



10ª Reunião da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (CONAPORTOS)

Datas: 18/11/2015

Brasília/DF

Legenda:

- 1) **Palavras, nomes, siglas ou expressões sublinhadas** – Houve dúvida na compreensão;
- 2) **(Ininteligível)** – Não compreendida a palavra ou expressão, não perceptível;
- 3) **Reticências (...)** – Frase não concluída;
- 4) **(Intervenção fora do microfone)** – Várias falas fora do microfone em que não foi possível a compreensão;
- 5) **(Intervenções simultâneas)** – Várias falas ao mesmo tempo, impossibilitando a compreensão.

18/11/2015

Interlocutor não identificado – (...) essa reunião, e passo a palavra ao excelentíssimo senhor Ministro de Estado e Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, Helder Barbalho.

Helder Barbalho (Ministro-chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR) – Bom dia, da mesma forma eu gostaria de cumprimentar o Secretário Executivo e Coordenador da Comissão, Luiz Otavio, e me permitam em nome do Secretário Executivo estender os meus cumprimentos a todos os membros da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos, festejando a presença dos senhores nesta que é a 10ª Reunião Ordinária, dizendo da minha satisfação de poder participar pela primeira oportunidade, pela primeira vez desta reunião tão importante, desta comissão tão relevante, em que trata de temas fundamentais para o setor portuário e para as atividades correlatas ao setor portuário no nosso país. Agradecer a presença do conjunto de órgãos e instituições do governo, e colaboradores que atuam e cooperam com a atividade portuária no nosso país, desejar que esta reunião seja a mais profícua possível como de costume, e que possamos aqui debater, discutir os assuntos que estão em pauta, como também outros assuntos que porventura estejam a surgir. Portanto, da mesma forma que (Ininteligível) o coordenador, declaro aberta 10ª Reunião Ordinária da CONAPORTOS.

Interlocutor não identificado – Passando ao segundo item da nossa pauta, o debate entre os membros da CONAPORTOS. Nós temos a conclusão da primeira fase do Projeto de Modernização Portuária. E eu pediria ao nosso (Ininteligível).

Interlocutor não identificado – Boa tarde a todos. Nós vamos apresentar aqui o encerramento da primeira fase do Projeto de Modernização Portuária, um projeto que a idealização dele foi de alguns dos órgãos que fazem parte aqui da CONAPORTOS, (Ininteligível) inicialmente pela Casa Civil, participação do Ministério do Planejamento, ANTAQ, a Secretaria de Portos, (Ininteligível) compõem (Ininteligível) a CONAPORTOS, é a Secretaria de (Ininteligível) Nacional, e o Ministério da Fazenda. Esse projeto foi idealizado ainda, logo no início do rigor da nova lei dos portos, e teve a sua conclusão agora no final de outubro. Pode passar por favor Alex. Só contextualizando rapidamente, dentre as diretrizes da lei 12.815, uma delas era o estímulo a modernização da gestão, esse estímulo da modernização da gestão está explícito no artigo 3º da lei, que estimula a modernização (Ininteligível) da gestão dos portos organizados (Ininteligível) portuárias, (Ininteligível) da mão de obra portuária, (Ininteligível) das atividades prestadas, e o artigo 64 traz um comando mais específico sobre compromisso de metas e desempenho empresarial, (Ininteligível) metas, avaliação do desempenho, (Ininteligível) da gestão, esse (...), essa diretriz (Ininteligível) foi traduzido em um conjunto de ações, que a gente batizou de programa (Ininteligível), que tinha três linhas mestras, o compromisso de metas de desempenho (Ininteligível), que a gente dividiu em metas empresariais e metas de gestão, (Ininteligível), a modernização de (Ininteligível) governança, que começou com a reforma do estatutária, e dessa reforma estatutária uma atualização dos regimentos internos, e o projeto de modernização de gestão portuária, que é uma revisão (Ininteligível) com base em processos, que talvez a principal engrenagem desse conjunto de projetos. Ele trabalhou em gestão estratégica, (Ininteligível) governança, em melhorias de processos, com políticas de pessoal, e aí tem conversa com (Ininteligível) desempenho, e adaptação de sistemas, (Ininteligível), sistemas estruturantes do setor portuário. Em sequência falando rapidamente do compromisso de metas e desempenho, como eu comentei ele foi dividido em duas partes, as metas (Ininteligível) anuais, que atuam em um nível mais estratégico das empresas e as metas de gestão, que atuam em um nível tático (Ininteligível) estratégia, as metas empresariais tem indicadores aliados com o plano nacional de política portuária, então elas se tornam instrumento de execução do planejamento, e são metas quantitativas daqueles

indicadores, elas (Ininteligível), as metas de gestão trimestrais são ações para alcançar aqueles objetivos, (Ininteligível), e são metas qualitativas, porque são ações que tem que ser executadas pela (Ininteligível). Destas metas, nas metas de desempenho, teriam três pilares, a escolha das metas tem (Ininteligível) estratégico, (Ininteligível) definição de papéis, (Ininteligível) com isso os representantes da SEP nos conselhos de administração, eles tem o maior conhecimento dos projetos estruturantes do setor, e tem uma (...), uma melhor visão de como tem que ser sua participação nesse (Ininteligível), e estão melhor alinhados entre o que a SEP (Ininteligível) empresas, e o que eles tem que cobrar das empresas dentro do seu dia a dia (Ininteligível). E o monitoramento e avaliação acabou permitindo a maior integração entre a SEP e as companhias (Ininteligível) nesses projetos estruturantes, e uma maior convergência dos objetivos da SEP e companhias (Ininteligível), certo? Pode passar. Como resultado das metas de gestão, se antes existia uma certa dificuldade entre as companhias (Ininteligível) entendeu o alinhamento dos objetivos da SEP, (Ininteligível) setoriais, agora tem um mecanismo que possibilita o entendimento das Docas sobre os principais projetos estruturantes para o setor. Se antes os representantes da SEP nos conselhos de administração, não tinham total clareza de quais eram esses projetos estratégicos, agora eles não só tem a clareza, como eles monitoram o andamento desses projetos nas reuniões, nos conselhos, se antes o nível de interlocução entre os dirigentes das Docas e os gestores da SEP não era o necessário para que esses projetos andassem bem, com as metas de gestão essa interlocução aumentou bastante, porque agora há um interesse concreto (Ininteligível) de acompanhar esse projeto (...).

(Período de áudio mudo)

Interlocutor não identificado – Em relação as metas empresariais, não haviam mecanismos que estimulasse buscar, realizar, os objetivos que estavam no PNLP, obviamente que conhecendo aqueles objetivos do PNLP, se tinha consciência de que aqueles objetivos estratégicos, mas as vezes tomados pelo dia a dia, pelas questões cotidianas, rotineiras, esses objetivos ficavam (...), acabavam ficando em segundo plano, agora estes objetivos estão priorizados, e vinculados a indicadores que podem (Ininteligível) bonificação anual. Talvez houvesse também pouco conhecimento desses objetivos setoriais pelos representantes da SEP nas empresas, agora também o papel deles é monitorar trimestralmente a busca pela execução desses objetivos, e também

(Ininteligível) poderia ter uma falta de critério dos objetivos para avaliação do desempenho das empresas, agora você tem parâmetros para avaliar objetivamente como está o objetivo das empresas, e até comparar o desempenho de uma empresa com a outra a partir dos objetivos empresariais. Próximo slide. Aliás, um comentário, (Ininteligível) faz um link com uma ação do Comitê de Integração do Sistema da CONAPORTOS, que também busca estimular as empresas numa competição sadia, depois vai ser apresentado mais detalhes pelo (Ininteligível). Sobre reforma estatutária, uma reforma estatutária aconteceu no final de 2014, e em linhas gerais ela trouxe padronização de regras, porque antes cada empresa tinha as suas regras de governança, agora não, todas as empresas tem as mesmas regras, uma atualização pro marco legal, não somente a lei 12.815, mas até outras leis mais recentes que não estavam refletidas nas (Ininteligível) das empresas, boas práticas de governança com base e orientações do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa, instruções da CGU, e até como derivado dessas (Ininteligível) governança alguns incentivos a (Ininteligível) da gestão nas próprias regras de governança gerado a empresa que estão nos estatutos. A reforma aconteceu em 2014, pode passar por favor, e outras ações de governança até já dentro do âmbito da PMGP, que talvez (Ininteligível) na sequência, revisão das estruturas organizacionais que foram aprovadas pelos conselhos de administração das empresas, uma revisão dos planos de cargos e funções e dos regimentos internos das empresas, estar alinhada com essa revisão (Ininteligível) organizacionais, revisão dos regimentos internos dos conselhos de administração, fixação de (Ininteligível), todo um conjunto de regras para promover uma gestão mais profissional, mais prospera de boas práticas de mercado, não do de mercado privado, mas de até de empresas estatais de ponta, (Ininteligível), tem ações em bolsa, e tem essa dinâmica que é buscada pelas empresas de gestão mais avançada, pode passar. E aí falando dado esse contexto geral, falando mais especificamente do Projeto de Modernização da Gestão Portuária, esse projeto como muitos aqui já tem notícia, ele é um projeto que tem o objetivo de melhorar a gestão portuária por meio de propostas de melhoria de processos, a implementação dessas proposta de melhoria, e um monitoramento dessas implementações, esse é o escopo do projeto, na sua primeira fase, próximo slide, ele começou por três empresas, não se tocou o projeto em todas as sete empresas porque se buscava ter uma gestão que fosse uma gestão da SEP, e a gente entendeu que tocar as sete empresas ao mesmo tempo a gente podia não ter braço suficiente para conseguir conduzir o projeto da forma como ele foi conduzido aqui, então priorizou-se três empresas, a Codesp, a CDP, principalmente por estar (...), a Codesp

porque é a maior empresa do setor, a CDP que estava logo no primeiro box de arrendamentos, e a CDRJ porque tinha alguns casos críticos e problemas na empresa, muitos deles derivados de passivos que ela herdou da época da extinção da Portobras, então priorizou-se essas três empresas, o projeto foi desenvolvido em duas frentes, os processos finalísticos, que são os projetos de logística propriamente dito, e os processos de suporte ou de gestão interna, que dão suporte ao negócio fim da empresa. Quem foi contratada para dar suporte nessa primeira fase do projeto, foi uma consultoria (Ininteligível) Deloitte, foi contratada por meio de pregão eletrônico, que ocorreu ainda no final de 2013, pode passar, o projeto teve seu início em abril de 2014, como comentei ocorreu até outubro de 2015, foram quatro etapas, uma primeira de diagnóstico para identificação de problemas, no qual naquela primeira fase vários intervenientes dos portos foram ouvidos, vários representando todos aqueles que atuam no setor portuários desde associações empresariais que representam tanto os operadores que atuam nos portos como os clientes destes operadores, as empresas (Ininteligível) comércio exterior, foram ouvidos sindicatos, foram ouvidos órgãos de governo tanto na esfera federal, como na esfera municipal, e na esfera estadual, e os próprios funcionários das empresas, os órgãos daqui da CONAPORTOS foram todos ouvidos, e os funcionários das empresas, e ali foram mapeados todos os processos (Ininteligível) da empresa, e as oportunidades de melhoria, a partir desse mapeamento a empresa de consultoria tem um mecanismo para ver qual é o grau de motoridade de processo, e quando eu falo processo aqui eles olham quatro dimensões, a dimensão de governança, a dimensão de processo propriamente dito de fluxo de atividades, a dimensão de sistemas, e a dimensão de políticas de pessoal, então em todas essas quatro dimensões para cada processo de trabalho foram identificados o grau de maturidade de cada atividade de trabalho. A partir desse grau de motoridade, foram priorizadas algumas oportunidades, aí o projeto teve uma fase bastante intensa de participação de vários dos órgãos que participaram aqui desse colegiado, na qual essas oportunidades de melhoria foram priorizadas e foram discutidas com todos os representantes um modelo futuro, ou seja, como que os processos deveriam funcionar a partir dessas oportunidades identificadas. Feita essa fase, e dela derivou diretrizes e recomendações para as empresas voltou-se para as empresas e aí essas diretrizes e recomendações foram adaptadas a realidade para empresa, então para cada empresa um processo de trabalho estava em um determinado nível de motoridade e ia migrar para um nível que a empresa já tivesse condições de chegar, e os processos foram redesenhados para cada uma das três empresas, feita a fase de adaptação desse cenário futuro, essas

melhorias foram implantadas, foram um conjunto bem grande de projetos, foram em torno de 100 pequenos projetos em cada empresa, com esse conjunto bem grande de projetos essas melhorias foram e veem sendo implementadas, muitas delas tem um processo evolutivo que não termina com o final da fase um, e já concomitantemente já começou um processo de monitoramento para garantir a evolução continua, como eu falei os principais resultados da (...), só ilustrando os principais resultados de cada etapa de diagnostico, partiram de um grande número de discussões adividas, foram identificados todos os processos, as empresas tem em torno de 60 processos de trabalho cada uma, um envolvimento de praticamente um terço ou quase metade dos profissionais das áreas (Ininteligível) empresas, e várias oportunidades de melhorias identificadas (Ininteligível) que foram divididas em vários pequenos projetos de melhoria. Depois na etapa de definição e diretrizes, derivou-se um conjunto bastante abrangente de diretrizes e recomendações da empresa, o que a gente chamou de diretrizes é o (...), era aquilo que estava muito mais ligado a política portuária, pra que as empresas deveriam perseguirem prol da política do setor, e recomendações é aquilo que estava ligado a boa pratica de gestão, e ai observando a autonomia administrativa das empresas, foram recomendações que em maior ou menor medida as empresas poderiam adotar no momento do projeto ou ficar para um momento posterior. Apenas citando algumas rapidamente, uma diretriz de uma melhor integração na relação porto-cidade que observou-se que em muitos casos não estava em um nível adequado para uma boa relação entre o porto e as administrações municipais, um alinhamento entre os conteúdos dos instrumentos de planejamento, são vários, (Ininteligível) de mecanismo de gestão de risco, e aqui são diversas ações que do lado esquerdo que eram ações que não dependiam de reformas mais estruturais das empresas, de maiores investimento, e que buscou-se executar em tempo de projeto, desse lado aqui são recomendações que algumas delas puderam ser iniciadas e tem projeto, e outras ainda não chegou o momento de se iniciar, porque são recomendações ou diretrizes um pouco mais estruturais, que dentro daquele cronograma que nós tínhamos não era tempo suficiente para experimentar, mas ficou o roteiro para implementação das recomendações mais estruturais. Passando adiante, dessa etapa dois, além daquelas diretrizes e recomendações, entendeu-se como é que é a cadeia de valor dos processos de trabalho dentro das empresas, foram entendidos os processos estratégicos, que dizem mais respeito as questões de planejamento e governança, processos comerciais, tanto o negócio de áreas afetam as operações portuárias, como também novos negócios, novas oportunidades de geração de receita para as empresas em outras áreas que não estão

