

11^a Reunião da CONAPORTOS

1 **Sr. Fernando Fortes (Secretário-Executivo Ministério dos Transportes, Portos e**
2 **Aviação Civil)** – Bom dia. Não, boa tarde. Boa tarde, pessoal, meu nome é Fernando
3 Fortes, estou como Secretário-Executivo aqui do Ministério dos Transportes, portos e
4 aviação civil, que agora ficou cumprido demais o nome. Hoje é a décima primeira reunião
5 da câmara de portos, é a minha primeira e uma das nossas reuniões que a gente estava tendo
6 aqui no ministério. Aí no meio da reunião você tem que ser presidente demais dois
7 conselhos, não sabia, era da Conaero que ficou na Conportos. E tinha uma missão que era
8 essa questão das olimpíadas que está prevista para daqui a 45 dias, eu acho que na pauta
9 tem alguns temas referentes às olimpíadas, não é? Pronto, eu vou fazer uma aberturazinha,
10 aí eu ia pedir licença a vocês, mas eu vou sair, mas volto, o Carlos é o chefe da mesa, vai
11 ficar aqui me substituindo que o ministro tem uma pauta aí com o governador e me pediu
12 para participar dessa reunião, mas só que a reuniãozinha lá é meia horinha aí quando
13 começar eu subo e depois eu volto, que eu acho que aqui vai ser mais longa a pauta aqui da
14 reunião. Desde a sua criação, a comissão nacional das autoridades dos portos, **Reunio**
15 CONAPORTOS, tem mantido uma rotina acima do estabelecido com o seu decreto de
16 criação. Com o encontro de hoje já são onze reuniões plenárias, além de 45 reuniões dos
17 comitês de trabalho. Nessa rotina foram tomadas importantes decisões que contribuíram,
18 que contribuem para modernizar e a melhorar o atendimento nos portos brasileiros. Foram
19 criados quatro comitês técnicos, integração de sistemas, modernização portuária,
20 parâmetros de desempenho e ações especiais que subsidiam e pautam os temas a serem
21 tratados na reunião desse plenário, bem como comissões locais nos portos do Rio Grande,
22 Paranaguá, Itajaí, Vitória, Santos, Rio de Janeiro, Fortaleza, além de Suape, companhia
23 Docas na Bahia, companhia Docas do Rio Grande do Norte e da companhia Docas do Pará,
24 que aplicam no porto as decisões tomadas pela comissão nacional. Tivemos também a
25 implantação no porto do porto 24h, o monitoramento das obras e operações dos terminais
26 marítimos de passageiros, os TMPs, e a integração dos sistemas mercantis (ininteligível)
27 com o porto sem papel e o levantamento de indicadores, de liberação, de embarcações e de
28 cargas. Destaca-se também a norma nº 8, da marinha, portaria nº 65/DPC, de 26 de março
29 de 2013, que regulamenta a operação do porto e seu papel em todas as companhias do país,
30 além da publicação da instrução normativa nº 1441/2014 da receita federal, que retira

31 qualquer proibição exigir-se o original do BL para entregar, para a entrega da mercadoria
32 desembaraçada. Este é o resumo, quem fez para mim foi o Marco aqui, está bem? É o
33 resumo dos desafios vencidos e uma indicação do que ainda temos a vencer, tudo apenas
34 com grande objetivo, melhorar o atendimento ao usuário e é para isso que começamos o
35 nosso trabalho hoje. Queria dizer a vocês que o ministério de transportes, portos e aviação
36 civil, a gente daqui a pouco ou mais de trinta dias, eu acho que já fazem com os trinta dias o
37 desafio está sendo muito grande para a gente, porque se a gente tivesse assumido o
38 ministério do jeito que o ministério era antes, eu sou oriundo do DNIT, estava lá como
39 diretor do DNIT e rodovias, ferrovias, o funcionamento do ministério, já conhecia o pessoal
40 do ministério e já estava mais fácil para a gente. Com a vinda de portos, que na verdade não
41 veio só portos, veio a ANAC, veio a ANTAQ junto, aí veio a ANAC, veio junto com a
42 ANAC, veio o SAC, veio Infraero, enfim, o ministério cresceu muito, a demanda aumentou
43 muito, a demanda nossa a gente tem dito sempre quando a gente está falando nas reuniões
44 eu tenho dito 70%, mas eu acho que é mais de 70%, acho que 80% está com portos e
45 aeroportos aqui fazendo essa demanda aqui para o ministério. E a dificuldade nossa é,
46 porque a gente ainda está com o ministério que ainda está em formação, porque a secretaria
47 de aviação civil, a secretaria de portos ainda não existe o cargo do secretário, então não está
48 vindo o peneirado, não está tendo uma peneira, uma filtragem antes de chegar aqui o
49 ministério, então a demanda está vindo toda para o ministério. Então a gente está chegando
50 aqui de 8 h30 da manhã e saindo de 10h30 da noite e está, não está dando tempo, o almoço
51 foi agora ali, o cara sentou e comeu direitinho, veio para cá, então está meio que atropelado.
52 Então é fundamental o papel desse, dessa comissão e esse início de jornada aqui dentro do
53 ministério até, porque, como foi dito, já é a décima primeira reunião, então já teve um
54 longo caminho percorrido. Então a intenção nossa é a gente junto com vocês a gente tomar
55 as decisões que sejam importantes para o país e dar continuidade da maneira que seja mais
56 fácil de a gente poder ter esse relacionamento junto com todos aqui representados, que aqui
57 tem representantes de quase todos os ministérios e algumas associações e vamos trabalhar,
58 está certo pessoal? Eu preciso da ajuda de vocês, o que vocês precisarem eu vou repetir que
59 ontem a gente teve uma reunião da Conaero também, do qual sou presidente, e eu queria
60 repetir o que eu disse ontem: Se tiver alguma demanda, algum problema que aparecer hoje
61 não deixem para trazer para o ministério amanhã, tragam hoje mesmo, aqui a agenda da

