimento do novo controle de carga aéreo, que substituirá o atual sistema Mantra. O plano demonstra as necessidades orçamentárias das demandas (e seus respectivos cronogramas de desembolso) para finalizar o desenvolvimento e implantação do novo sistema até 31 de dezembro de 2022. Com isso, o setor privado não precisará mais utilizar o sistema Mantra.

5.3. A meta do projeto é a de reduzir em 80% o tempo médio de liberação das cargas no modal aéreo. Isso será possível a partir de uma mudança na lógica do atual processo, que hoje se baseia na indisponibilização/bloqueio das cargas, o que exige atuação humana em 100% dos casos por parte da RFB para dar seguimento ao fluxo logístico, causando atrasos e custos elevados.

- 5.4. Com o novo sistema, a lógica passa a ser a da não-intervenção humana no fluxo logístico. O novo processo se baseia no gerenciamento de riscos intensivo. Dessa forma, estima-se reduzir em até 90% os casos de intervenção humana, garantindo, ainda, maior segurança a partir de controles mais eficientes e inteligentes. Como consequência, espera-se uma redução significativa no tempo médio (meta de reduzir em 80%) e nos custos envolvidos.
- 5.5. O mapeamento do novo controle de carga aéreo contou com a participação ativa dos intervenientes públicos e privados que interagem com o processo. A partir de diversas reuniões de trabalho dentre esses diversos atores, desenhou-se um processo aderente às necessidades dos usuários. O setor privado estima que a implantação do novo sistema aumentará significativamente a competitividade do setor, devendo dobrar o fluxo de cargas nos próximos anos e atrair investimentos externos.
- 5.6. A meta física, objeto do TED, será a implantação do novo sistema de controle de carga aéreo, chamado de CCT Aéreo, que substituirá o atual Sistema Mantra, tanto para o processo atual (DI) como para o novo processo de importação (Duimp). Dessa forma, os intervenientes privados deixarão de utilizar o sistema antigo e passarão a utilizar o novo sistema, mais moderno e eficiente, que proporcionará maior eficiência logística.
- 5.7. O Portal Único é uma interface que integra diversos sistemas do comércio exterior no país. Dessa forma, para que o CCT Aéreo funcione, torna-se necessário que se integre com os demais sistemas utilizados para o controle das operações de comércio exterior. Por isso, este Plano de Trabalho descreve os diferentes módulos que serão desenvolvidos e integrados entre si para viabilizar a implantação do novo processo.
- 5.8. Quanto às etapas de execução, cabe ressaltar que cada módulo passará pelas etapas de desenvolvimento, homologação e implantação de sistema. Além disso, serão propostas novas legislações capazes de dar suporte ao novo fluxo do processo. Deverá ser publicada uma instrução normativa pela RFB, após consulta pública.
- 5.9. O desenvolvimento dos sistemas segue a metodologia ÁGIL de desenvolvimento de software, o que possibilita que o sistema seja construído mais rapidamente e com maior aderência à necessidade dos usuários. Ele é desenvolvido e implantado de forma progressiva, enquanto é testado pelo usuário, ainda em tempo de adaptações que se fizerem necessárias. Portanto os usuários privados participarão das etapas de testes para garantir que a integração de seus sistemas ocorra de forma tranquila.
- 5.10. O objeto é dividido em quatro etapas, conforme o detalhamento apresentado a seguir.

ETAPA 01 – Completar as funcionalidades do projeto Novo CCT Aéreo

Este módulo visa controlar o fluxo da carga aérea, estoque e transferência de responsabilidade.

O produto da Etapa 01 é:

Produto 1 - Módulo CCT Importação pronto, apto para substituição completa do Mantra para os documentos DI e Duimp.

O tempo de execução estimado para a conclusão da etapa 01 é de 30 (trinta) meses.

ETAPA 02 – Garantir as necessárias integrações entre os módulos do Portal e o CCT

As demandas de integrações (Tabelas Aduaneiras e MDIC, Portal de Cadastros, Cint, CA, PCCE e GR) visam possibilitar a comunicação entre os módulos, ativando funcionalidades, prestando, consultando e processando informações.

O produto da Etapa 02 é:

Produto 2 - Integrações dos módulos com o CCT Importação.

O tempo de execução estimado para a conclusão da etapa 02 é de 30 (trinta) meses.

ETAPA 03 – Integração com a Duimp, tratamento administrativo, LPCO, inspeção física com janela única para RFB e anuentes e regimes especiais aduaneiros.

A integração com a DUIMP visa integrar o novo controle de carga aérea, que inicialmente será implantado no processo atual (documento DI), à nova declaração de importação (DUIMP), que substituirá o atual Siscomex Importação (DI), assim como viabilizar que as cargas aéreas se integrem aos avanços trazidos pelo novo tratamento administrativo, controle de regimes e janela única de inspeção, ampliando os ganhos do setor.

O produto da Etapa 03 é:

Produto 3 - CCT Aéreo passa a ser utilizável com o novo processo de importação, documento DUIMP, LPCO e demais evoluções do novo processo de importação.

O tempo de execução estimado para a conclusão da etapa 03 é de 24 (vinte e quatro) meses.

ETAPA 04 – Desenvolvimento do módulo gerencial no Portal para atender ao CCT Aéreo

Esta etapa objetiva o tratamento dos dados e informações do CCT Aéreo – Portal Único de formar agregada através de módulo gerencial do Portal Único, com vista a prover informações sobre o fluxo de carga aérea de importação e exportação do país, como, por exemplo, tipo de carga, peso, volume, valor monetário, origem e destino real (localidade de origem e destino da carga aérea, considerando o deslocamento de todos os modos de transporte), para fins de estudos, planejamento e formulação de políticas públicas para o setor de aviação civil.