(Ininteligível) operação portuária, as vezes há áreas degradada que podem ser transformadas não só em prol da melhor relação entre o porto e a cidade, mas até gerando novas receitas como acontece até em várias partes do mundo, de portos que aproveitaram áreas desse tipo que já não estavam mais (...), porque ela tinha utilidade fim que é a movimentação de carga, em processos operacionais foram entendidos (Ininteligível) de gestão de acesso terrestre, de acesso de operação marítima, de infraestrutura aquaviária, não vou passar por cada um aqui porque é muito, mas proporcionou-se um entendimento bem mais claro de como as empresas funcionam e qual é o seu papel, e também a correlação com os interminentes e anuências que participam de todos aqueles processos. Na sequência daquele (...), daquela cadeia de valor daquele entendimento de processo, foi feito um desenho de uma estrutura organizacional com base em processos, basicamente com essa estrutura organizacional reflete uma área estratégica ligada a presidência de gestão estratégica, uma área de suporte administrativo para as atividades fins das empresas, e duas áreas de atividades fins, uma mais ligada ao papel de uma Companhia Docas de ser uma administração portuária que presta serviços para os usuários dos portos, e uma outra área mais ligada ao papel de autoridade portuária, que é um braço da administração indireta para que as políticas do setor funcionem adequadamente no porto, desse modelo foram derivadas propostas de nova estrutura para Codesp, pra CDRJ, e pra CDP, adequadas a realidade de cada uma. Já na etapa três de implantação, da estrutura organizacional que eu acabei de comentar derivaram-se novos planos de cargos comissionados, aderentes, (Ininteligível), uma proposta de novos planos de cargos e salários, que essa ficou para aquele segundo momento que eu comentei, descrição de todos os cargos da estrutura, atribuições, responsabilidades, requisitos para cada um dos cargos, e também uma outra coisa que ficou para aquela fase mais estruturante, uma proposta de plano de desligamento para (...), até para promover uma reoxigenação da empresa, uma mudança no quadro em função até de uma nova cultura de gestão, até porque uma das questões identificadas é que o quadro na sua maioria, mais de 50%, já tem acima de 50 anos de idade em todas as empresas, por isso que também veio essa proposta de PDV. Uma outra (...), um outro resultado dessa etapa três foi uma revisão de todos os instrumentos de governança, dos regimentos internos dos órgãos colegiados Consad e Confis, das ossadas de aprovação, da própria estrutura organizacional como eu comentei, e o regimento interno das empresas que traz as atribuições de cada uma das áreas, uma parte dessa reforma (Ininteligível), dessas propostas pode ser implementada em (Ininteligível) projeto, outras também ficaram como proposição para implantação em

um momento mais adequado. Dentro da parte financeira que o projeto também abordou, foi feita a implantação de um plano de contas padrão, uma contabilidade regulatória até que foi feita em parceria com a ANTAQ, com esse plano de contas padrão ele é a base para introdução da estrutura do modelo de custeio, que também foi um dos itens do projeto que foi entregue, e uma revisão do modelo tarifário baseada em custos, esta é até uma determinação não só da agencia reguladora de ter uma estrutura de modelo tarifário baseado em custos, como até do Ministério da Fazenda, que regula as questões de preços controlados, e o próprio TCU vem cobrando da agencia reguladora e da SEP a introdução desse modelo de tarifário baseado em custos, essa estrutura também foi toda pronta, e isto está em fase de implementação já, a questão do modelo de custeio(...), o plano de contas padrão, também está sendo implementado nos sistemas de controle financeiro das empresas concomitante com o modelo de custeio para que fique pronta a base para a introdução desse novo modelo tarifário. Pensando na parte de operação e logística, também um dos projetos destaque foi um manual de fiscalização da operação portuária, porque uma das coisas que o novo marco trouxe foi a atribuição principal como órgão fiscalizador passa a ser da ANTAQ, e as áreas de fiscalização passam das empresas ficaram em um momento de dúvida a respeito do seu papel, então foi elaborado um manual de fiscalização conjunta onde a Companhia Docas agora tem clareza de qual o seu papel dentro da fiscalização e também o papel de cada companhia, isso começou pelo Porto de Santos, mas também foi expandido para as demais empresas que participam do projeto. Pegando o projeto destaque lá do Rio de Janeiro, o Centro de Monitoramento e Fiscalização de (Ininteligível) terminais, que é um centro que permite o controle de toda a operação de acesso terrestre-aquaviário, ainda não no modelo VTMS que agrega várias tecnologias mais uma tecnologia anterior ao VTMS que é o AIS para operação aquaviária e pra operação terrestre já uma boa pratica de monitoramento que existiam em Santos, ainda anterior ao (Ininteligível) também, mas que já veio aproveitada pela CDRJ, e já prepara a empresa para receber o PortoLog, e na CDP uma revisão de um sistema de gestão da operação portuária que é o SCAP, é um sistema que inclusive conversa com o Porto Sem Papel, então a partir do redesenho de processos de operação portuária na CDP foram feitos novos requisitos para o SCAP, e as implementações de mudança feitas no SCAP agora já sejam a integração do Porto Sem Papel, que também já está em andamento. Na etapa quatro, que é a etapa de monitoramento, o principal mote desta etapa é o que o pessoal chama de gestão da mudança, foram como tal possa ter sido percebido, foi um projeto que abrangeu todas as áreas da três empresas, então dentro desse projeto de gestão

da mudança tinham 4 atividades básicas, o registro de tudo aquilo, de todos aqueles processos de trabalho em políticas novas e procedimentos, a definição de indicadores de desempenho para poder se aferir como é que está o grau de eficiência de cada processo, planos de comunicação para que toda organização pudesse conhecer bem todas essas mudanças que estavam sendo implementadas, e planos de treinamento para que os funcionários pudessem ser melhor domínio das novas atividades redesenhadas, passando. Falando um pouquinho mais especificamente das políticas novas de procedimentos, foram mapeados todos os normativos que já existiam nas empresas, esses normativos foram repartidos entre as gerencias para que elas fizessem revisão com base nos novos processos, e esta revisão foi adequada e consolidada em um novo padrão, ou seja, até a forma de registro de como as atividades tem que seguir passou a ter um novo padrão, em Santos que tinha uma quantidade maior de procedimentos registrados, foram 405 documentos em Santos, quase 170 no Rio, e 170 na CDP. Em relação aos indicadores, os indicadores foram divididos em indicadores de política setorial, esses indicadores de política setorial são os indicadores que tem maior aderência daqueles objetivos do PNL, eles são os mesmos preços para três empresas, e são os indicadores que também se pretende colocar para (Ininteligível) as demais empresas do setor, que podem até ensinar essa comparação entre empresas, não somente da eficiência dos processos dentro das empresas, mas até a comparação entre as empresas, tem haver até com aqueles indicadores das metas empresariais que eu comentei no início, indicadores estratégicos que são derivados na sua maioria dos planos estratégicos para empresa, Santos por exemplo já adotava o (Ininteligível), alguns deles eram até conhecedores com os de política setorial, mas o que acabou ficando nessa coluna dos estratégicos são aqueles que são próprias de cada empresa, e indicadores táticos operacionais que são diversos, mas eles são indicadores do desempenho de cada área, então quando você pensa em 150 indicadores aqui, mas também tem os indicadores próprios da área financeira, os indicadores próprios da área jurídica, os indicadores próprios da área de operação terrestre, e os indicadores próprios da área de operação aquaviária, então a visão desses indicadores aqui é que esses são acompanhadas pelos gestores de área, esses pelo gestores da empresa, e esses aqui pela (...), não só pelos gestores da empresa mais até pelo ministério supervisor e agência reguladora, essa é a divisão que foi proposta. Na sequência, os planos de comunicação e treinamento, cada empresa recebeu um kit de documentos de como divulgar na sua intranet, de como divulgar o material impresso, como divulgar em quadro de avisos, como divulgar na imprensa essas mudanças que

estava acontecendo, e plano de treinamento para cada uma daquelas atividades foi feito um roteiro de treinamento. Com aquilo concluiu-se a fase um naquelas três empresas, que era o escopo do contrato feito com a consultoria, com as próximas fases o produto final da fase um é o guia de implantação de melhorias de gestão, a partir desse guia de implantação pretende-se divulgar para que eles sejam a base não só para as demais quatro Docas que ainda não tiveram um projeto desse, como até para outras administração portuária poderem promover projetos semelhante. A melhoria nas três Companhias Docas que já fizeram parte da fase um não podem parar, é por isso que aquele monitoramento que eu falei no final é um monitoramento contínuo, por meio daqueles indicadores de desempenho, de um plano de treinamento, um plano de comunicação (...). Importante destacar que naquela reestruturação organizacional também foi definida uma área específica que a gente chamou de área de gestão estratégica, que tem um escritório de projetos, um escritório de processos, que é gente de dentro da empresa para dar continuidade ao projeto desse tipo, até para garantir essa melhoria contínua, a implantação do no projeto nas demais quatro Docas que não participaram na fase um, com base naquele meio de implantação que eu mencionei, e o estímulo da implantação do projeto (...), de projetos semelhantes em portos delegados, e aí se propõe duas formas de fazer, a repactuação dos convênios de delegação, que em alguns casos acabou sendo discutida, e a definição de obrigações de melhoria de gestão por normativo tendo essa base, basicamente é esse o resultado da fase um do PNLP. Algum comentário?

(Intervenção fora do microfone)

Helder Barbalho (Ministro-chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR) – Eu queria fazer um questionamento, que esse momento que está se encerrando essa primeira etapa do programa de (Ininteligível) dos portos, eu tive um depoimento lá na Codesp que me preocupou, que é a dificuldade de diálogo entre o sistema portuário lá da Codesp, que envolve o Porto Sem Papel, com os demais órgãos que operam dentro do porto, então que isto acaba prejudicando a agilidade do procedimento, como vocês então pensando? Como é que está sendo construída a lógica de termos uma unificação de sistemas, que possam permitir que efetivamente que não tenhamos retrabalhos como hoje estão acontecendo?

Interlocutor não identificado – Isso é até tema de uma outra apresentação mais tarde, mas eu vou já vou adiantar um pouquinho. O Porto Sem Papel é um sistema (...), o caso brasileiro do Porto Sem Papel é até bastante singular em relação a outros projetos que existem semelhanças pelo mundo, aqui escolheu-se um caminho de ter um sistema único para todos os portos, mas esse da janela única ela tem que conversar com diversos sistemas, porque cada porto já tinha o seu sistema, até teve aqui um exemplo que é o sistema da CDP que é o SCAP, estas dificuldades elas existem em maior ou menor medida, não de forma semelhante em todos os portos, na Codesp por exemplo a área que está menos integrada ao Porto Sem Papel é área de segurança, na área de segurança identificamos que diversas das informações que são fornecidas tem dois problemas, um que a informação não chega completa com todos (...), com a granularidade que a área de segurança precisa, como exemplo o mesmo produto que tem um código (...), o código tem em torno de 9 dígitos, só que o pessoal está recebendo só 5 dígitos, os 5 primeiros dígitos identificam que aquele produto pode ser usado, ou para exclusiva, ou para fabricação de Sandália Havaiana, se não receber os 9 a gente não sabe se é para exclusiva ou para Sandália Havaiana, se for Sandália Havaiana o procedimento de segurança é um, se for pra exclusivo o procedimento de segurança é outro, esse é um problema que foi identificado e que a gente (...), quem manda o código para o sistema é a Receita por meio do mercante, a gente já está conduzindo diversas tratativas com a Receita para que seja implementada uma alteração no mercante para que ele mande o código completo, já tivemos algumas reuniões, talvez o Strausk vá apresentar ai mais tarde, posso até dar um cronograma mais preciso, mas até a última reunião que eu pude participar a Receita ainda não tinha firmado um cronograma, mas já se sabe o que tem que fazer, o que ainda não estava resolvido é o prazo necessário para fazer, esse é um exemplo, tem outros exemplos de problemas que o foram identificados, por exemplo a consistência da informação, o sistema também ele não foi parametrizado para testar a consistência da informação, o que leva em muitos casos a que o despachante, a agência de navegação coloque uma informação errada no sistema e o sistema não faz crítica, e a gente identificou situações que a lista de passageiros e tripulantes de uma determinada embarcação era a mesma em 50 ocasiões diferente, isso não acontece na prática, mas com o sistema faz críticas não percebia que o despachante estava pegando o que era mais simples, pegava a lista anterior (...), então o sistema já está sendo parametrizado para fazer essas críticas, essas alterações todas no Porto Sem Papel elas cem naquela categoria lá de alterações mais estruturais, cujo prazo para execução acaba ultrapassando o prazo do projeto aqui, mas elas (...), os

problemas foram identificados e as suas soluções já estão sendo implementadas, ou em alguns casos até estão em uma fase de maior detalhamento da demanda que o gestor do sistema que é o SEP, possa executar melhorias.

Fernando – (Ininteligível) me permitiria só uma dúvida? Esses indicadores que você colocou como resultado do projeto, pra políticas setoriais, enfim, indicadores estratégicos, táticos, operacionais, eles teriam vamos dizer assim, uma finalidade de divulgação externa também ou não?

Interlocutor não identificado – Eu acho que no momento adequado sim (...).

Fernando – Mas porque que eu estou colocando isso? É porque é um número razoável de indicadores, uma quantidade de bastante razoável, e a preocupação que eu coloco para reflexão aqui dos presentes, tendo em vista as atuações dos órgão de controle externo, por exemplo o TCU, que pode vir a cobrar essa efetivação desses indicadores a longo tempo, e a gente pode eventualmente em função do número excessivo, eventualmente não ter condições de apropriar isso e compilar os dados (Ininteligível) para justamente (...), (Ininteligível), então eu acho que seria interessante talvez pensar uma estratégia de efetivamente em cima desse rol de indicadores, efetivamente lincar e priorizar aqueles que seriam realmente de interesse para a divulgação externa, principalmente em função da atuação dos órgãos de controle externo, a exemplo o TCU, que sem dúvida alguma que a partir do momento que colocados na rua vai ser cobrado, e conseqüentemente com todos os reflexos que dispensa maiores comentários.

Interlocutor não identificado – Duas coisas. Primeiro, aquele rol de indicadores foi discutido inclusive com a área de estatística da ANTAQ, foi um tema que a ANTAQ participou com bastante relevância, a gente só chegou num rol final depois de algumas rodadas de conversa com a ANTAQ. Segundo, de fato o número é significativo, e aí eu acho que deriva disso duas coisas, um, priorizar, e dois, consolidar, a exemplo do IDA, o IDA ele é um indicador composto, por trás dele tem outros indicadores que se tornam o IDA, o indicador de Índice e Desempenho Ambiental, tem vários aspectos da gestão ambiental que ele mede à consolidar em um único indicador, acho que a ideia é fazer algo parecido, por exemplo, daqueles 50 lá tem vários indicadores de eficiência da movimentação de cargas, movimentação do tipo de carga, volume movimentado,

movimentação por hora, você também pode pegar diversos indicadores que falam sobre o mesmo tema e consolidar em um só, exemplo do que foi feito o IDA, então acho que o momento da divulgação tem que ver primeiro se é um histórico bom, e tiver um bom domínio disso, segundo, depois que a gente fizer essa priorização e consolidação.