62 gente é uma agenda apertada, eu tenho falado isso tudo, mas a gente abre a agenda na
63 mesma hora para a gente tentar em tempo real tentar resolver o que for possível está ok?
64 Vamos lá começar, passar a palavra aqui para o Marcos.

65
66 **Sr. Marcos Mesquita** – Boa tarde a todos. Boa tarde a todos, bem-vindos, essa é a nossa
67 primeira reunião nossa, nossa nova casa, a gente vai retomar alguns assuntos e esperamos o
68 mais rápido possível avançar em outros, a participação de vocês, como disse o secretário, é
69 fundamental da parte da CEB, a gente pode chamar ainda assim, já que não houve essa
70 transição completa, às nossas portas continuam abertas no que for necessário, o secretário e
71 o ministro precisarem e já estamos lá a discussão não só do ministério, mas de todos vocês.
72 Como tem algumas pessoas que estão vindo aqui pela primeira vez, eu vou tomar um breve
73 tempo para explicar um pouquinho para contextualizar, vou pedir para o Alex começar a
74 passar os nossos slides. Bom, é isso, essa é a nossa comissão que foi constituída em 2012
75 pelo decreto 7861, de 6 de dezembro, e a finalidade básica é: "*Integrar atividades*
76 *desempenhadas pelos órgãos e entidades públicas os portos em situações portuárias.*" A
77 convenção está ali, é basicamente todos nós que estamos aqui agora. Aqui começa a parte
78 um pouco mais específica, que é a instituição dos comitês, o secretário já citou aqui
79 rapidamente, mais à frente vamos ver a composição de cada um deles é dar uma pequena
80 explanação um pouco mais à frente ainda sobre o trabalho desenvolvido por cada um desses
81 comitês. Uma parte importante do nosso trabalho é que não fica só no nível nacional,
82 secretário, ele vai com um pouquinho ao nível local, que são as comissões que o senhor
83 citou também, então basicamente ano a ano nós fomos ampliando, então a gente começou
84 com Santos, Vitória e Rio de Janeiro, uma segunda reunião nós fizemos no Rio Grande do
85 Sul, Paraná, Itajaí, Suape e Fortaleza, a seguir fizemos, quer dizer esses primeiros são
86 portos e a seguir o senhor ver ali que tem CDP, que é no Pará, CODEBA que é na Bahia e a
87 CODERN que é do Rio Grande do norte. Aqui nós temos uma explanação breve sobre a
88 estrutura, então a coordenação da CONAPORTOS é do senhor, logo ali abaixo nós temos
89 comitês que auxiliam com o senhor nessa condução e cada um deles com uma missão
90 bastante específica, muito bem definida, abaixo nós temos as comissões locais, tanto nas
91 Docas, quanto nos portos em si. Aqui o senhor vai ter uma noção melhor do responsável
92 por cada uma daquelas áreas, eu estou aqui na CONAPORTOS como coordenador, até por