O produto da Etapa 04 é:

Produto 4 - Módulo gerencial CCT Aéreo – Portal Único, com interface para consumo e manipulação dos dados agregados.

O tempo de execução estimado para a conclusão da etapa 04 é de 20 (vinte) meses.

6. CRONOGRAMA MENSAL

6.1. O prazo para execução das Etapas apresentadas é de 30 (trinta) meses, contados a partir da liberação da primeira parcela do cronograma de desembolso apresentado a seguir:

Etapas	Meses																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	jul/20	ago/20	set/20	out/20	nov/20	dez/20	jan/21	fev/21	mar/21	abr/21	mai/21	jun/21	jul/21	ago/21	set/21	out/21	nov/21	dez/21
1																		
2																		
3																		
4																		

Etapas	Meses											
	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
	jan/22	fev/22	mar/22	abr/22	mai/22	jun/22	jul/22	ago/22	set/22	out/22	nov/22	dez/22
1												
2												
3												
4												

7.

PLANO DE APLICAÇÃO DOS RECURSOS POR ETAPA CONTENDO ESTIMATIVA DOS ITENS DE DESPESA E RESPECTIVOS VALORES, DETALHADOS POR NATUREZA DA DESPESA

Natureza de Despesa	Etapa 01	Etapa 02	Etapa 03	Etapa 04	Total
Investimento	R\$ 4.000.000,00	R\$ 4.000.000,00	R\$ 3.000.000,00	R\$ 1.900.000,00	R\$ 12.900.000,00

8.

CRONOGRAMA DE DESEMBOLSO

8.1. Considerando o cronograma mensal e os recursos necessários por etapa do objeto, segue o cronograma de desembolso dos recursos:

Parcela	Cronograma de Desembolso	Valor (R\$)
Primeira	Julho de 2020	R\$ 4.000.000,00
Segunda	Até Dezembro de 2020	R\$ 1.250.692,00
Terceira	Até Julho de 2021	R\$ 4.122.913,00
Quarta	Até Dezembro de 2021	R\$ 2.000.000,00
Quinta	Até Dezembro de 2022	R\$ 1.526.395,00
Total		R\$ 12.900.000,00

9. **PREVISÃO ORÇAMENTÁRIA POR AÇÃO ORÇAMENTÁRIA E PLANO ORÇAMENTÁRIO**

9.1. Segundo o Termo de Referência aprovado e encaminhado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, por meio do Processo nº 50000.066930/2019-12, os recursos orçamentários correrão à conta da ação orçamentária 26.122.2126.210F.0001 - Gestão para o Desenvolvimento da Aviação Civil do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC).

10.

10. COMPROVAÇÃO DA CAPACIDADE TÉCNICA

- 10.1. A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB) é a responsável pela operação por meio do sistema atual (MANTRA), que é um sistema de comércio exterior para acompanhamento de carga para importações e exportações do país.
- 10.2. No controle alfandegário dos aeroportos, a RFB, em 2016, implementou o sistema de reconhecimento facial. Os passageiros de voos internacionais que chegam aos aeroportos brasileiros são identificados por meio do reconhecimento das características faciais exclusivas de cada indivíduo. Esse sistema facilita a vida dos passageiros e otimiza o trabalho do Fisco.
- 10.3. O sistema traz maior agilidade no atendimento ao viajante, na medida em que a atuação da Receita Federal recai, preferencialmente, sobre passageiros que apresentem risco potencial de praticar irregularidades aduaneiras e outras infrações. Assim, viajantes habituais, por exemplo, são reconhecidos automaticamente, o que permite sua seleção para uma fiscalização mais aprofundada, sem interferir no fluxo de passagem dos demais passageiros.
- 10.4. Com a união de uma sofisticada tecnologia de reconhecimento biométrico facial e um sistema avançado de gerenciamento de riscos aduaneiros, a Receita Federal tornou mais eficaz a fiscalização contra os crimes de contrabando, descaminho e tráfico internacional de drogas, dentre outros.
- 10.5. O desenvolvimento do sistema foi efetuado pelas equipes da RFB e em parceria com terceiros, proporcionando uma solução melhor adaptada às necessidades e características do controle aduaneiro do Brasil e que tem despertado grande interesse da comunidade aduaneira internacional.
- 10.6. Além disso, a RFB é responsável pelos sistemas de declaração de impostos de renda de pessoas física e jurídica do país, este imposto incide sobre a renda e os proventos de contribuintes residentes no país ou residentes no exterior que recebam rendimentos de fontes no Brasil. Esse sistema envolve milhões de declarações e análises que são realizadas pela RFB todo ano.
- 10.7. Considerando todo o exposto, RFB possui a capacidade técnica para a execução do objeto do presente Plano de Trabalho.

11. **APROVAÇÃO DO PLANO DE TRABALHO**

- 11.1. Aprovado.

Brasília, ____ de março de 2022.

(assinatura eletrônica) RONEI SAGGIORO GLANZMANN Secretário Nacional de Aviação Civil UNIDADE DESCENTRALIZADORA	(assinatura eletrônica) JULIO CESAR VIEIRA GOMES Secretário Especial da Receita Federal do Brasil UNIDADE DESCENTRALIZADA
---	---



com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Ronei Saggio Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil**, em 21/03/2022, às 15:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **5338909** e o código CRC **32DBD996**.



Referência: Processo nº 50000.066930/2019-12



SEI nº 5338909

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Edifício Anexo - 1º Andar - Ala Oeste - Bairro Zona Cívico-Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61)2029-8605 E-mail: dpg.sac@infraestrutura.gov.br - www.infraestrutura.gov.br