(Intervenção fora do microfone)

Fernando – (...) questionamento em relação ao número (Ininteligível), por favor, é só uma proposta para refletir no sentido de se priorizar bem conforme você colocou, aqueles indicadores de interesse efetivamente para fim de divulgação, consequentemente de fácil consecução ao longo do tempo, por conta dos órgãos de controle externo e etc., só isso.

Interlocutor não identificado – Fernando, desculpa, eu vou abordar esse tema daqui a pouquinho, exatamente isso que você colocou é uma reflexão que eu vou trazer daqui a pouquinho.

Helder Barbalho (Ministro-chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR) – Eu queria só para concluir a minha fala, eu achei que o artigo Fernando fosse abordar um tema correlato ao que eu havia colocado, e queria insistir, nós vamos ter a apresentação (...), a quinta apresentação será sobre o Porto Sem Papel, mas eu queria refletir com este conselho, não dá para sermos avaliados como eficientes, se nós não conseguimos internalizar um único sistema da operação portuária, nós sempre seremos questionados pelo nosso cliente como pode o sistema do porto ser um, e o sistema dos demais operadores públicos que necessitam participar da transversalidade da operação não estarem absolutamente integrados, eu queria colocar esse assunto como um assunto secretário, que possa voltar à tona. Por último, acho muito importante esse trabalho, queria ressaltar apenas que foram escolhidos os três Companhias Docas no primeiro momento, a companhia de São Paulo, Rio de Janeiro, e o Pará, e aí eu vou dar o meu depoimento como paraense, tomem muito cuidado no momento que se estabelecem formas padronizadas, determinados conceitos padronizados pela realidade do estado do Pará ser uma realidade diferente do Rio de Janeiro e São Paulo, Rio de Janeiro e São Paulo tem uma condição econômica, uma oferta de mão de obra, uma relação muito semelhante, o Pará (...), que aí o exemplo do Pará acaba tendo semelhança com estados do Nordeste, por exemplo, mão de obra, eu não tenho nenhuma dúvida de que a mão de

obra cada vez mais demandada fruto do crescimento do setor portuário Arco Norte, ela haverá de usufruir de mão de obra de outras regiões. E isso serve para iniciativa privada, e também é um problema que nós vamos ter que administrar na Companhia Docas do Estado do Pará, diferente das outras Companhias Docas do Sudeste que possuem uma facilidade de acesso a esta mão de obra, seja do seu quadro, seja do mercado que é distinto da realidade lá da região norte, então apenas para colocar também como um item de destaque para que nós não corramos o risco de estabelecer este padrão, e esse padrão não ser exequível em função da diferença de realidade entre as nossas regiões. Obrigado.

Interlocutor não identificado – Só para tranquilizar, a gente já até (...), foi colocado aqui um modelo, e esse modelo adaptado à realidade de cada uma, foi isso que procurou se fazer com bastante discussão interna, então procurou-se fazer adaptação.

Helder Barbalho (Ministro-chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR) – Porque eu fui informado pela presidente da Companhia Docas do Estado do Pará, que já ia ser aprovado no Consad, o José Américo que é o presidente do Consad do Pará, já iam aprovar determinadas deliberações no Consad, pautado pelas discussões deste trabalho da Deloitte, que seguramente seria um Desafio, o cumprimento, e a efetivação exatamente por conta desta dificuldade, eu estou tratando especificamente da oferta de mão de obra, isso é um problema que nós temos que levar em consideração, fruto da peculiaridade.

Interlocutor não identificado – Doutora Ana. Doutora Ana Junqueira.

Ana Junqueira Pessoa (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC) – Obrigada. Bom dia a todos. Primeiramente eu queria parabenizar a SEP, e todos órgão que participaram desse projeto, nós acompanhamos aqui pela CONAPORTOS, em algumas reuniões também presenciais o esforço que foi feito desde 2014 até outubro deste anos para concluir, é meritória a iniciativa, eu queria parabenizar especialmente o Jean que esteve à frente ai do trabalho pelo esforço, e ai nós entendemos que esse trabalho ele se soma a alguns esforços desenvolvidos no âmbito do governo federal de mudança de cultura, esse foco em gestão, esse foco no usuário, aqui o trabalho é direcionado para que o porto efetivamente seja um local de transito, de passagem, não de armazenagem, nos hoje em dia temos alguns incentivos ainda que são (Ininteligível)

nesse sentido, nós tendemos a usar o porto como local de armazenagem, isso atravança muito, tanto a operação portuária em si, como o comercio exterior de forma mais geral. Eu queria apenas (...), enfim respondendo aí o questionamento do ministro, há um panorama em relação a essa questão de integração dos sistemas, a Secretaria de Comércio Exterior em conjunto com a Receita Federal, que infelizmente não está aqui hoje, ela tem liderado no âmbito do Governo Federal uma reformulação à integração de sistemas de comércio exterior digamos assim, em relação a anuência da carga, ou seja, do que está dentro do container, em relação a mercadoria mesmo, e já há uma identificação clara da necessidade de integração com os sistemas de logística, e ai incluindo o Porto Sem Papel e demais. Em função disso nós temos tido inclusive alguns (...), algum apoio externo, a Embaixada Britânica, uma discussão também com a Coreia do Sul, que nos envolvemos a SEP desde o início, para que justamente a gente tenha a clareza de como se comunicam o que seria Port Community System, o Sistema de Comunidade Portuária com o Single Window tradicional de comércio exterior, o Single Window de comercio exterior ele trata da parte aduaneira e administrativa, é o de Comunidade Portuária trata da (Ininteligível), da atracação, tripulação, movimentação do container e etc., obviamente as coisas em algum momento tem que se comunicar sobre pena de termos uma grande perda de eficiência, então essa integração de sistemas ela está sem horizonte, não há ainda clareza exatamente em que momento ela se dará, mas nós contamos aí em manter a parceria com a SEP para que a gente possa desenvolver esse projeto conjuntamente. Obrigada.

Brian (Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MP) – Queria fazer um comentário também. Bom dia a todos, Brian do Ministério do Planejamento, queria primeiro parabenizar a equipe toda da SEP que está envolvida nesse projeto desde o início, esse é um projeto muito importante, e é um prazer ver o resultado neste momento dessa primeira fase da identificação das etapas de processos, e sistemas de melhorias de RH, essa avaliação é importante para que a gente possa dar um próximo passo na melhoria da gestão dos processos para reduzir custos e aumentar a competitividade dos portos brasileiros, ressalvada a preocupação do ministro que é fundamental das diferenças regionais, acho que isso deve ser ponderado na hora da implementação desses novos processos e sistemas, mas é um avanço eu acho que a gente tem que perseguir o tempo todo na melhoria da gestão, e na melhoria dos processos de todas as etapas da burocracia estatal, principalmente destas que impactam diretamente na competitividade da economia brasileira. Então queria mais uma vez parabenizar a equipe toda, e o Ministério do

Planejamento acompanha de perto esse estudo, esse trabalho, e estamos ansiosos pra ver as próximas fases, e depois a sua implementação. Parabéns para equipe.

52 42

Interlocutor não identificado – Passamos então ao segundo item da pauta.

(Intervenção fora do microfone)

Interlocutor não identificado – Parabéns a SEP pelo trabalho também. Eu queria fazer um comentário e até pedir um (...), alertar para a necessidade de prazo, esse problema que foi detectado das informações, da racionalidade do processo, a gente precisa estabelecer um prazo para concluir esse problema, isso já está (...), desde o início da CONAPORTOS, esse assunto vem sendo discutido vem sendo discutido, vem sendo perseguido, e até agora a gente não conseguiu grandes resultados, e eu gostaria de pedir prazo pra se racionalizar a isso, à Receita, à SEP, não é possível a gente ficar (...).

(Intervenção fora do microfone)

Interlocutor não identificado – Aqui no 2.2, seguindo aqui a pauta, os resultados preliminares das ações diferentes à simplificação dos processos de navegação de cabotagem.

Interlocutor não identificado – Ainda com Jean Paulo.

Jean Paulo Castro e Silva (Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR) – Contextualizando rapidamente, de que eu vou por alguns slides para ganhar tempo. Todos os comitês apresentaram um plano de ação para essa comissão no começo do ano, que a gente vem perseguindo ao longo do ano, dentro do comitê de modernização portuária, um dos planos de ação era a otimização de processos passando pelos diversos tipos de navegação, priorizou-se a cabotagem, porque ela ao longo do ano se tornou uma questão bastante relevante no âmbito do governo como um todo, o outro também é um assunto que (...), é o porto 24 horas. Passando, essa questão da cabotagem se tornou prioridade pro governo dentro de um chamado pacto pelo (Ininteligível) cabotagem, por favor, nesse pacto da compatibilidade que haviam propostas para diversos modais de

logística e tal, e um número bastante grande de propostas para desburocratização e (Ininteligível) investimento, especificamente dentro desse âmbito das propostas de desburocratização, por favor, havia uma proposta para navegação de cabotagem que se traduzia em uma frase, o que se deseja é trazer para cabotagem a simplicidade da burocracia do caminhão, e aí dentro do comitê a gente buscou maior engajamento, tanto dos órgãos intervenientes, e houve um apoio muito grande no Ministério do Planejamento e da Casa Civil para empoderar o comitê para esse assunto. No cenário que foi levantado naquele diagnóstico lá da CNI, eu já comentei, é um tratamento similar entre cargas (Ininteligível) e cabotagem, uma regra do Siscomex para registro em até 3 dias, procedimentos morosos, (Ininteligível) rodoviária 04 documentos, enquanto a cabotagem solicitava 53 documentos, e foi aqui que a gente se debruçou, dentro daqueles 53 documentos nós identificamos um documento aí da CNT, pacto pela (Ininteligível) foi CNI, dentro de um documento da CNT nos identificamos que daqueles diversos documentos a grande concentração é a ANVISA e Marinha, dentro do nosso comitê a gente (...), vamos fazer um (Ininteligível) e atacar onde está o cerne da questão. Por favor, pode passar Alex. Aqui é só uma ilustração da fonte do diagnóstico foi a CNT, um diagnóstico feito para cabotagem de 2013, não vamos passar por todos os documentos, pode passar Alex, mas só ilustrando que se debruçou em cima desse rol todos os documentos, por favor. Acho que o eu já comentei que a gente fez um foco maior entre Marinha e ANVISA, e aí a partir desse foco maior entre Marinha e ANVISA, os dois órgãos trouxeram alguns resultados para o comitê, a marinha formou um grupo de trabalho, e esse grupo de trabalho se comprometeu com a redução dos documentos, o grupo de trabalho terminou as suas ações por volta de final de setembro, e ele acabou atacando todos os tipos de navegação, não só cabotagem, e trouxe uma redução da exigência burocrática tanto a longo custo quanto pra cabotagem, (Ininteligível) apoio marítimo, na cabotagem especificamente dos 17 documentos que de fato eram exigidos, depois eu até vou comentar aquele diagnóstico, ele acabou apresentando uma quantidade de documentação maior do que é exigido de fato pelos órgãos, mas na Marinha o que de fato era exigido eram 17 documentos, foram reduzidos para 5 na cabotagem especificamente, e uma outra coisa importante é que a cabotagem, antes era feito despacho, o despacho é uma espécie de autorização que a Marinha dá para atracação a cada porto e agora não, agora o despacho vai ser dado pela Marinha (Ininteligível) cabotagem para períodos de 90 dias, então além da quantidade de documentos ser menor, a agência de navegação já vai receber um despacho que é o por 90 dias, e que não precisa

mais ser pedido porto a porto, essas alterações já estão normatizadas nos documentos da Marinha que ela chama de NORMAM, a NORMAM 8, e essa NORMAM será publicada quando forem implementadas essas alterações, essas simplificações no sistema do Porto Sem Papel, isso também já está sendo traduzido numa demanda para que o provedor do sistema possa fazer as adequações, acho que no caso da Marinha eu posso resumir nesse aqui, acho que tem alguns outros slides detalhando um pouco mais, há não ser que tenha algum questionamento. Aqui é só mostrando quais os formulários foram extintos, as vezes alguma adequação num outro formulário, é isso tudo aqui que vai ser traduzido em demanda para ser implementado no sistema. No caso da ANVISA, uma questão importante que foi identificada, é que aquela quantidade de documentos que eram entendida como quase 50 documentos exigidos, na verdade foi um problema no diagnóstico, na verdade a ANVISA solicita 03 documentos, destes três, um é exigido a cada atracação que é a livre prática, dois na verdade, a livre prática, que é o documento emitido pela ANVISA que autoriza o processo de atracação e operação da embarcação, e uma declaração marítima do comandante da embarcação, que ele basicamente comunica que naquele percurso não houve nenhum problema de saúde, não houve (...), ou que houve um evento que é necessário uma atuação da Vigilância Sanitária, esses são os documentos exigidos a cada processo de atracação, e tem um também que tem validade de 6 meses, que é o Certificado Sanitário de Controle de Bordo, ou a isenção dele, que basicamente o certificado de controle de bordo é que algum evento de saúde foi identificado e é necessário alguma ação da Vigilância Sanitária, ou de isenção de controle sanitário, que já foi feita a inspeção e não foi identificado nenhuma ação, e até estou olhando agora para os colegas da ANVISA ali, porque eu não sou especialista em vigilância sanitária, então se eu falar alguma bobagem vocês fiquem a vontade para me corrigir.

Interlocutor não identificado – São quatro documentos, que é a taxa que é exigida.

Jean Paulo Castro e Silva (Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR) – É na verdade a taxa agente não está colocando a taxa como documento, a gente sabe que pra emissão do Certificado de Livre Prática é necessário o pagamento de uma taxa, mas como documento mesmo são esses três aqui, tem quatro aqui, mas um substitui o outro. Aqui está um detalhamento do que é cada um desses documentos, vou mencionar rapidamente esse certificado sanitário de controle (Ininteligível) de bordo é fruto de acordos internacionais da Organização Mundial da Saúde, conforme algo que é

obrigatório, e a emissão de certificado de um país que faz parte do acordo dispensa a emissão do outro, então supondo que a embarcação tem o certificado emitido por um país membro, a ANVISA não precisa emitir, no caso da cabotagem sempre será emitido pela ANVISA, porque nós estamos falando só de navegação doméstica. Próximo, a declaração marítima de saúde e a lista de viajantes, como eu comentei também é acordo internacional, e é uma simples declaração, como quando a gente está em viagens tem que declarar que vocês não está transportando nenhum tipo de mercadoria que pode trazer impacto para vigilância sanitária ou agropecuária, é algo semelhante ao que o comandante do navio faz (...).