93 essa transição, o fechamento do quadrado será o seu, seu nome ali, se CRPD, que é o mais
94 conhecido como comitê técnico de parâmetros de desempenho, o titular é o Rodrigo Lima,
95 no CTMP, que é de modernização portuária, é o José Alfredo que está aí também, no de
96 integração de sistemas de informação é o Ricardo Straus, que está aqui atrás da gente, o de
97 assuntos especiais, especificamente esse é um comitê criado para assuntos como copa do
98 mundo, como olimpíadas, então eu estou ficando ali por enquanto e todos nós estamos à
99 sua disposição para qualquer ajuste, qualquer rearranjo. Abaixo ali nós temos as comissões
100 locais, mas companhias Docas são presidentes de cada Doca que assume a sua presidência,
101 a sua condução, a mesma coisa com os sócios representantes na CEP em cada um daqueles
102 portos ali, então o Luís Fernando que o senhor já conhece bem, é o Gustavo (ininteligível),
103 é a Leila Pires e o Igor Por Deus, para dar sorte, não é? As principais ações, o secretário
104 também já falou rapidamente aqui, são essas da implantação do porto 24h. Essa ação foi
105 iniciada, e faz parte em uma discussão nossa aqui sobre a necessidade e mais do que a
106 necessidade, da ação em si, da necessidade de termos presentes nos portos 24h todos os
107 órgãos aqui presentes ou seja tem porto que existe essa necessidade, outros não, então com
108 uma das nossas é exatamente essa definição, que todo porto precisa ter que gente lá 24h por
109 dia na expectativa de chegar a uma (ininteligível), enfim, de uma continuidade do processo
110 durante 24h por dia? Essa é uma das questões. E vamos ali para a revisão e
111 aperfeiçoamento de atos normativos, que é uma coisa que nós temos que fazer sempre,
112 sempre buscando aperfeiçoar as nossas ações, a definição de indicadores de desempenho,
113 que é fundamental, porque a gente precisa, o setor portuário garantir também essa evolução
114 e como é que a gente mede isso? Tem essa necessidade. A integração do porto sem papel
115 com o Siscomex, o seu papel é outra discussão bastante difícil que a gente tem, porque
116 todos reconhecem a sua necessidade, mas será da forma como está hoje ele está atendendo
117 tudo aquilo que é necessário? O que nós temos que fazer para que isso torne uma
118 ferramenta de efetiva qualidade, enfim, uma efetiva ajuda para nossa operação? Aí nós
119 fizemos, a gente citou ali, porque apesar da copa, a Fifa já citou bastante, está vencido há
120 bastante tempo, a gente criou essa ação que nos trouxe de lá até a olimpíada, então só para a
121 gente entender que essa é uma ação que já vimos acompanhando há bastante tempo. O
122 processamento da norma 08, aqui alguma coisa que o nosso comandante Lima Filho pode
123 nos ajudar bastante a edificar e entendermos por que devemos continuar. Por favor, Alex.

124 Mais um resuminho ali, as principais atividades do comitê técnico, vamos para aqueles
125 comitês. Então o comitê técnico de modernização portuária, uma das suas principais ações
126 é o monitoramento do porto 24h e a otimização dos processos de navegação, seja
127 cabotagem, seja longo curso, seja nos processos de anuência, a anuência é um dos pontos
128 mais importantes do porto sem papel, para isso nós temos até um plano de contingência
129 para as olimpíadas em função dos horários que nós temos de acesso ao porto. Então se der
130 alguma coisa errada, como é que a gente não para a operação? Então o plano de
131 contingência está ali para isso. As principais atividades do comitê de parâmetros de
132 desempenho, indicadores de desempenho dos órgãos intervenientes, uma outra
133 oportunidade de discutir um pouco até ter essa noção exata do que é, quem são os órgãos
134 intervenientes. Comitê de integração de sistemas, conclusão da integração do porto sem
135 papel com o Siscomex, que é o portal único do comércio exterior, a implantação do PSP
136 nos terminais de uso privado, que é o porto sem papel também nos terminais de uso
137 privado, que alguma coisa que vai nos agilizar as operações. E não comitê de assuntos
138 especiais, é aquilo que eu já ia falando, o que antes era sobre copa do mundo e agora é o
139 acompanhamento dos jogos olímpicos e Paraolímpicos. Bom, e aí a gente, só para a gente
140 tocar o barco em frente vamos parar por aqui e vamos deixar o senhor seguir em frente,
141 vamos lá. A gente vai conversar agora sobre as demandas da sociedade civil organizada e aí
142 eu queria começar a chamar os representantes dos usuários, para uma breve apresentação e
143 começar a contar para a gente que pontos estamos não é isso? Para que a gente consiga
144 começar efetivamente o nosso debate. Quem é o primeiro? Nós temos aqui o uso porte, o
145 multiterminais, está aí? Luiz Henrique, por favor.

146

147 **Sr. Luiz Henrique** – Eu estou entendendo que é com relação às olimpíadas?

148

149 **Sr. Marcos Mesquita** – As olimpíadas, exatamente, o nosso primeiro item é esse.

150

151 **Sr. Luiz Henrique** – (intervenção fora do microfone) Dois pontos de atenção com relação
152 a olimpíadas que são nos acessos rodoviários e nos acessos aquaviários, nos acessos
153 aquaviários nós teremos uma interrupção nas manobras na baía de Guanabara durante os
154 eventos de vela. E nós fizemos sob a coordenação da capitania dos portos do Rio de Janeiro