(Intervenção fora do microfone)

Interlocutor não identificado – (...) conceitos internacionais que estão sendo utilizados na cabotagem, até para justificar a existência desses documentos, e a pergunta de fundo que é o início disso tudo, porque que não se tem o mesmo procedimento que se tem uma carga que está no rodoviário hoje para a carga que no aquaviário? Porque que o comandante teria que passar para a ANVISA uma declaração dizendo que eles estão todos saudáveis? Porque que o motorista de caminhão não passa essa declaração hoje? Onde é que está aí a tutela que se busca com relação a isso? Principalmente quando você respalda que isso vem de uma declaração (...), de um acordo internacional se nós estamos falando de cargas domésticas, e no mesmo sentido, como nós temos poucas embarcações que arvoram bandeira brasileira e que estão na navegação de cabotagem, se não seria o caso de estabelecer um modos operante com os comandantes, ou com essas empresas de navegação, para que ele faça exatamente o contrário, quando houver um problema de saúde de um tripulante que ele indique o problema, e não que ele indique que não há problema, quer dizer a gente tem que trabalhar talvez exceção gerando a ele ônus de informar quando houver o caso, e não a obrigação de informar sempre quando não tem nada.

Jean Paulo Castro e Silva (Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR) – Vou tomar a liberdade de deixar o debate com os especialistas em vigilância sanitária.

Interlocutor não identificado – Na realidade sempre levantando essa a questão da comparação da documentação que é exigida para um caminhão e documentação que é exigida para uma embarcação, vamos dizer assim, o princípio norteador é o seguinte a complexidade de uma embarcação é muito maior do ponto de vista sanitário do que a complexidade de um caminhão, numa embarcação você tem das mais modernas dez, quinze tripulantes, as mais antigas que tem até trinta, quarenta tripulantes vivendo dentro daquela embarcação, e que podem acontecer eventos semelhantes a você ir a um restaurante, comer algum alimento, e ter um problema de saúde, e no caminhão, quando o caminhoneiro se alimenta do ponto de vista doméstico, ele faz a própria comida dele, ou ele se alimenta em estabelecimentos produtores de alimentos que são fiscalizados pela vigilância sanitária do município onde ele está estabelecido, então você não pode comparar uma coisa com a outra, por isso que esse documento ele diz (...), o comandante diz o que tem ou o que não tem problema de saúde, é um documento muito simples que eu não vejo que isso sirva de (...), seja impactante no custo da navegação de cabotagem.

Interlocutor não identificado – A questão não é custo, é burocracia. Não, a tutela não é de custo, é de burocracia, eu volto a dizer, porque que não se estabelece a obrigação dele informar quando há o problema? A obrigação de informar que está tudo normal, ela me parece ser realmente excessiva, desculpe, é excessiva, e eu realmente não vejo tutela aí, quer dizer, o fato de estar sendo produzido alimento ou refeições numa embarcação (...), eu entendo sim a tutela da vigilância sanitária quando estamos falando de questões internacionais, está certo? Vem uma tripulação que pode ter uma endemia, uma epidemia, desculpe a ignorância de termos aqui, mas há essa tutela de fronteira de realmente dessa interface com o exterior, mas em um navio de cabotagem e aí eu acho que tem que ter uma inspeção a cada 6 meses para dar uma olhada ali como está a embarcação, e aí está tudo bem, agora viagem a viagem estabelecer essa obrigação pro comandante me parece (...), desculpe, uma burocracia pura e desnecessária.

Interlocutor não identificado – Na realidade essa declaração não quer dizer só que não tem problema de saúde, tem algumas perguntas que são listadas, tem cinco ou seis perguntas que o comandante tem que responder sim ou não, sim ou não, agora a questão da diminuição de documentos, a questão da livre prática, a porto a porto, porque esse documento ele é (...), vamos dizer assim, é mandado pelo despachante pra gente no momento da solicitação da livre prática. Tem um estudo da ANVISA, já foi discutido

com o setor, é de que a gente possa alterando a norma que controla e faz esse controle sanitário, a nossa norma, que ela possa ser exigida a livre prática, que ela tenha validade por 90 dias, como as embarcações de apoio marítimo e de navegação interior, então (...), mas isso é um estudo que nós temos que alterar a norma, foi feito um grupo de discussão com o setor, e isto está andando para que a gente evolua para esse ponto.

Helder Barbalho (Ministro-chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR) – Queria fazer um comentário. Essa questão da livre prática no caso da cabotagem, ela é além de ser uma questão burocrática complexa se foi fazer a cada atracação ter que emitir esse documento, e ela além de ser um problema burocrático, é um problema também de custo, porque a taxa por mais que seja uma taxa relativamente pequena, a gente tá falando de uma operação que é de várias atracações, (Intervenção fora do microfone), a burocracia de arrecadas, a burocracia de preencher, então eu concordo bastante com o que o Doutor Mario está colocando, nós temos discutido muito medidas para reduzir a burocracia da cabotagem, e se houver condições de segurança sanitária para que a livre prática seja emitida a cada 90 dias, ou um período até um pouco maior, talvez a cada 6 meses, e que seja colocado alguns dispositivos de que em caso de alguma emergência, de alguma ocorrência sanitária alarmante, isso seja informada às autoridades, eu acho que isso pode atender a segurança necessária na vigilância sanitária, e com o impacto muito importante para a cabotagem, então essa é uma agenda importante, eu acho que a ANVISA deve avançar com esse estudo, e avançar com os quais são as normas que precisam ser alteradas para fazer essa correção, e reconhecer que a cabotagem é uma solução logística para economia brasileira fundamental, e a gente tem que procurar soluções para reduzir a burocracia, então já identificamos que isso aqui é um problema, tem caminhos para solucionar, e acho que deveria ser prioridade dentro da ANVISA para avançar nessa agenda, porque a demanda do setor e das pessoas que estão envolvidas com cabotagem para essa questão é muito forte, então é importante que a gente possa avançar nessa agenda sim.

Interlocutor não identificado – Eu gostaria de complementar, eu também concordo, não questionando o virtuosismo da ação da ANVISA, mas a racionalidade, a eficiência ela exige alguma ação mais saudável para eficiência do transporte, saudável no sentido econômico, eu não posso questionar evidente o virtuosismo da ação, mas é preciso, assim

como a Marinha, assim como outros, todos eles tem a bandeira, não, isso aqui é importante, mas até onde que vai isso? Até onde que (...).

Interlocutor não identificado – Só quero deixar registrado que a gente está tratando aqui de três documentos, tem um quarto que não foi citado, que eu fiz questão de citar, que é a questão da taxa que a gente está discutindo e umas outras reformas nesse campo, pra tentar aumentar o prazo de validade dessa taxa que a gente entende que realmente está onerando, mas a gente é signatário do regulamento sanitário internacional, o Brasil participou ativamente na construção desse marco regulatório internacional, e a gente vai fazer todas as simplificações, mas nós estamos tratando aqui somente (...), a ANVISA só tem nesse processo de quatro documentos, mas a gente está aberto, a gente está discutindo internamente isso, vai fazer tudo que for possível sem abrir mão da segurança sanitária, é importante deixar isso registrado, a diretoria está empenhada em modernizar a nossa área portos e aeroportos sem fronteiras, principalmente porque nós estamos com o processo de aposentadoria de quase 60, 70% do efetivo dessa área, estamos sem condições de concursos nos próximos anos, e se a gente não fizer uma modernização nós vamos ter problemas seríssimos, que estamos colocando em todos os fóruns, inclusive dentro do Ministério da Saúde, estamos bastante empenhados, estamos sensíveis inclusive nessa área, o Doutor Roberto que está aqui presente comigo é um médico especialista nessa questão na área de portos e aeroportos.

Interlocutor não identificado – Só para (...), eu gostaria até de (...), achei até interessante a colocação sobre a perspectiva que a ANVISA está enfim pensando em adequar essa questão da taxa, porque? Porque chegou ao meu conhecimento, por intermédio da Centronave, que é o centro que congrega os principais transportadores internacionais, transportadores marítimos internacionais, a exemplo da Hamburgo Sud, MSC, (Ininteligível), de que essa taxa referente a justamente liberar a livre pratica em todos os portos, realmente seria uma dificuldade pontual com relação à liberação desse documento em função da comprovação do pagamento mediante única e exclusivamente a comprovação desse pagamento em papel, então eles colocaram essa dificuldade burocrática, se não haveria uma outra forma (...), eu estou simplesmente repassando, repassando e como o senhor colocou aqui, a ANVISA está trabalhando no sentido de melhorar esse procedimento (Ininteligível) sem dúvida.

(Intervenção fora do microfone)

Interlocutor não identificado – (...) de sistemas, de falar com a integração de sistemas, a ANVISA tem participado, nós temos um problema, essa questão da taxa nós estamos revendo, realmente é uma necessidade, mas nosso maior problema na área de portos, aeroportos, e fronteiras, é questão de liberação de carga fruto da aposentadoria maciça que está se dando no corpo técnico que trabalha nesse campo, esse é o nosso maior problema que nós estamos enfrentando hoje no momento, estamos tentando não só participar de processos de melhoria de processos de modernização de sistemas, integração de sistemas, mas também temos que resolver essa questão de quadro nosso de pessoal.

Interlocutor não identificado – Só para complementar, primeiro a questão da comprovação da taxa, na realidade o quê que acontece? Quando você paga nos finais de semana é necessário que o agente de navegação ele anexe no DUV, no Porto Sem Papel aquela taxa, para que nosso colega lá que vai anuir aquela livre prática ele possa ver o documento não necessariamente papel, lá anexado, e possa dar o sinal verde de que aquela livre prática pode ser concedida, ou seja, livre prática via rádio, alguns agentes não estão anexando essa taxa, e aí inviabiliza a análise do colega, que se ele anuir uma livre prática que não tenha comprovação de taxa, ele pode ser responsabilizado lá na frente com uma auditoria de um órgão de controle, então essa é a dificuldade, e a gente já está sabendo disso aí, a gente conta até com o setor de transporte que posso ajudar a gente nessa (...), que eles possam fazer a anexação.

Interlocutor não identificado – Outra coisa que poderia facilitar muito é a implementação do Porto Sem Papel nos TOP's, isso agilizaria muito a navegação de cabotagem, isso infelizmente não é de nossa governança.

Interlocutor não identificado – Outro item que vai ser apresentado.

(Intervenções fora do microfone)

Interlocutor não identificado – Senhores, os demais slides aqui já estão até discutidas, o próximo falava do certificado de livre prática, e é proposta nossa de que o certificado

de livre prática seja por período e não porto a porto na navegação de cabotagem, então já estão discutidos.

Interlocutor não identificado – Façamos então a (...), antes de passarmos ao próximo item que é o funcionamento do porto 24 horas, palavra ao Almirante Malafaia representando a Marinha do Brasil.

Almirante Luís Antonio Monclaro de Malafaia (Ministério da Defesa-Comando da Marinha) – Bom dia, (Ininteligível) Malafaia da Marinha do Brasil. Com relação à redução de documentos na cabotagem, como disse bem o João Paulo, a documentação está toda pronta, o nosso calcanhar de Aquiles é o período que o Serpro pediu, 60 dias úteis, para introduzir essas modificações no sistema, o sistema atualmente consta 17, do sistema contam 17 documentos, essa mudança está um pouco longa e nós teremos a possibilidade de colocar em vigor essa documentação, essa nova NORMAM, tão logo o sistema fique pronto, então esse é o nosso calcanhar de Aquiles, e se a SEP (...), se a CONAPORTOS pudesse interferir nesse processo de maneira a abreviar esses 60 dias.

Interlocutor não identificado – Até o próximo slide falava um pouco da parte do sistema, justamente isso, dois pontos importantes, primeiro a gente já está fazendo a alteração no Porto Sem Papel para que os DUV's sejam diferentes, DUV de longo custo é um, DUV de cabotagem é outro, DUV de navegação interior é outro, DUV de (Ininteligível) outro, DUV (Ininteligível) simplicidade de cada navegação. Segundo que a demanda precisa vir com maior detalhe da Marinha, para que a gente possa até (Ininteligível), esse prazo de 60 dias que o SEP deu foi um prazo de estimativa, agora com o detalhamento, recebendo a demanda, detalhando a demanda, a gente tem condições de tentar ver com o Serpro se a gente consegue reduzir esse prazo, mas a gente precisa receber o grau de detalhe necessário para tratar com o fornecedor. Então no porto 24 horas, primeira questão, contextualizando, os portos funcionam 24 horas, é condição (...), é premissa básica (...).

(Intervenção fora do microfone)

Interlocutor não identificado – Eu queria fazer um comentário em relação à cabotagem, a praticagem na cabotagem, estava se discutindo que os comandantes tivessem autonomia

após 30 ou mais, entrado no porto ele tivesse liberdade de dispensar o prático, isso foi um assunto que foi discutido aqui e onera bastante a cabotagem, eu queria até fazer esse comentário, que esse assunto voltasse a ser discutido, porque não é possível que um comandante que viaja, entra no porto umas 20 vezes por mês, ele não consiga fazer isso novamente, então pelo menos que esse assunto volte a ser discutido, porque parece que houve uma (...).

Interlocutor não identificado – Bom, muito obrigado. Esse assunto está sendo discutido está sendo discutido, ele não parou, está sendo discutido em outra comissão aqui na SEP, não na CONAPORTOS. Mas essa possibilidade já existe e já funciona a bastante tempo para determinado tipo de navio, mas esse (...).

Interlocutor não identificado – Mas não é cabotagem.

Interlocutor não identificado – Cabotagem. Bom, isso está sendo discutido em outra comissão aqui da SEP (...).

Interlocutor não identificado – Mas eu participei dessa comissão, por isso que estou pedindo, existem barreiras, desculpe (...).

Interlocutor não identificado – Ok. Podemos passar para o porto 24 horas, então falando a premissa os portos funcionam 24 horas e alguns dos órgãos funcionam normalmente durante 24 horas, que são Marinha, Polícia Federal, autoridade portuária, esses já tem um regime de trabalho 24 por 7. Na sequência, a gente procurou identificar qual é a demanda durante 24 horas e com base nas informações do Porto Sem Papel pode-se observar que de fato existem atracções ao longo de todo dia, há um pico no início da manhã, mas existe movimentação durante a madrugada e no final da noite, depois daquele pico no início da manhã, um certo vale ali no meio da madrugada, está bem distribuído ao longo das 24 horas por dia, então a demanda existe, as atracções acontecem ao longo das 24 horas do dia, algo que eu até já comentei. Desde que o porto 24 horas foi implementado, os órgãos comentam e aponta o problema da insuficiência de pessoal, porque foi sentido horário de funcionamento dos órgãos, mas o quadro não foi ampliado, então você não tinha pessoas novas aloca-las nos horários novos, a solução foi distribuir as pessoas que tinham no horário que foi definido, com isso retirou-se pessoas do horário comercial e

colocou-se nós horários noturnos e madrugada, mas continuando (...). O primeiro aspecto, uma operação de carga e descarga, as vezes é demorada, pode ser que o navio atracou e a carga durante a madrugada que seja, mas até o início da manhã a carga ainda não está toda no solo para ser inspecionada por um órgão, esse é um primeiro aspecto. Segundo aspecto, os despachantes via de regra não atuam durante a madrugada, a não ser em casos excepcionais, mas como rotina não atuam de madrugada, primeiro por questões de custo mesmo, para não ter custo extra com hora extra e adicional noturno, segundo por questões de segurança mesmo, porque as zonas portuárias tradicionalmente não são as mais seguras da cidade durante a madrugada, terceiro, uma coisa que a gente já comentou, as atracações estão acontecendo ao longo das 24 horas, mas os órgãos na prática já até aditaram portarias para funcionar em horário diferente das 24 horas, doze horas por dia, sem ter havido prejuízo das atracações ao longo da madrugada. Aqui também foi apontado uma necessidade de estabelecer auto regulação, ou seja, que informações prestadas pelo importador, exportador, possam ser de responsabilidade deles, porque hoje existe um entendimento legal de que os importadores e exportadores não podem ser imputados das responsabilidades, porque eles são representados pelo despachante, e o despachante é o representante (...), também então há uma dificuldade de imputar responsabilidade por informações. As anuências, atracação (Ininteligível), pode ser dado com base com bastante antecedência (Ininteligível), ou seja, não é necessário que anuência seja concedida no momento da atracação, em que pese o navio poder chegar de madrugada, eles já pode ter obtido essa anuência antes de chegar ao porto, até por intermédio do Porto Sem Papel que é uma outra possibilidade, a tecnologia também ajuda na (Ininteligível) falou. Tomando como base todas aquelas premissas a gente chegou à conclusão de que é possível de que o porto funcione 24 horas, mas sem necessariamente todos os seis principais anuentes operarem durante 24 horas, nós identificamos essa possibilidade, e em função dessa possibilidade, nós (...), cara não anuente fez uma consulta ao seu órgão em seu respectivo porto e todos eles propuseram horários de funcionamento com base na experiência prática, que na prática o pessoal já não está funcionando em regime 24 por 7, com base na sua experiência prática e demanda observada, horários que se entendem que os portos podem funcionar durante 24 horas sem necessariamente o órgão (...), todos os órgãos anuentes estarem funcionando 24 horas. Como foram propostas órgão a órgão, houveram algumas diferenças pequenas entre a proposta de um e outro, no âmbito do nosso comitê, a gente fez uma proposta de padronização, porque também complicaria um pouco para o usuário, “ah, a ANVISA funciona tal horário, (Ininteligível), a Receita

outro”, então sabendo que os órgãos funcionam naquele horário, não haviam diferenças muito significativas, na nossa opinião não é algo muito difícil harmonizar, a gente até fez uma proposta de harmonização no âmbito do comitê, e algumas ressalvas em relação há alguns pontos de destaque, melhor dizendo em relação à essa sugestão de horário de funcionamento unificado. Dependendo da decisão desse colegiado, pode-se talvez o colegiado aprovar proposta, ou porque (...), talvez a recomendação do nosso comitê é que faça uma consulta também as comissões locais, para que as comissões locais possam referendar ou propor algum ajuste em relação aquela proposta, que elas tenham maior proximidade com a realidade do porto, aquela proposta compreende minimamente o horário comercial, o mínimo de 8 às 18, mas muitos casos um horário estendido além das 18, ou começando antes das 8. Na proposta que veio dos portos de Vitória e Santos, ou principal e um dos principais, não havia se contemplado o domingo, então no âmbito do nosso comitê a gente propôs o domingo igual ao sábado, que era o que os demais portos propuseram, e a única exceção que está com horário de funcionamento mantido em 24 horas é o porto Suape, que até uma demanda dos próprios órgãos pelo fato de Suape está deslocado das zonas urbanas, normalmente as pessoas (...), o pessoal não mora próximo ao porto, então quando tem deslocamento eles preferem fazer o regime de 24 por 48, acho que é 24 por 48, ou 24 por 72, ficar 24 horas no porto, depois ter dois ou três dias em casa, do que fazer um regime em horário comercial que tem que se deslocar todo dia, então a única exceção que está (...), que a proposta dos órgão é manter 24 a Suape. Então aí é para deliberação da comissão, ou se a comissão entender por bem, já aprovar a proposta, ou colocar para ser referendada pelas comissões locais (...).

Interlocutor não identificado – A proposta está em discussão, em votação. Alguma observação? Algum voto contrário? Aqui tem que ser tudo por unanimidade (...) (Intervenção simultânea).

Interlocutor não identificado – Na realidade a gente está tomando conhecimento dessa proposta agora, então eu sugeriria seu secretário que talvez na próxima reunião, com base no acesso a esse documento a gente pudesse avaliar, não sei se seria (...) (Intervenção simultânea).

Interlocutor não identificado – Vale ressaltar que os representantes dos órgãos nos comitês debateram a proposta.

Dermeval da Silva Júnior (Casa Civil da Presidência da República) – Bom dia, Dermeval (Ininteligível) da Casa Civil. Primeiro, porque acho que não dá pra gente votar, porque não fazer a pauta (...), da parte da pauta de deliberação, e como o Fernando falou como não faz parte da pauta de deliberação, a gente não recebeu material previamente para poder analisar. Segunda questão, que é questão antiga que já vem sendo colocada na CONAPORTOS várias vezes, sempre os órgãos envolvidos anuentes colocam a questão de pessoal, que é fato, e colocam ausência de demanda, a ausência de demanda nunca ficou comprovada, e no meu entender como representante da Casa Civil, continua não comprovada a ausência de demanda, até porque como já acabou de mostrar tem atracação 24 horas, então se tem atracação me parece que tem demanda. Terceiro ponto, interessante né? Pra você ver como é que estão as coisas, Suape tem uma proposta 24 horas, porque? Porque faz sentido pros servidores, não é nenhum problema com os servidores, eu sou servidor, mas porque faz sentido (Ininteligível) servidores, ai fica 24 horas é tranquilo, nos que não fazem sentido pros servidores 24 horas não é tranquilo, gente aqui não é logica (Ininteligível), é interesse do país, então me chama atenção como o Jean já colocou que Santos não tem uma proposta 24 horas, eu não consigo imaginar Suape funcionando 24 horas, e Santos não funcionando 24 horas, então a gente tem que elaborar uma proposta não com base no interesse dos servidores especificamente, mas com base no interesse do país, então pegar (...), eu sempre defendi, defendia com a gestão anterior da SEP, defendo que eu acho que a gente realmente repensar o porto 24 horas, não com marca e tem que ser porto 24 horas, continua sendo, mas efetivamente eu entendo que não precisaríamos ter oito portos funcionando 24 horas efetivamente, mas alguns desses oito portos sim, e ai tem que fazer um estudo não com base na opinião dos servidores pelo interesse, “ah, porque desloca, porque não desloca”, e sim com base no interesse do país, quais, qual subgrupo desses oito portos realmente precisam funcionar 24 horas? E aí sim apresentar uma proposta previa aos representantes da comissão para gente poder votar, fazer parte (...) (Intervenção simultânea).

Interlocutor não identificado – Doutora Edilene, por favor, do Ministério da Agricultura.

Edilene Cambraia Soares (Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA) – Bom dia. Na verdade, a gente já comprovou sim que não tem demanda, a gente

tem relatórios de processos protocolados, entregues ao comitê, e esse assunto realmente vem sendo debatido, e desde a instalação do funcionamento da determinação do funcionamento 24 horas, todos órgãos anuentes, e nós somos anuentes de mercadoria e não das operações, por isso essa diferença, e talvez esse entendimento de que a operação ocorre 24 horas, os órgão anuentes tem que estar 24 horas, há uma grande diferença entre a operação ocorrendo e a mercadoria disponível para fiscalização, do tempo que o navio atraca e a carga estar disponível para fiscalização tem um processo relativamente longo de registros em sistema, em presença de carga, em recolhimento de tributos, em registro no Siscomex da presença de mercadorias, disponibilização, e de movimentação dela para disponibilização para fiscalização, isso também demanda uma série de serviços, e que também há de se considerar que se o navio está em operação de descarga você tem muito menos equipamento disponível para localizar carga pra inspeção, a natureza da inspeção Física realizada por cada órgão também tem que ser considerada, as análises tanto nossas do Ministério da Agricultura quanto da ANVISA, até da Receita é visual, e por mais que se queira, e por mais que se tenha iluminação no porto ela não é suficiente para inspeção que a gente tenha que fazer, é necessário luz do dia. Então, e ainda além disso que o Jean disse também que é a demanda de apresentação, qualquer trabalho em porto, qualquer servidor tem custos trabalhistas e as empresas privadas têm esses custos, e à legislação trabalhista determina que trabalho noturno, trabalho extra, etc. e tal, isso custa, e a diferença entre fazer isso durante à noite, e fazer isso durante a manhã, já também é comprovado que obvio que o setor privado vai primar pelo custo menor que é durante o dia que o custo dele já está embutido no contrato trabalhista dele. E do ponto de vista de funcionamento do órgão anuente, por sermos anuentes de mercadoria, a gente entende que a gente não atrapalha absolutamente em nada a operação portuária de funcionamento 24 horas e no entanto a gente otimiza a nossa fiscalização durante período comercial, ou o estendido que a gente diz, que é das 8 manhã às 9 da noite, considerando o prazo e à possibilidade de disponibilização de carga para inspeção, então a gente insiste e corrobora, a gente já comprovou, o número de processos durante esse período é protocolado durante a noite, a questão de segurança que se considerado tanto pelos servidores quem ficam lá dentro do porto ou na região portuária, e muitos deles as unidades ficam do lado de fora, é perigoso, então são muitas questões envolvidas, e aí eu concordo que a gente não atrapalha o conceito porto 24 horas, mas a nossa deliberação do ponto de vista do Ministério da Agricultura é o funcionamento em horário estendido, a gente não têm como concordar com funcionamento 24 horas, é um desperdício de mão

de obra, é um risco, e não justifica, e eu entendo também que não vá vir a justificar, porque o setor privado não vai passar a demandar o serviço durante a madrugada, isso também só para corroborar, também não acontece sequer no setor aéreo, o setor aéreo também não tem demanda noturna de serviço.

Interlocutor não identificado – Doutor José Carlos por favor.

José Carlos – Eu só queria colocar que essa questão, eu acho que não é mais uma questão de atender o servidor, é uma questão operacional, um porto num local mais distante, o deslocamento do servidor, e até um reforço que precisa se dar é difícil de fazer, diferente de um porto que está em Santos que é praticamente no perímetro urbano, um porto do Rio de Janeiro, mesmo que um colega esteja lá de plantão e precise de um reforço, é facilmente alcançado outros colegas que poderão ir suprir, as vezes que o colega pode passar mal no plantão e etc., diferente de um porto que está em um local mais afastado de difícil acesso de deslocamento, talvez por uma questão operacional é que os colegas devem ter optado por ficar de plantão naquele local, eu imagino por exemplo, o ministro não está aqui, mas a questão do porto por exemplo de Vila do Conde que eu conheço, é um porto extremamente afastado, ali se o cara não (...), se tiver um serviço e houver necessidade de ficar ali 24 horas, o colega que for pra lá ele tem que passar a noite lá, não dá pra ele ser deslocado em uma emergência, que é muito distante, dependendo do dia tem que ir de chapa, e eu acho que a noite não tem nem chapa, ou ele fica lá, ou ele (Ininteligível), então não é uma questão de só atender o servidor, eu acho que é uma questão também operacional nossa, eu acho que envolve ai (...), por exemplo o porto do Rio de Janeiro foi falado aqui que a ANVISA está 24 horas, mas ela atende por demanda, como eu falei nós temos uma dificuldade de quatro servidores, nós estamos cumprindo tudo, não há nada que pare quando há necessidade, mas a gente desloca sim servidores, como o porto fica dentro do perímetro da cidade do Rio de Janeiro, é fácil da gente deslocar servidor a qualquer momento e etc., e aí eu corroboro também com o que a colega disse ai, que é a questão da segurança dos servidores que às vezes (...), quem conhece as vezes as instalações sabe que a gente também tem que pensar (Ininteligível).

(Intervenções simultâneas)

Edilene Cambraia Soares (Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA) – Desculpe, só complementando, Suape, na verdade a proposta 24 horas ela não é só para comodidade do Servidor não, a Suape ela tem uma dinâmica muito particular, diferente dos outros portos, que além dela estar afastada, ela está em um lugar digamos de entroncamento com poucas vias de acesso, aliás, com uma única via de acesso, que tem que dividir com caminhões, e aí o fluxo todo que tem do crescimento, construção de novos terminais (...), então a dinâmica local não permite que o servidor chegue no horário, ou então ele vai ter que sair de casa 3 horas da manhã pra chegar 8 horas da manhã no porto, e aí a administração tem problema também de carga horária de trabalho, então são problemáticas locais que têm que ser considerados para definição de funcionamento, não só comodidade do servidor.

Interlocutor não identificado – Apenas (Ininteligível) José Carlos, com relação ao que o senhor falou de Vila do Conde, o sistema de transporte de barcas lá é 24 horas há muitos anos, até porque lá é continuidade do sistema, o sistema de transporte lá funciona como se fosse uma estrada há muitos anos, mas é uma questão como o senhor colocou de uma característica da região. Doutor Fernando (Ininteligível), por favor.

Doutor Fernando – Eu queria só complementar o que foi dito pelo colega, eu acho que o aspecto de ambiência e o fluxo de transporte ele não começa no porto, essa atividade começa no setor econômico das cidades, e só pra ilustrar em Santos ocorreram na margem esquerda 1.400 assaltos no passado e roubo de caminhoneiros, isso mostra que o caminhoneiro tem medo de chegar e ficar em fila próximo aos terminais, então não é uma questão de decidir aqui ou no papel, é uma questão de se estudar a ambiência toda, estudar como os colegas falaram, como é que funciona o sistema de transporte, e como é que funciona todo o sistema de logística.

Interlocutor não identificado – Dermeval.

Dermeval da Silva Júnior (Casa Civil da Presidência da República) – Então, primeiro eu quero reafirmar que para Casa Civil ainda não está comprovado a ausência de demanda, porque o fato de não ter registro é porque efetivamente nunca se funcionou 24 horas, então não tem desculpa, não existe ainda nenhuma comprovação de ausência de demanda. E segunda coisa que eu queria falar é o seguinte, como proposta eu acho que a

gente (...), novamente, repetindo, eu acho que realmente não precisamos funcionar 24 horas nos 8 portos que estão colocados, acho que é um sub grupo, 2, 3 portos talvez que precisam funcionar 24 horas, os demais por horário estendido, eu acho que a gente deve elaborar na linha que o Jean colocou, aquela tabela, só que uma tabela pensada em estratégia, e não em função do que os órgãos simplesmente apresentaram que eles estão fazendo hoje, e sim o quê que a gente precisa fazer para desenvolver o país, e aí os órgãos se adequam para atender isso, colocam as dificuldades, a gente tenta adequar as dificuldade junto ao Ministério do Planejamento, e aí tenta caminhar nesse sentido, então a minha proposta é que para a próxima reunião da CONAPORTOS seja entregue com antecedência o material, uma avaliação de quais portos efetivamente precisam funcionar, quais não precisam funcionar, e quais são as dificuldades para eles funcionarem.

Interlocutor não identificado – Doutora Ana Julia.