*De Representantes
Sociedade
Civil*

dois ensaios, durante o ano de 2014, durante 15 dias nós simulamos a restrição e em 2015 também durante 15 dias nós simulamos as restrições e não houve nenhum problema. Então a gente espera, que esse ano também não vá haver nenhum problema, a gente está preparado, os armadores estão avisados, a praticagem está coordenada e nós temos o Fundeio, as duas áreas de fundeio que a gente usava dentro da baía, elas não vão poder ser usadas, porque vai ter uma raia de uma regata específica vai ocupar os fundeios, os terminais de container usam o hotel com problema, então a companhia Docas estudou um novo fundeio mais para dentro da baía de Guanabara para o norte da ponte de Niterói, esse fundeio também já foi usado em teste para o sucesso, quer dizer, nós temos uma capacidade de fundear um navio fora dos limites das regatas, e como tanto libra, como os terminais expandiram significativamente suas estruturas de acostagem, seus cais há cerca de um ano atrás, a gente tem uma capacidade ali se tiver algum problema nós vamos um ajudar o outro, e se um terminal tiver ocupado deixar o navio esperando no outro até que a restrição seja suspensa e as manobras possam retomar. O único ponto de preocupação assim, que a gente tem, que eu não diria nem que é preocupação, porque a gente está um pouco mais atento é que nos últimos anos o el Niño ajudou a gente com relação às ressacas, que é um problema ali para a entrada da baía de Guanabara e esse ano agora com a entrada do inverno a gente tem constatado que tem tido o padrão de ressaca tem aumentado um pouquinho, a gente teve uma ressaca pouco forte há cerca de uns dez dias atrás, o hoje o mar subir de novo, mas eu acho que vai dar tudo certo, não estou vendo assim, só um ponto de atenção, mas não estou vendo acho que os preparativos foram adequados para o evento. Você quer falar agora dos rodoviários?

Sr. Marcus Medeiros (Diretor-Geral da Libra Terminais Rio) – Bom, boa tarde. Meu nome é Marcus Medeiros, eu sou diretor geral da Libra Terminais Rio. Bem, como o Carneiro falou, nós temos a questão aquaviária e a questão terrestre. A questão terrestre basicamente nós estamos falando das restrições que ocorrerão na avenida Brasil, praticamente é o único acesso ali para quem vem de fora do Rio para o porto. A gente tem alguns terminais que eles operam no caju, então esse nós não vamos ter problemas de acesso, porque eles vão operar por dentro do bairro do caju, mas realmente os transportadores que utilizarem da avenida Brasil nós vamos ter dois períodos de restrição

186 na manhã e outro à tarde. Nós fizemos uma análise estatística, tanto nós, quanto a Multi, e
187 hoje os motoristas, os caminhoneiros já evitam esses horários naturalmente, que são os
188 horários de pico, tanto o da tarde, quanto o da manhã, então nós já começamos uma
189 campanha também de divulgação desses horários restritos para que os motoristas comecem
190 a se preparar e evitar esses horários e com isso a gente entende também que o impacto vai
191 ser muito pequeno pelo acesso terrestre, até, porque e aí infelizmente os volumes estão
192 muito menores do que as nossas capacidades operacionais, então facilmente a gente vai
193 conseguir aumentar a capacidade de recebimento desses veículos nos horários fora da
194 restrição, à noite, por exemplo, ou durante o meio do dia, então com isso a gente ainda fica
195 com uma ociosidade de capacidade e por um lado é bom nesse momento das olimpíadas,
196 mas a gente espera que rapidamente a gente perca essa ociosidade. Então pelo lado terrestre
197 a gente tem, está muito tranquilo. Em relação ao marítimo, considerando esses pontos que o
198 Carneiro colocou, a gente também fez uma análise estatística e 30% mais ou menos dos
199 navios que operam no porto do Rio, até falando só do PCOM, 30% desses navios seriam
200 impactados, o que seria impactados? Ou eles esperam um pouco para entrar, ou eles
201 esperam um pouco para sair em função do horário de restrição que vai ser das 11h às 18h,
202 então 30%, mas se os armadores que são os donos dos navios planejarem um pouco eles
203 conseguem chegar fora desse horário e aí esse impacto de 32% cai para 13%. Então
204 realmente como o Carneiro falou, e os testes anteriores se confirmaram, a gente também
205 acredita que o impacto também de ser pequena, a gente também já levou essa informação
206 para os armadores que vão se planejar para que os seus navios através de controle de
207 velocidade de navegação possam chegar fora dos horários de restrição e com isso o impacto
208 nas operações são pequenos. Tinha um grande medo assim, no mercado e dos nossos
209 clientes, porque nós temos clientes internacionais, então o pessoal da Alemanha, por
210 exemplo, não estavam entendendo muito bem essas restrições e estavam com muito medo
211 de operar o porto do Rio nesse período, mas é com toda essa explicação em essa
212 visibilidade que, principalmente, pela seriedade lá que o comitê olímpico tem trazido essas
213 informações a gente tem acompanhado todas as reuniões, então as restrições não ficam
214 mudando a cada semana, realmente eles parametrizaram isso já há um bom tempo, isso
215 ajuda o processo de comunicação, isso ajuda o processo de tranquilizar os nossos clientes.
216 Então hoje os nossos clientes nossos estamos aí bastante otimistas em relação às operações,

217 a continuidade das operações, é evidente que vai ter impactos, como eu já falei, mas são
218 impactos que a gente vai sobreviver assim, de uma maneira tranquila. Hoje a gente tem
219 outros problemas que às vezes pontualmente esteja em uns passos maiores do que esse,
220 então acho que a gente vai conseguir passar e atender os nossos clientes da melhor forma
221 possível.

222

223 **Interlocutor não Identificado** – Todas as pessoas envolvidas na operação do porto já aí
224 está todo mundo comunicado, sabendo do funcionamento pessoalmente já?

225

226 **Sr. Marcos Mesquita** – Sim, sim, tivemos várias reuniões no Rio de Janeiro. Nós
227 particularmente fizemos a apresentação na FIRJAN, na federação das indústrias do Rio,
228 fomos a FIEMG, federação das indústrias de Minas Gerais, que responde por 50% da
229 movimentação do porto, também fizemos apresentação das restrições e em reuniões e se lá,
230 não sei nem quantas eu participei dessas, está todo mundo preparado, todo mundo sabendo,
231 transportadores, amadores, agências marítimas, não tem ninguém, pode dizer que... Temos
232 uns folhetos distribuindo para os carreteiros, quer dizer para todo mundo, vamos aumentar
233 a capacidade de recepção, a gente só para ter, para poder quantificar um pouquinho o que o
234 Medeiros falou, a gente oferece 25 janelas de agendamento a cada meia hora, totalizando
235 cerca de 1125, que de noite é um pouquinho menos, e nós vamos aumentar para, vamos
236 colocar mais 10 fora dos períodos, então fora dos períodos de restrição nós vamos agendar
237 35, vamos fortalecer as equipes fora dos períodos de restrição. Se a gente for considerar a
238 média de 2015 nós tivemos cerca de 475 agendamentos dia e com essa providência que nós
239 vamos tomar nós vamos ter disponíveis 945 janelas, portanto, nós vamos ter quase o dobro
240 de capacidade de atendimento do que a demanda que foi de 2015 e que está sendo maior do
241 que a de 2016 infelizmente. Então eu acho que pelo porto, pelos terminais não vai pegar a
242 operação. Nós estamos disponibilizando o agendamento para cerca de trinta caminhões em
243 cada terminal que eles possam esperar dentro dos terminais com banheiros químicos, com
244 área para os motoristas ficarem até que a restrição seja levantada e eles possam sair e a
245 companhia Docas também tem áreas disponíveis dentro do porto, que se tiver com excesso,
246 que a gente espera que não tenha, que a gente mesmo resolve dentro dos terminais. Então
247 eu acho que nós estamos bem preparados para o evento. O porto de atenção é que preocupa

248 a gente, é que, como é que chama? A autoridade olímpica, ela fez lá um escopo da
249 restrição, o regramento, as horas que vai ter um picozinho, inclusive foi negociado com a
250 comunidade marítima, nós conseguimos reduzir um pouquinho, era maior e depois de
251 várias reuniões a gente conseguiu reduzir, eles tiveram flexibilidade e ouviram as nossas
252 ponderações, mas eles colocam que se der problema na avenida Brasil, que é a restrição vai
253 aumentar, aí o nosso planejamento vai por água abaixo, quer dizer se ficar a restrição que
254 está programada eu não vejo nenhum problema, se aumentar aí eu não sei qual é o impacto
255 que isso vai dar, porque vai ser uma coisa que não foi preparada. Então essa é a única
256 preocupação que a gente tem no momento. (intervenção fora do microfone) Não, eles
257 falaram que vão observar.

258

259 **Interlocutor não Identificado** – Que inicialmente, secretário, a restrição seria das 6h da
260 manhã às 9h da noite, então seria praticamente todo o dia não é? E aí o que a gente
261 conseguiu criar só essas janelas e manter o dia, o meio do dia livre.

262

263 **Sr. Marcos Mesquita** – De 10h às quatro da tarde vai estar livre.

264

265 **Interlocutor não Identificado** – Agora se realmente acontecer de voltar para essa restrição
266 das 6h da manhã às 9h da noite, aí só das 9h da noite até as 6h da manhã, aí fica bem mais
267 compactado, a gente vai ter que fazer algum trabalho de redimensionamento dos nossos
268 gaps para que a gente possa continuar a atender os nossos clientes da maneira, mas
269 realmente é uma situação não mais tão controlada como a gente tem colocado aqui. Agora,
270 isso tem sido colocado pelo comitê como realmente uma ação contingencial, algo extremo,
271 não é uma coisa que está sendo pautado como regular, mas é um plano emergencial que a
272 gente tem que ficar preparado, tanto que eles pegavam os nossos contatos que se precisar
273 apertar o botão dessa situação a gente vai ter que se preparar em menos de 24h, então
274 realmente isso preocupa um pouco. E só para finalizar, secretário, uma coisa que foi
275 importante também, uma benfeitoria que nós fizemos aí junto com Docas, a gente tinha
276 também uma grande preocupação, que é o acesso do porto no portão 24, hoje o porto tem
277 basicamente o portão 24 e o portão do caju, que a gente chama, e o portão do caju passa por
278 dentro do bairro e isso a sociedade ali até reclama bastante, porque não é uma via larga,

279 então o portão 24 passa a ser um *gate* muito importante. E como a avenida Rio de Janeiro
280 passa a ser expressa com todas aquelas obras do porto do Porto Maravilha, o portão 24
281 poderia ser um gargalo ali para gerar trânsito nessa avenida expressa. E aí um trabalho
282 importante, nós conseguimos aí com Docas a gente conseguiu fazer uma obra simples, mas
283 uma obra que atende, uma obra emergencial que nós estamos fazendo aí muito rápido, mas
284 que vai resolver completamente esse problema, porque a fila passa a ser dentro do porto,
285 então é fácil de se controlar, fácil de se gerenciar pela então também era uma outra
286 preocupação que essa a gente acredita que está saneada aí pelo menos por um bom período.