Doutora Ana Julia – Eu queria colocar um elemento que talvez possa agregar a discussão, essa questão do porto 24 horas é algo que vem sendo discutido na CONAPORTOS há algum tempo e é sempre bastante polêmica, tem alguns elementos que nós estamos trabalhando com os órgãos anuentes no âmbito do programa (Ininteligível) de comércio exterior, que identificou uma fragilidade atual dos sistemas, e aí eu vou dar alguns exemplos só para vocês terem em mente do quê que a gente está falando, quando um servidor analisa e vai analisando o (Ininteligível) de um processo é como se aquele pedido fosse o primeiro, você não tem nenhum histórico disso, você não vê acompanhado do pedido um histórico de que essa empresa sempre importa daquela, já foram feitas 5 vistorias, em 5% dos casos não houve (Ininteligível), não tem nada disso, você não tem elementos de gestão de risco, o processo hoje é bastante cru, apesar do Siscomex na época ter sido um sistema ai de ponta, a coisa evoluiu muito, enfim hoje ele é bastante precário nesse sentido, então nós estamos trabalhando com os órgãos anuentes e esses outros elementos, quer dizer, que haja para os servidores uma possibilidade de saber o que já foi feito em relação aquele produto, aquela empresa, aquela empresa exportadora e importadora, etc., e elementos que permitam também que os servidores localizados em outras regiões, não necessariamente na região portuária, analisem aquele processo, evidentemente isso vai depender de cada órgão anuente, da competência de cada um deles, como que eles vão se organizar internamente, mas nós teremos essa ferramenta que possibilita isso, então isso otimiza também a utilização de mão de obra

por parte dos órgãos, que hoje eles tem uma grande dificuldade, tem também uma dificuldade de gestão, quer dizer, você não sabe, e hoje tem muito (...), a coisa acontece muito por papel, então você não consegue saber exatamente que horas que o despachante protocolou, quanto tempo aquilo ficou na fila, isso não é claro, não é fácil de ser auditado até pelo órgão central aqui em Brasília. Então portal vai trazer uma série de ferramentas que contribuem para essa reorganização, ou seja, os servidores de Santos estão superlotados, um servidor do interior de São Paulo, São Paulo capital, poderia fazer a análise identificada a necessidade de vistoria e avisa, e obviamente o servidor vai lá e faz a vistoria, ou seja, o servidor presente no porto. Mas há outras formas de se pensar essa atuação que não seja estritamente como é feito hoje, porque hoje efetivamente se tem a apresentação de um papel físico pelo despachante ao órgão, indicando a presença de carga, etc., e isso (...), quanto tempo isso fica na fila? Quer dizer o que efetivamente (...), do que nós estamos efetivamente tratando? Porque um funcionamento 24 horas não é necessariamente um funcionamento mais eficiente do que um funcionamento de 12 horas compartilhado, então eu acho que a gente não poderia ter essa discussão assim, minha sugestão é que não tenhamos essa discussão de forma isolada como se o funcionamento do porto em si, e aí enfim muito especificamente em relação aos anuentes, quanto desse tempo os anuentes estarão obviamente nesse primeiro momento que ainda não estão implementadas todas as ferramentas, entender a utilidade de um horário comercial estendido, é claro impúnhamos isso, mas a gente sugere que essa discussão não esteja focada exclusivamente no horário de atendimento ao público no porto, sendo que efetivamente nós estamos trabalhando em alternativas que possibilitem um atendimento remoto digamos assim. (Intervenção fora do microfone) Pois não. (Intervenção fora do microfone) Nós estamos trabalhando em linha com o que os países em geral fazem no mundo, que eles começam pela exportação, que é o que nós estamos fazendo, e depois trabalham a importação. Nós tivemos uma antecipação de entrega, que é uma entrega significativa, que é a anexação eletrônica de documentos, então todos os órgãos anuentes hoje já podem pedir eletronicamente, receber eletronicamente esses documentos, nós estamos trabalhando com a ampliação de capacidade e etc., mas isso já é uma realidade hoje, a Receita Federal e a (Ininteligível) elas recebem 100% dos documentos de forma eletrônica, e isso já possibilitaria de acordo com cada órgão se organizar pra tanto, na importação (...) (Intervenção fora do microfone). Perfeito, a ANVISA (...) (Intervenção fora do microfone), tanto a ANVISA e o Vigiagro se mostraram entusiasmados com a proposta desde o início, e foram os dois primeiros a fazer piloto, e já expandiram as suas

atividades em todo o país, claro que depende do órgão se organizar internamente para que isso seja possível, um redesenho de processos é interno, mas a ferramenta está disponível para anexação eletrônica. As ferramentas de gestão de risco, elas viram na continuidade, ou seja, até o final do ano que vem, 2016, nós devemos ter o novo fluxo de exportação implementado, as funções de gerenciamento de riscos vão depender da integração de cada órgão anuente a esse novo processo, a construção não é um sistema simples, é um redesenho de processo bastante complexo, e até o final de 2017 nós devemos ter isso para a importação.

Interlocutor não identificado – Secretária não sei se caberia aqui a sugestão, mas enfim, talvez até por falta de conhecimento pessoal, mas se você pudesse talvez na próxima oportunidade fazer uma apresentação (Ininteligível) sobre esse projeto, acho que seria interessante.

(Intervenção fora do microfone)

Interlocutor não identificado – Passamos então ao próximo item. Próximo item ações de comitês técnicos e de parâmetros de desempenho. Otto Burlier.

(Intervenções fora do microfone)

Otto Luiz Burlier da Silveira Filho (Diretor de Informações Portuárias da Secretaria de Políticas Portuárias – SPP/Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR) – Bom dia a todos. Então, na verdade aqui é mais um breve relato sobre os trabalhos que estão sendo conduzidos nesse comitê, que eu acho que de alguma forma vem ao encontro até nesse ponto que a gente estava discutindo agora do porto 24 horas, de fato a impressão que eu tenho é que faltam dados de fato para contribuir nas nossas discussões, deliberações, até pra ver o que que é melhor ser discutido e deliberado aqui na CONAPORTOS, então dentro da CONAPORTOS nós temos o comitê técnico de parâmetros e desempenho, só lembrando, qual que é o objetivo dele que está explícito lá no decreto de criação da CONAPORTOS? Estabelecer e monitorar parâmetros de desempenho para órgãos e entidades públicas dos portos organizados e instalações portuárias, e além disso propor a criação e coordenar trabalhos para subsidiar (Ininteligível) as deliberações e estabelecimento de metas e desempenho, esse é o objetivo

que está explícito lá no decreto da CONAPORTOS. Esse comitê foi criado lá no iníciozinho da CONAPORTOS e a última reunião que teve esse ano, na verdade só teve uma reunião que foi em março, então na verdade a proposta que é a gente retomar os trabalhos, vou fazer até uma proposição para todos, ver se todos concordam para trazer até a próxima reunião da CONAPORTOS, o quê que foi produzido, o quê que foi construído até o momento, basicamente temos alguns indicadores tanto para estadia da embarcação, então tem indicadores como por exemplo o tempo médio de despacho para saída do navio na marinha que a meta estabelecida foi em até 3 horas, então tem indicadores para ANVISA, para a Polícia Federal, autoridade portuária, esses indicadores propostos para 8 portos públicos, Fortaleza, Itajaí, Paranaguá, Rio de Janeiro, Rio Grande, Santos, Suape, e Vitória, e alguns indicadores sobre liberação de cargas, aí no caso alguns indicadores para Receita pra medir o grau de fluidez da carga tempo, tempo médio de despacho na exportação e na importação, também em relação a ANVISA tempo médio para deferimento ou indeferimento da LI, e da Vigiagua. O ponto é o seguinte, em reflexão ao que até semana passada nós chamamos uma reunião do comitê, existe uma reflexão nossa, do grupo, que eu acho que é consenso de todos que é o seguinte, primeiro, tem problemas específicos desses indicadores que estão propostos hoje, que hoje eles estão, tantos os dados quanto os painéis, eles estão hospedados informalmente lá na CDC, na Doca do Ceará, então a gente pode (...), a ANTAQ se colocou à disposição para contribuir e hospedar esses dados aqui, não precisa colocar lá na CDC. Além disso, hoje existe uma dificuldade tanto para obtenção desses dados quanto para atualização deles, existe inconsistência de dados, a gente pega alguns dados do Porto Sem Papel, tem dados às vezes negativos, alguns órgãos passam para gente ter que fazer um trabalho interno, então não existe uma automatização, isso gera mais trabalho também para os órgãos para gente obter esses dados, e na minha opinião, e eu acho que é consenso do grupo, o principal ponto, a eficácia desses indicadores, então por exemplo, um dos indicadores lá que coloca que a ANVISA tem que definir, autorizar a embarcação a atracar em até 18 horas ou 48 horas para portos que atuam 24 horas, às vezes a embarcação pediu essa atracação muito antes disso, a ANVISA levou mais que 18 horas, mas o mais importante é o que? Autorizar a atracação antes do navio atracar, isso que é o mais importante, não necessariamente 18 horas, então eu acho que foi um consenso de todos que há oportunidade pra gente retomar esse trabalho, foi um grupo que até eu participei lá na CONAERO no início, eu me lembro que lá na CONAERO também demorou-se cerca de um ano e meio para se buscar uma metodologia, e hoje até eu vou trazer aqui, na minha

visão é um case de sucesso que a gente pode utilizar para o setor portuário. Até vou passar um videozinho de dois minutos e meio, já está aberto, é só abrir o site, só para contextualizar que é o seguinte, foi criado lá na CONAERO o prêmio hoje Aeroportos Mais Brasil, mas na verdade essa já é a terceira edição, lá na época da Copa das Confederações houve o prêmio Boa Viagem, foi uma parceria da SAC, Secretaria de Aviação Civil com a Embratur e Ministério do Turismo, e aí teve esse prêmio para a Copa das Confederações, para a Copa do Mundo e agora partir de 2015 existe o prêmio Aeroportos Mais Brasil, então isso aqui é uma iniciativa que hoje está funcionando, foi criada uma competição sadia e proativa no setor aeroportuário, não sei quem participou, mas hoje existe uma competição, não existe um prêmio financeiro, nada fora do comum, mas existe um evento todo ano, foi em abril deste ano, próximo é só abril do ano que vem, em que existe uma competição que é definido qual que é o melhor aeroporto do país em vários aspectos e em termos gerais qual que é o melhor aeroporto, no caso Curitiba que ganhou o desse ano, e a gente percebe não só dentro da Infraero que tem vários aeroportos ainda no país como as concessionárias privadas, existe uma competição sadia, então isso tudo foi fruto dessa sementinha que foi plantada lá na CONAPORTOS lá atrás, que gerou uma série de indicadores quantitativos e qualitativos para mensurar o serviço prestado dos aeroportos, então a reflexão que eu trago aqui para o grupo é que não precisa ser igual, cópia e cola lá da CONAEROS para a CONAPORTOS, mas é uma iniciativa que a gente pode trazer pra cá, no nosso mundo portuário existem as Docas, existem 37 portos públicos, existe 157 instalações privadas, então a gente pode estabelecer indicadores para mensurar o serviço prestado nos portos públicos e nos portos privados também, então é isso que eu vou propor um pouco mais a frente. O videozinho aqui bem rápido, dois minutos e meio.

(Execução de vídeo institucional)

Otto Luiz Burlier da Silveira Filho (Diretor de Informações Portuárias da Secretaria de Políticas Portuárias – SPP/Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR) – Você pode só colocar a apresentação da CONAERO, está aí do lado. Então, esse vídeo foi feito no evento de premiação em abril deste ano, então logo que terminou o vídeo, estava presente o ministro, na verdade o presidente da Infraero, os principais gestores dos aeroportos concedidos, e aí foi anunciado os ganhadores de cada uma dessas categorias, não só as que foram colocadas mais o ganhador do prêmio

Aeroporto Mais Brasil, então esse aqui é um exemplo de um case de sucesso que foi criado na CONAERO, ou seja, uma comissão irmã nossa, que a gente pode tentar trazer algumas ideias para o nosso mundo, e eventualmente no futuro avaliar se vale a pena fazer algo assim. Ai só bem rapidamente, depois eu posso passar com detalhes, até eventualmente podemos chamar a SAC se quiser explicar com mais detalhes, mas é um (...), toda essa iniciativa foi começada num comitê técnico de desempenho lá da CONAERO, são 15 aeroportos, pode passando, o foco inicial era avaliar o serviço prestado para a copa do mundo, então por isso que foram 15 aeroportos, apesar do prêmio ser anual eles contrataram uma empresa, existe uma empresa contratada pela SAC para tanto metodologicamente com toda metodologia estatística, mas fazer toda essa mensuração de dados quantitativos e qualitativos nesses 15 aeroportos, pode passar, e um outro ponto muito importante, eles estabeleceram indicadores que medem na visão geral do aeroporto, da atividade comercial prestada nos aeroportos pelas companhias aéreas, pelos órgão públicos, e inclusive transporte público, ou seja, a visão principal aqui foi o usuário, então não necessariamente buscou-se os indicadores só para os órgãos públicos, mas tentou ver na visão do usuário, de quem usa, os passageiros, as pessoas físicas que usam os aeroportos o quê que vale a pena medir, esse foi o foco principal no caso da pesquisa lá feita pela SAC, acho que é isso, vamos voltar lá para a apresentação, então isso daqui é uma reflexão apenas. Então o quê que acontece, desde (...), na verdade desde setembro e outubro nós já vínhamos conversando com a ANTAQ, então aqui no setor portuário é exatamente o oposto, a gente tem um excesso de informações, então nós temos igual o Jean colocou mais cedo, com base no trabalho elaborado pela Deloitte, tem uma série de indicadores que foram propostos para mensurar desde o nível estratégico, tático, operacional, desde o micro até níveis mais estratégicos, então a gente pode se debruçar nesse resultado e ver o que pode trazer para a nossa realidade no âmbito da CONAPORTOS, PNLP, Plano Nacional da Logística Portuária, também tem uma série de indicadores que a gente pode trazer pra cá, e recentemente a ANTAQ está concluindo uma pesquisa de satisfação de usuários, que a ideia é eles fazerem anualmente nos próximos 3 anos, então é também outra fonte de informação que já existe hoje, cabe a gente ver o que vale a pena trazer pro setor, no caso para a CONAPORTOS. Então só lembrando, uma primeira pergunta muito importante, qual é o nosso usuário que a gente quer mensurar o resultado? Pode ser só o setor (...), são só os usuários dos portos? No caso os operadores portuários, arrendatários (...), então a gente tem que fazer a primeira pergunta, não quero trazer resposta hoje, eu só quero trazer essa reflexão. E de novo, foi