287

288 **Interlocutor não Identificado** – Rapidamente, secretário, é só para informar é que a
289 agência por conta dessa perspectiva da olimpíada, a ANTAQ, ela foi instada em algumas
290 ocasiões por parte dos usuários preocupados com eventuais dificuldades que poderiam
291 gerar vamos dizer assim, fila de espera, enfim, consequentemente curso decorrente. Em
292 realmente confirma tudo que o pessoal colocou, existe todo um trabalho muito bem
293 coordenado e sincronizado em todos os agentes e me parece que aparentemente a questão
294 está bem encaminhada e eu não vejo, não enxergo maiores dificuldades. (intervenção fora
295 do microfone)

296

297 **Sr. Fernando Fortes (Secretário-Executivo Ministério dos Transportes, Portos e**
298 **Aviação Civil)** – Pode ser a Socorro, eu vou pedir licença a vocês, eu vou rapidamente aqui
299 no gabinete do ministro e volto, está bem?

300

301 **Sra. Socorro** – Boa tarde a todos e todas. Como a gente tem uma pauta de olimpíadas, eu
302 queria fazer uma pergunta para o colegiado da CONAPORTOS, a gente sabe que o maior
303 fluxo de entradas das olimpíadas será, serão os aeroportos, então o porto, mas a gente vai
304 ter dois navios lá, um de 5000 pessoas, que vai estar ancorado no portão 4,5 e 6 e eu
305 gostaria de saber em relação, porque um vai ser imigração feita no galpão quatro e o galpão
306 V para bagagens, mas o galpão cinco ainda está para ser reformado, e aí vai ser, queria
307 fazer a gente, o governo federal ou Pier Mauá. E essa pergunta é em relação aos
308 passageiros, e os possíveis passageiros por aí, por portos, a gente tem uma relação muito
309 bem ajeitada com a polícia rodoviária, polícia federal, receita federal, a Vigia dos

310 aeroportos, nos portos a gente está pensando de organizar um grupo de trabalho para
311 facilitar, agilizar, enfim, essa questão alfandegária, a questão de desembarço, enfim, dos
312 produtos que por ventura entrem por lá?

313

314 **Interlocutor não Identificado** – Eu acho que eu posso falar pela ANVISA, que nós
315 estamos atuando não só na área de portos, mas também na área, aliás, da área de aeroportos,
316 mas também de portos atuando com todos os órgãos anuentes para que a gente possa não só
317 o desembarque dos passageiros, a gente já têm noção dessa questão desses dois navios que
318 vão estar lá funcionando como hotel, a gente está acompanhando junto com o pessoal todo
319 envolvido na área de portos, inclusive, não só para liberar os passageiros, as cargas que
320 estão fazendo necessárias, mas também estamos preocupados com a questão do
321 abastecimento de água, de uma série de questões e tal e isso está tendo um trabalho muito
322 bom semelhante ao que está ocorrendo nos aeroportos do país.

323

324 **Interlocutor não Identificado** – Complementando um pouquinho a questão da entrada dos
325 hóspedes pelo quatro, isso está fechado já, está praticamente toda a operação ensaiada junto
326 com a companhia Mauá. Na questão da reforma do armazém nº 5 não haverá a reforma
327 como a gente gostaria de ter feito, até pela questão do cenário todo aconteceu político,
328 então até no mês de março ali a gente tinha uma certeza no período que nós queríamos
329 necessitar para deixar o 5 a mesma qualidade, com a mesma apresentação dos outros
330 espaços dentro do porto. Em função de todas as mudanças, todas as dificuldades que nós
331 passamos nos últimos meses aí, a operação vai acontecer no cinco exatamente como foi
332 pensada, mas os cinco não vai ter aquela aparência igual ao 4, ao três e todos os outros, mas
333 quanto à operação em si fiquem tranquilos, ela vai acontecer, infelizmente o representante
334 do Permal não pôde vir, o secretário é a melhor pessoa para falar bastante sobre isso, mas,
335 enfim, vamos lá.

336

337 **Interlocutor não Identificado** – Eu gostaria de fazer uma colocação, que eu acho que a
338 colega mencionou algo que é importante e eventualmente a gente adotar algum
339 procedimento, eu não sei se essas duas instalações estariam sob a guarda, sob o guarda-
340 chuva do controle da Mauá, estão?

341

342 **Sr. Marcos Mesquita** – Houve uma... O que está acontecendo?

343

344 **Interlocutor não Identificado** – Por que eu estou colocando isso? Porque a informação
345 que nós temos é que a autoridade portuária está tendo uma dificuldade, de caso esse
346 armazém esteja sob o seu controle, ou seja, não da área de uso público em relação ao
347 alfandegamento de suas instalações e acho que a autoridade portuária poderia até comentar,
348 porque o ideal seria sem dúvida alguma que esses armazém se estivessem sob assim,
349 guarda-chuva do contrato de arrendamento, que aí não haveria problema algum em relação
350 a questão, enfim, do alfandegamento consequentemente problemas de entradas e saídas de
351 passageiros etc.

352

353 **Sr. Marcos Mesquita** – Vamos só fazer uma operação aqui para organizar esse meio-
354 campo, que a gente está falando, a gente está tendo muita linha de raciocínio. Vamos passar
355 a palavra para o Hideraldo, na volta se não tiver mais de uma observação sobre isso, eu vou
356 voltar para a pauta, anoto depois todas as ponderações e tal, e a gente ao final de todas as
357 falas a gente retoma a discussão, pode ser assim? Por favor, Hideraldo.

358

359 **Sr. Hideraldo** – (intervenção fora do microfone) O armazém 5 o termo lá tem um termo de
360 permissão de uso, está vigindo o e a adequação do armazém é aquilo que o senhor explicou,
361 não dá para se fazer completamente e está sendo adequada para ser utilizado.

362

363 **Sr. Marcos Mesquita** – A informação realmente interessante, porque o alfandegamento
364 continua sob a responsabilidade do termo maior, perfeito? Então em relação ao
365 questionamento, me parece que está solucionado.

366

367 **Sr. Elton Maranhão (Representante da Polícia Federal)** – Boa tarde a todos, não nome é
368 Elton Maranhão, eu sou representante da polícia federal na parte da polícia marítima, sou
369 coordenador da polícia marítima da polícia federal. Em peneira lugar, aqui está o Sandro
370 Avelar, nós tivemos uma remodelação na estrutura da Conportos, atualmente dentro do
371 ministério da justiça, hoje nós temos a com portos dentro da polícia federal também como

372 representante da presidência dele e temos a coordenação de polícia marítima, então isso é
373 novo para a gente, está havendo uma nova estrutura lá, inclusive agora a gente está, o
374 coordenador da Conportos está vindo para cá para a gente poder acertar quem efetivamente
375 vai ficar como representante da CONAPORTOS na polícia federal e do ministério da
376 justiça. Bom, quanto a parte de imigração eu sou responsável atualmente por todo o
377 planejamento do plano de operações da polícia marítima do Rio de Janeiro, então toda essa
378 parte de imigração está dentro do nosso plano operacional que vai ser realizado durante os
379 jogos olímpicos e Paraolímpicos do Rio de Janeiro, havendo o reforço da imigração,
380 inclusive falei agora com a chefe da Docas lá, da parte portuária, peguei o plano deles aqui,
381 que nós não tínhamos, nós temos as temáticas lá no Rio de Janeiro ocorrendo quase que
382 mensalmente, eu venho recebendo release dessas oficinas temáticas e nós vamos adequando
383 o nosso plano de resposta de acordo com o que está sendo colocado na oficina temática.
384 Tivemos agora ingressos de mergulhadores de combate da marinha do Brasil, nós alteramos
385 os nossos planos operacionais para trabalharmos em conjunto com a marinha do Brasil.
386 Então toda essa parte de migração já está sendo feita, tanto pelos portos locais, quanto pela
387 delegacia de imigração e nós estamos preparados para receber todos os 2 cruzeiros que irão
388 chegar assim, como os mega iates que irão ficar trabalhando no período das olimpíadas lá.

389

390 **Sr. Marcos Mesquita** – Oi, perfeito, respondida? Então está bom. Então vamos lá gente,
391 vamos voltar aqui para nossa pauta, eu peço ao Carlos aqui se alguém precisar falar, você
392 anota aí me ajuda para a gente tocar em frente. Eu queria chamar agora o Stanley para falar
393 sobre o status da integração de sistemas.

394

395 **Sr. Stanley (Diretor do DGLP)** – Boa tarde senhores, boa tarde senhoras, sou Stanley,
396 diretor do DGLP. Inicialmente nós vamos fazer o nível lamento do porto sem papel por
397 esse ser, essa ser a primeira reunião dentro do Ministério dos Transportes, então o assunto
398 acaba sendo novo, então nós vamos passar de forma bem superficial o que é o porto sem
399 papel e o projeto porto sem papel que vamos chegar nessa fase das interações.
400 Anteriormente o porto sem papel, o fluxo de informações acontecia dessa forma, onde o
401 agente armador era a pessoa responsável por pegar a documentação na embarcação e visitar
402 cada anuente para conseguir a sua licença de atracação, então o fluxo era feito dessa forma,