o que o Fernando colocou mais cedo, a gente pode ter indicadores estratégicos, tático e operacional, e a gente pode avaliar o que vale a pena a gente publicizar, e também podemos por indicadores internos que serão nossos instrumentos de trabalho para discutir por 24 horas, para discutir outros temas relevantes ao setor portuário, então a gente pode fazer um mix de tudo isso. Então aqui é só um pequeno exemplo, lá no trabalho da Deloitte no programa de modernização portuária, eles propuseram uma série de indicadores, então no caso da área marítima, de operação marítima, então por exemplo, tempo média de estadia de navios, tempo de espera para atracação, paralização da operação, então eles já propuseram não só descrição de cada um desses indicadores, e como eles seriam calculados, então é uma fonte de informações que a gente pode utilizar para essa reflexão nossa, além disso tem o PNLP, que por exemplo tem indicadores como portos com tempo de espera adequado, tempo total necessário desde o início do processo de arrendamento até a assinatura do contrato, operação adequada a necessidade de passageiros, então tem outras fontes de informação para gente levar nesse trabalho. E a pesquisa de satisfação da ANTAQ, que de forma geral e objetiva, é uma pesquisa de satisfação ao usuário só sistema portuário brasileiro, eles contrataram uma empresa pra fazer uma pesquisa por 3 anos, primeiramente em 22 portos públicos, pode passar, aqui eu só trouxe dois slides para ter uma noção do escopo, mas eles têm algumas dimensões de análise, então por exemplo, vamos tentar avaliar a capacidade de resposta dos portos, por exemplo, prestação de serviço no momento desejado, tempo de espera, reação oportuna as preocupações de expressas, uma dimensão em relação à confiabilidade, em relação a acesso e as instalações, comunicação e custo, então esse é o escopo da pesquisa que está terminando de ficar pronto, a ANTAQ deve divulgar em breve, se não me engano até o final do ano, início de 2016, então esses são os portos que foram elencados na pesquisa da ANTAQ, pode passar, então de forma bem resumida, eu só quis dizer o seguinte, esse comitê de desempenho de indicadores ou parâmetros de desempenho, quando foi criada a CONAERO, e quando foi criada a CONAPORTOS, era na visão de todos (...), na época eu estava no planejamento, a Casa Civil estava próxima, era o ponto de partida de tudo que a gente está discutindo aqui, a gente precisa de dados de indicadores para mensurar como é que os serviços estão sendo prestados, então infelizmente avançamos, mas acho que podemos avançar mais nesse comitê, e a minha proposta é o seguinte, eu já ouvi todos os integrantes do comitê de indicadores, que a gente se debruce nos próximos meses, faça um plano de trabalho, avalie todas essas fontes de informações que nós temos, e trazer na próxima CONAPORTOS uma proposta de

indicadores que possam ser utilizadas aqui na CONAPORTOS, essa é a proposta. Até tenho conversado lá com alguns colegas do planejamento, da SPI também, a ideia, como são muitas informações a gente está pensando em até trazer um apoio de um consultor, algum especialista para construção de indicadores, até pra facilitar o nosso trabalho, porque a gente tem (Ininteligível) o excesso de informações, e não a falta, então a gente tem que ter muito claro o quê que a gente quer, pra onde a gente quer ir, e o que a gente quer mensurar, é isso, essa é a proposta só para apresentar a todos, eu pretendo se possível na próxima CONAPORTOS trazer algo mais efetivo pra gente deliberar aqui, ok?

(Intervenção fora do microfone)

Interlocutor não identificado – (...) 2.5, Porto Sem Papel, terceira fase, Ricardo Strausk.

(Intervenção fora do microfone)

Ricardo Strausk – Bom, aqui um primeiro slide, é uma pequena prestação de contas do comitê de integração de sistemas, o que o comitê de integração está tocando no momento, no que tange a integração com o portal de comércio exterior, está concluída a fase de harmonização de dados, o quê que é essa fase da harmonização de dados? É o levantamento dos dados que o Porto Sem Papel tem pra oferecer ao portal. Automação de procedimentos operacionais, isso aqui tem mais haver com as melhorias no Porto Sem Papel, no início do ano foi feita uma avaliação de usabilidade no porto de Santos, e a partir dessa avaliação de usabilidade estão sendo propostas melhorias no fluxo de informações e principalmente melhorias na automação das entradas de dados. Para o próximo ano pretendemos expandir o Porto Sem Papel para os TUP's, hoje o Porto Sem Papel, os anuentes do Porto Sem Papel, eles têm que trabalhar com os dois processos diferentes, um processo ainda muito manualizado para os TUP's, e um processo mais automatizado para os portos públicos, então pretende-se com isso melhorar a eficiência do atendimento aos usuários, integração com sistemas da ABTRA, Associação Brasileira de Terminais Retro Alfandegários, ela tem uma proposta de janela única portuária também, que ela não substitui o Porto Sem Papel, o Porto Sem Papel é uma JUP, e a ABTRA também tem, só que a ABTRA é mais voltada a carga. Inclusão de novos anuentes, eu diria novos intervenientes no Porto Sem Papel, o IBAMA ele já solicitou informações, já está em andamento essa demanda para atendimento do IBAMA, e o

exército (...), começaram conversas para que o exército também faça parte (Ininteligível) precisa, principalmente por causa das cargas perigosas. Integração com os órgãos anuentes, a integração com o Sagarana da ANVISA já está concluída, a integração com SIGVIG da Vigiaagro está pronta a geração do arquivo, mas a Vigiaagro ainda não conseguiu implementar do lado deles essa integração, e tem uma alteração do sistema mercante, que é pra facilitar parte da fiscalização da embalagens de madeira da Vigiaagro. Em relação à Marinha, estamos aguardando a minuta da alteração da NORMAM 8 para então detalhar e entregar essas alterações para o Serpro. Receita Federal, fase dois do Mercante, o Mercante ele (...), todas as informações de carga (...), hoje algumas informações de cargas são empostadas no Mercante ou no Porto Sem Papel, a intenção é que todas sejam importadas no Mercante, isso está em andamento, houve um problema na homologação da solução, e já estão sendo efetuados os ajustes pela Receita e pelo Serpro. E para a ANTAQ, o perfil de acesso foi concedido para que a ANTAQ possa consultar o Porto Sem Papel, a ANTAQ não tinha acesso ao Porto Sem Papel, e é um órgão essencial para nós.

Interlocutor não identificado – Você me permitir, que queria até se possível pedir a colaboração aqui da CONAPORTOS, a sua pessoa Doutor Luís, que nós estamos tendo dificuldade de acessar o sistema do Mercante, e até dentro dessa proposta bastante interessante do Otto a respeito da consecução de indicador, enfim para avaliação do desempenho (Ininteligível) do setor aéreo, seria de extrema importância que nós pudéssemos ter acesso a esse banco de dados, já foi devidamente discutido, inclusive com a Receita, que em função da última reunião que nós tivemos houve um retrocesso nesse sentido, sobre argumento de que algumas dessas informações teriam o caráter sigiloso, já que seriam disponibilizados os CNPJ dos agentes e tal, mas a gente (...), enfim, a gente precisaria não só para avaliar, também subsidiar o trabalho aqui do (Ininteligível) de forma muito interessante propôs, mas também até pra poder facilitar o nosso trabalho na área de navegação, avaliar os fretes, origem e destino, enfim, uma série de informações extremamente necessárias para que a gente tenha uma atuação mais eficaz, pena que a Receita não esteja aqui para a gente colocar esse pleito de forma clara.

Ricardo Strausk – Bom, agora vamos especificamente ao Porto Sem Papel, para expor os próximos passos, o quê que a gente pretende fazer daqui pra frente, bom, lá vocês viram que são quatro pilares, o primeiro pilar são evoluções e melhorias, baseados

principalmente neste diagnóstico que foi feito pela Universidade Santa Catarina na Codesp no início deste ano, foi feito esse diagnóstico, nos classificamos as demandas dos diversos anuentes, a partir dessa classificação nós buscamos junto as próprias áreas, a ponta e principalmente junto aos órgãos centrais que detalhassem melhor essas necessidades, e a partir desse detalhamento nós estamos demandando, já tem várias demandas, já são 36 demandas, aliás 20 demandas já apresentadas, creio que em 3 ou 4 meses nós estaremos implementando, e a ideia agora é ter uma melhoria contínua, não é fazer um grande projeto de melhoria do Porto Sem Papel e depois parar não, nós vamos fazer de acordo com essas demandas que já foram apresentadas e que estão sendo apresentadas ainda, melhorias contínuas, sempre pequenas implementações, a cada 2 ou 3 meses queremos oferecer algo aos usuários, alguma melhoria aos usuários. Tem um dos pontos que foi ressaltado no diagnóstico, é a questão da normatização, porque o agente marítimo ele é um mandatário do armador, e nós na nossa legislação temos dificuldade de alcançar o armador, e o agente marítimo também não pode se responsabilizar por ser um mero mandatário, então nós estamos trabalhando junto com a ANTAQ, essa questão de melhoria da normatização de forma a poder responsabilizar da forma (...), de maneira adequada os intervenientes do processo, paralelo a isso junto com a ANTAQ também estamos trabalhando na integração de dados, que hoje a ANTAQ tem a sua base de dados, nós temos a nossa, as Docas tem as bases delas, então são três intervenientes, cada um com a mesma informação de forma diferente, então um tem lá que calado do navio é 13 metros, outro diz que é 12, e outro diz que é 14, e isso gera problemas na hora de permitir uma atracação por exemplo, então nós temos que integrar e equalizar essas bases. Uma pendencia nossa no caso é a integração da fiscalização na madeira para Vigiagro, que está sendo tocado junto com a integração do Mercante. Bom uma outra frente de trabalho é a expansão para os TUP's, é aquilo que eu já mencionei antes, hoje os anuentes tem processos diferentes para portos públicos e portos privados, eles já estão com uma agilidade maior nos portos públicos, eu digo maior, não é uma agilidade boa ainda, porque a gente sabe que os processos (...), ai não só o sistema de TI, não só o sistema Porto Sem Papel, mas os processos todos têm que melhorar bastante, e um dos entraves para melhoria dos processos por parte dos anuentes é justamente o fato de que eles têm que manter um processo manual para os TUP's, então essa é a nossa prioridade para o ano que vem para que possa agilizar o processo, uma vez integrado com os TUP's, ai os anuentes conseguem definir processos únicos para o país inteiro. Port community system, esse aqui é principalmente (...), é um conceito, é um sistema de comunidade portuária,

mas isso não é um sistema de TI, é um sistema entendendo o meio ambiente todo, são processos que visam a troca de informações entre as diversas entidades, hoje nós temos as nossas (...), os nossos sistemas, o nosso Porto Sem Papel, e os entes privados também tem os sistemas deles, nós precisamos fazer com que esses sistemas conversem, para conversar existem alterações nos sistemas de TI, é necessário a definição de um barramento, trabalhar mais com uma arquitetura orientada a serviço, onde ao invés de você prestar informações pontuais, você disponibiliza informações para que os diversos participantes possam absorver-las, possam usa-las, esse conceito na fase muito incipiente ainda, nós temos que trabalhar bastante nele para que nós possamos ver o porto com uma comunidade, não como diversas partes separadas, com isso busca-se melhorar eficiência e competitividade, não só do serviço público, mas também dos parceiros privados. E a integração com Portal Único do Comércio Exterior, que a Ana Junqueira já falou, ele tem um conceito aderente ao conceito do Porto Sem Papel, que é o que? É prover uma janela única pra quem precisa interagir com os anuentes e com sistemas, então ao invés do cara entrar no sistema da Receita, entrar no sistema do Porto Sem Papel, nós já melhoramos bastante com o porto papel, e isso aqui é um passo além, onde os agentes, os usuários poderão entrar nessa janela única, e pelo menos no comércio exterior terão uma facilidade maior para interagir com os diversos anuentes. Bom, era só pra colocar de forma rápida o quê que se pretende fazer para Porto Sem Papel no próximo ano, nos próximos anos, nos próximos meses. Algum comentário?

Interlocutor não identificado – Vamos então a integração do SIGVIG da Vigagro, por favor.

Ricardo Strausk – Esse aqui é só (...), não tem nenhum slide não, foi colocado no segundo, no primeiro slide ali, a questão da integração do Porto Sem Papel por diversos anuentes, essa integração do SIGVIG, no início do ano nós passamos a gerar o arquivo, e a VIGAGRO está com dificuldade de fazer a parte dela dessa integração, pela demora que está se verificando nós achamos conveniente trazer o assunto para a plenária a fim de que posso ter um acompanhamento mais de perto, porque à medida que você faz uma alteração e ela demora para ser concluída ou para ser implementada, ela vai perdendo o seu valor, e com certeza novas alterações são necessárias, e é algo que nós queremos evitar ao máximo.

Interlocutor não identificado – Bom, o que está acontecendo na verdade não é propriamente uma dificuldade, se na época, há uns dois anos atrás quando a gente discutiu assunto, mais de dois anos na verdade, em 2010, quando a gente começou a trabalhar para a integração do Porto Sem Papel, o panorama era (...), as circunstâncias eram bem diferentes do que é hoje, na época não tinha-se ainda a iniciativa do Portal Único, só ressaltando que nós, o Ministério da Agricultura diferente da integração que a ANVISA fez, nós não somos intervenientes em embarcação, a gente não intervém em momento nenhum na operação portuária como um todo, a gente não autoriza nem desautoriza embarcação nenhuma a atracar ou desatracar, e nem tão pouco carregar e descarregar container, salvo nas exceções de carga a granel, que agente é anuente, que aí indiretamente está relacionado a embarcação, e na época a gente viu como oportunidade de integração, de facilitação de troca de informação o Porto Sem Papel, no que fosse possível a gente controlar e saber quando desatracou, quando atracou, e a carga embarcou, saiu do país ou chegou no país. Em 2012 com um novo panorama, estabelecimento do portal único, esse redesenho de processos, a gente estava na época desenvolvendo um sistema já para integrar com o Porto Sem Papel e usar as informações que eram disponíveis, com essa decisão de redesenho de processos, mapeamento, e verificação em conjunto com o MDIC e a Receita, do que é integrado e quais as informações são necessárias, quais são compartilháveis, quais são geradas por nós, ou que se possa buscar nos sistemas geradores, a gente decidiu baseado nesse novo mapa, nesse novo conceito da janela única, refazer os nossos sistemas, então a gente começou de novo a fazer os nossos sistemas já com certificação digital, já preparado para comunicar tanto com Siscomex quanto via Portal Único, os outros órgãos anuentes, e com o Porto Sem Papel, então nesse novo redesenho a gente foi identificar novamente quais informações seriam provenientes do Porto Sem Papel, e aí a gente entra de novo naquela história que o colega Fernando disse da dificuldade de acesso ao Mercante, para nós as informações que interessam são as que vem do Mercante, que são as informações relacionadas a mercadoria que está entrando no país, ou que vai sair do país, a gente também via Receita Federal, a gente tentou em 2009, 2010 acessar o Mercante para agilizar os nossos processos, confesso que a gente teve um lapso administrativo que a gente não ficou sabendo em tempo que o Porto Sem Papel tinha integrado com o Mercante, então isso também gerou um atraso nessa integração, uma vez sabido a gente voltou de novo a conversar, e aí a gente decidiu que nesse novo redesenho nosso de processo a gente vem por hora enquanto não tiver disponível como um todo, buscar as informações que estão

no Mercante através do Porto Sem Papel, e aí nesse novo desenho de processos que a gente deve lançar o primeiro módulo agora em dezembro, ele já vai estar integrado e buscando algumas informações do Mercante via Porto Sem Papel. No que se relaciona a embalagem de madeira, a situação foi mais ou menos parecida, e a gente pelo problema que o Porto Sem Papel que a gente não sabia só estar no porto público, e à demanda de embalagem de madeira nossa notavelmente é maior nos privados, a gente agora (...), a gente devolveu uma ferramenta que ela está em teste em Santos, e aí a gente busca informação do Mercante que através do administrador do recinto, que busca essa informações e repassa pra gente, a gente vai mudar um pouco essa nossa ferramenta e adequar ela para buscar essas informações, a gente mesmo buscar através do Porto Sem Papel, mas isso entra também na nossa ordem lá na nossa CGTI na ordem de desenvolvimento, porque a gente está desenvolvendo melhorias dentro do nosso sistema, então a previsão é de que em fevereiro a gente comesse a fazer essa integração com o Porto Sem Papel para buscar as informações relativas a embalagens de madeira, e progressivamente a cada desenvolvimento de módulo do novo sistema, a gente vai já integrando essa integração também com o Porto Sem Papel e com os demais sistemas que fornecem alguma informação que seja relevante para o desembaraço de mercadoria.

Interlocutor não identificado – Outros assuntos.

Interlocutor não identificado – Eu queria aproveitar só a presença do Ricardo pra fazer uma pergunta, eu perdi a data de informe, as mudanças da NORMAM 8 que a Marinha propôs, vão estar inclusas no sistema quando mesmo?

Interlocutor não identificado – Nós estamos no momento aguardando a Marinha nos encaminhe a minuta da NORMAM (...).

Interlocutor não identificado – O mirante falou 60 dias né?

Interlocutor não identificado – Essa minuta da Norma já está disponível? Ou o comandante (...).

(Intervenções simultâneas)

Interlocutor não identificado – Porque em agosto a gente já tinha expectativa de que no final do ano, ou seja, daqui a um mês, isso já ia estar operacional.

Interlocutor não identificado – (Ininteligível) o prazo de 60 dias que o Serpro deu, é um prazo estimativo sem conhecer a demanda, para que o Serpro de um prazo preciso, ou seja menor ou maior que 60 dias, é preciso que a gente detalhe a demanda, pra detalhar a demanda a gente precisa receber da Marinha o detalhamento da NORMAM para transformar na demanda de sistema, e aí sim o Serpro pode fazer uma análise melhor pra saber se é possível fazer em menos de 60 dias ou até para exigir mais de 60 dias.

Interlocutor não identificado – Mas a Marinha não tem esse documento ainda? (Intervenção fora do microfone) Não, é porque eu acho que ela já está pronta desde agosto, não é Comandante?

Interlocutor não identificado – O grupo de trabalho, (Ininteligível) por acaso até o responsável, nós terminamos em julho, e aí começou-se a fazer as alterações, (Ininteligível) mas nos encaminharemos ao comitê técnico,

Interlocutor não identificado – Ok, nos estávamos trabalhando com a hipótese de no final do ano já estar operacional isso, então eu acho que isso vai ser prorrogado (...).

Interlocutor não identificado – Fevereiro, março (...).

Interlocutor não identificado – (Ininteligível) o operacional depende de um órgão extra a Marinha.

Interlocutor não identificado – Ok então. (Intervenção fora do microfone) Almirante (...), Pois não.

Almirante Luís Antonio Monclaro de Malafaia (Ministério da Defesa-Comando da Marinha) – Eu tenho uma solicitação e uma dúvida, a solicitação é a seguinte, como todos os representantes da (Ininteligível), nosso representante na CONAPORTOS, representantes de comitês técnicos, trabalham no Rio de Janeiro, e a convocação para as reuniões dos comitês (Ininteligível) com uma certa antecedência, para que a gente possa

comparecer, e cumprir aqueles ritos, aqueles sites de compra de passagens, um dos comitês enviou ai uma convocação marcando uma reunião para três dias depois, quase que não nós não comparecemos, nós fizemos o possível e chegamos, (Ininteligível) se não só teriam comparecido quatro membros dos nove componentes do grupo. E a dúvida (Ininteligível) que eu fiquei, é sobre aprovação dos indicadores de desempenho, porque constava na pauta da última reunião a aprovação dos indicadores de desempenho pelos órgãos (Ininteligível) do próximo item (Ininteligível) (Intervenção fora do microfone), desculpe, ata da nona, que foi no dia sete do quatro, 7 de abril, isso foi discutido aqui, houve uma aprovação informal e ficou-se de mandar até o dia 10 de abril para todos os componentes a relação dos indicadores para que cada qual fizesse a aprovação, (Ininteligível) enviando os indicadores que estão comprovados, eu fiquei em dúvida (Intervenção fora do microfone), houve aqui uma aprovação, ficou-se de formalizar (...).

Interlocutor não identificado – Foi encaminhado (...).

Interlocutor não identificado – Então Almirante (...).

Almirante Luís Antonio Monclaro de Malafaia (Ministério da Defesa-Comando da Marinha) – Eu sei que foi encaminhado, mas houve ainda (...).

Interlocutor não identificado – O entendimento é dentro de um prazo de, se não me engano de 20 dias, se não houvesse as manifestações, estaria aprovado. (Intervenções simultâneas) Só com relação àquela da própria Receita que foi quem pediu esse prazo.

(Intervenções simultâneas)

Interlocutor não identificado – Então Almirante, só aproveitando, só retomando a proposta que eu fiz a pouco, a nossa proposta agora é enquanto a gente não estabelece ou propõe novos indicadores, ou aprimoramento dos existentes, esses são os que estão valendo, inclusive recentemente o TCU nos questionou quais são os indicadores, (Intervenção fora do microfone), estão valendo, esses estão valendo, mas a nossa proposta é retomar esse trabalho.

Interlocutor não identificado – Dermeval, ainda com relação ao que o senhor falou a pouco, queria ainda fazer alguma consideração com relação ao porto 24 horas?

Dermeval da Silva Júnior (Casa Civil da Presidência da República) – Então só pra deixar claro a minha sugestão de encaminhamento, é que o pessoal da SEP faça uma avaliação criteriosa de uma nova proposta de funcionamento dos portos 24 horas, com o máximo de informações possíveis e traga então para a próxima reunião pautando como item para deliberação.

Interlocutor não identificado – Só lembrando, foi o que o Doutor Dermeval colocou a pouco, que nós temos (...), são oito portos, mas como ele colocou, se nós não conseguirmos os 8, pelo menos dois, três, os que não tiverem nenhuma dificuldade, nenhum problema, houver um consenso, aí nós podemos deliberar na próxima reunião. (Intervenção simultânea) Pois não Doutora (Ininteligível).

Interlocutor não identificado – Eu tinha uma complementação a proposta do Dermeval, eu entendo a posição da Casa Civil, mas também a de se entender a dos órgãos anuentes, e quanto (...), o quê que acontece hoje, é que apesar da determinação dos 24 horas, e a gente funcionou 24 horas muito tempo até enquanto foi possível, para não ficar nessa informalidade, porque a determinação é 24 horas, mas nem todo mundo consegue funcionar 24 horas, porque em alguns portos você nem tem quatro servidores para funcionar, é que a gente enquanto esse estudo profundo com subsídios suficientes para definição do horário ideal de funcionamento, é que essa proposta apresentada dos 12 horas estendidas a maioria dos órgãos, dos portos, fosse acatada enquanto não há esse estudo sendo realizado que aí para quais portos realmente é possível o 24 horas ou não. Porque eu posso afirmar hoje que um dos 8, e isso vale para os três órgãos, porque os colegas da Receita também nenhum consegue funcionar 24 horas hoje de maneira eficiente e que preste o melhor serviço na situação atual, então não que deveria ser, mas na situação atual e temporariamente até que seja possível esse estudo definitivo aí do que deveria realmente ser e como se promover o que deveria ser.

Interlocutor não identificado – Bom, primeiro que não é um item de deliberação, então não pode ser deliberado nessa reunião, não consigo ver como a gente deliberar qualquer coisa diferente disso que é a manutenção do porto 24 horas nos 8 portos, até fazer um

estudo mais elaborar, uma proposta, eu acho que deveria vir da SEP, de uma adequação a informações sob demanda, sobre capacidade inclusive dos órgão anuentes funcionarem 24 horas, acho que não dá pra pensar diferente disso. Outra coisa é o seguinte, eu entendo, pelo menos as informações que eu recebi, que efetivamente a gente nunca funcionou 24 horas, nos 8 portos não, funcionamos em Santos, funcionamos realmente 24 horas, em alguns outros casos, talvez em Suape, mas nos 8 portos nunca funcionamos, e até isso dificulta a informação se a gente realmente tem demanda ou não, e eu acho que os indicadores podem contribuir fortemente para que a gente tenha essa informação mais depurada no futuro, e aí aproveitando a sua fala, eu acho o seguinte, a decisão de funcionar 24 horas, eu nem fazia parte da CONAPORTOS na época, mas até onde eu sei foi tomada nesta plenária a decisão de funcionar 24 horas, e deixar de funcionar 24 horas também deveria ser uma decisão desta planária, e não por decisão, como aconteceu em algum momento, decisão do próprios os órgãos autonomamente, isso é uma decisão de estado, de funcionar 24 horas, e eu acho que os órgãos não deveriam pura e simplesmente dizer, “ah não, eu não posso funcionar 24 horas”, claro, pontualmente por uma dificuldade, “não consegui servidor e tal, não vamos funcionar neste (Ininteligível) e reestabelece assim que possível”, até que essa plenária tome a decisão quando tiverem como item de pauta, deliberação devidamente informada, pra gente deliberar uma coisa diferente disso.

Interlocutor não identificado – Ok então (...).

(Intervenções simultânea).

Interlocutor não identificado – No porto do Rio de Janeiro sempre há demanda, durante a madrugada a gente estabelece isso, a gente faz isso pra manter a princípio a questão do funcionamento, entre aspas, 24 horas que a gente se comprometeu, mas com muita dificuldade que a gente faz isso, mas mantém só quando a gente sabe que vai ser demanda de madrugada a gente comparece, estabelece um plantão com os nossos técnicos (Ininteligível).

Interlocutor não identificado – Sobre esse tema, até para atender à solicitação da Casa Civil, no nosso comitê a gente teve a preocupação de fazer um estudo mais aprofundado, a proposta aqui foi feita depois de muita discussão, mas uma das deliberações que nós tivemos e que não foi plenamente atendida pelos órgãos ainda, e se possível os senhores

talvez possam ajudar a fazer com que isso aconteça, é que nos no nosso comitê a gente pretendia fazer um catálogo dos serviços prestados pelos órgãos anuentes, o serviço prestado a anuência da carga, a anuência da operação, para que a partir desse catálogo entendêssemos, e aí se consultasse os usuários, este serviço aqui você demanda ele durante a madrugada, esse serviço aqui você demanda durante o horário noturno, faz uma consulta ao usuário, só que a gente já deliberou ao nosso comitê técnico há algum tempo, reiteramos essa deliberação por algumas vezes, e a gente não conseguiu construir isso ainda pra fazer uma pesquisa até junto aos usuários (...) (Intervenção simultânea).

Interlocutor não identificado – Nós vamos finda chegando ao porto 18 horas, para depois chegarmos ao 24 horas, os portos (...), aeroportos já funciona mais ou menos assim, mas realmente Doutor Demerval, não quero aqui ainda poder (Ininteligível) de valores, mas a meta eu entendo que é chegarmos lá, agora realmente precisamos adequar algumas (...), e principalmente coisas muito importantes (...). Pois não.

Interlocutor não identificado – A gente precisa enxergar o porto como um fluxo, o fluxo de mercadoria, o fluxo de mercadoria vai muito além do porto e dos nossos braços aqui, tem as ferrovias, tem as rodovias, tem o empresário, tem indústria, então é muito mais do que isso, aí eu concordo com colega ali sobre os elementos que devem ser considerados.

Interlocutor não identificado – Pois não Doutos José Carlos.

José Carlos – (Ininteligível) só um exemplo, que as vezes uma ação que é tomada num porto afeta extremamente (Ininteligível), nos por uma questão de pessoal, andamos fechando alguns postos, não só em aeroportos, (Ininteligível) e portos, e aqui no caso de portos (Ininteligível), porque nós fechamos um posto em São Sebastião, porque não havia mercadoria descendo lá, e nosso técnico achou que era desnecessário, só que havia um serviço ali que parecia extremamente simples a princípio quando o nosso pessoal foi (Ininteligível), e que terminou nos causando um problema no porto do Rio de Janeiro, nós recebíamos ali no porto de São Sebastião um fluxo muito grande de navios vindos da África, que talvez vocês não saibam, todos os navios que vem de fora tem que ter um certificado de bordo sanitário internacional, e nem todos os países são credenciados pela OMS, então quer dizer nem todos os portos, e os navios que vinham da África para prestar serviço a Petrobras, paravam ali para buscar alguns equipamentos para seguir viagem nas

plataformas, e como os portos da África não dão certificado, não estão autorizados a dar certificado sanitário de bordo internacional, nós tínhamos que emitir ali (Ininteligível) fazer ali isso pro Rio de Janeiro, só que os navios paravam ali, quer dizer fácil ao acesso dos nossos técnicos, no Rio de Janeiro não paravam no porto, eles ficavam em alto mar, e como vocês sabem entrar em alto mar não é qualquer técnico que pode subir e etc., uma operação desse navio parado na Bahia de Guanabara para pegar uma documentação para seguir viagem para a plataforma que era uma coisa extremamente fácil, passou a demorar dias, a vezes semanas, então a gente agora está tendo que reverter esse quadro, vamos ter que trazer esses servidores (Ininteligível), já se aposentaram todos, pedir a OMS autorização para que esse porto seja credenciado pela Anvisa para emitir certificado de bordo, com isso a gente vai minorar o problema do porto do Rio de Janeiro, e vamos facilitar outros serviços no porto do Rio de Janeiro, e só pra vocês terem uma ideia, isso representa 500 navios por ano, até Petrobras está pedindo a gente para fazer (Ininteligível) (...).

(Intervenções simultâneas)

Interlocutor não identificado – Só para deixar claro que na realidade com relação aos indicadores de desempenho, até porque já foi colocado na última reunião do colegiado, nada opor, quando eu coloquei inicialmente foi a gente ter acesso prévio ao resultado do estudo da Deloitte, onde foi colocado aqueles indicadores envolvendo aqueles três segmentos, só isso, minha dúvida não foi focada (...), e o prazo adicional foi solicitado para cancelar os indicadores de desempenho, até porque conforme colocou o Otto, a proposta é aprimorar isto, não é verdade? Então nada objetar, muito pelo contrário (...).

Interlocutor não identificado – Aprovação da ata da reunião em discussão, votação, aprovada a ata, fica portanto encerrada a presente sessão da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos, CONAPORTOS. Muito obrigado pela atenção, boa tarde.