403 gerava-se ao final uma pilha considerável de papéis. Por favor, Alex. Aqui nós temos um
404 exemplo de um processo de atracação na forma que era feita antes do porto sem papel, a
405 quantidade de papéis e ali na foto superior nós temos dividido por anuente, juntando a foto
406 debaixo dá essa pilha, dá mais de uma resina de papel, era um tempo considerável e um
407 custo muito alto para conseguir uma atracação. Aqui se apresenta a arquitetura que foi
408 pensada para o sistema do porto sem papel, aonde eu teria a gestão do acesso terrestre, a
409 gestão do acesso marítimo com VTNS, o acesso terrestre a cadeia logística portuária, a
410 gestão administrativa do porto também fazendo um link. Ali embaixo com concentrador de
411 dados ao onde funciona o porto sem papel hoje já em funcionamento desde 2010. Temos
412 aqui os intervenientes, então observamos que nós temos mais intervenientes que são ligados
413 ao porto sem papel, isso traz uma complexidade na sua gestão. Alguns intervenientes
414 participam aleatoriamente de algumas atrações, mas temos também os principais
415 intervenientes, que eles participam de quase 100% das atrações que acontecem dentro do
416 porto sem papel, receita federal, polícia federal, Ministério da Agricultura, autoridades
417 portuárias, ANVISA e marinha, então praticamente quase que 100% das atracções do país
418 hoje, esses entes participam dela. E aí nós temos um modelo atual, o porto sem papel aonde
419 o armador agente por meio de um Duvy ele faz um input da base de dados do porto sem
420 papel, que dispara automaticamente o processo para todos os anuentes, retornando ao
421 sinaleiro vermelho. Cada anuente vai dando a sua resposta e o sinaleiro vai ficando verde.
422 O interessante do porto sem papel é que ele dispara para cada anuente somente a
423 informação que o anuente precisa, então ele recolhe uma quantidade significativa de
424 informações, mas o que ele repassa para cada anuente é a informação de interesses pura e
425 exclusivamente do anuente. E aqui sim nós temos um modelo de governança, aonde nós
426 temos a comissão nacional das autoridades portuárias, a CONAPORTOS, que é o órgão
427 colegiado, como foi falado anteriormente, e mais abaixo nós temos os comitês também que
428 foi mencionado até pelo Marcos Mesquita. A estrutura do DGLP atualmente nós estamos
429 alinhando a normatização, a parte inferior esquerda da coordenação de TI das companhias
430 Docas, isso está sendo, por quê? Para entender a necessidade na ponta da companhia Docas
431 para se trazer para o comitê de integração de sistemas e se trazer para a CONAPORTOS a
432 necessidade lá na ponta. Então hoje dentro da CEP nós estamos também cuidando dessa
433 normatização e aí nós temos o comitê geral de TI da CEP, o comitê de tecnologia da

434 informação que têm os representantes da CEP na CONAPORTOS. Esse comitê de TI que
435 vai funcionar diretamente nas Docas, ele traz um subsídio muito importante para nós,
436 chegaram aqui na CONAPORTOS com informações bem interessantes no que se refere ao
437 porto sem papel para os senhores. E aqui nós temos um modelo de integração hoje, dentro
438 do porto sem papel pelo ministério da agricultura nós temos a integração do SIGVIG, que é
439 a Vigiagro, que é o Sistema de Informação Gerenciais do Trânsito Internacionais de
440 Produtos e Insumos Agropecuários. A polícia federal vai com a integração ao SINAPI, que
441 faz o controle dos impedidos, a integração da receita federal tem por base do mercante
442 aonde é muito interessante hoje nessa questão da receita federal que hoje toda a informação
443 de carga do porto sem papel vem mercante, já foi feita essa integração com a receita federal
444 que existia uma resistência no início e hoje a receita federal íntegra, ela passa toda a base
445 das informações de carga para o porto sem papel. Temos também a marinha, que cuida de
446 todos os documentos referentes aí a embarcação, já integrado, a ANVISA que adotou o PSP
447 como seu sistema operacional, isso é muito interessante, a ANVISA é um grande parceiro,
448 que tem a integração com o Sagarana e com o Datavisa, são dois sistemas que a ANVISA
449 usa com os dados do porto sem papel para gerar as suas informações internas. Temos
450 também a autoridade portuária local, isso é uma particularidade, cada autoridade portuária
451 faz a sua integração com o porto sem papel por meio de um sistema próprio, não existe um
452 sistema único para todas as autoridades portuárias e agora nós estamos finalizando a
453 integração ao portal único do comércio exterior para o Siscomex, estava previsto para o
454 final desse ano, acreditamos que vá dar certo, caso não dê certo no início do ano que vem,
455 mas já estamos em fase avançada, já recebemos até do Siscomex a comunicação para que
456 se tenha separado a quantia orçamentária para fazer essa sincronização com o Siscomex. É
457 muito avanço do porto sem papel dentro desses seis anos de vida dele. Aí nós temos
458 algumas informações que a ANVISA, no caso adotou como o sistema operacional do porto
459 sem papel, ela faz a integração das medidas (ininteligível), é basicamente o que eu falei na
460 tela anterior. A polícia federal calcula os dados, ela faz o cálculo com os dados dos
461 tripulantes e passageiros enviando ao SINAPI, ao SINPI, desculpa, a receita federal cuida
462 dos dados inseridos no sistema mercante e enviando diretamente ao PSP, que é aquilo que
463 eu falei, é uma ligação direta, hoje o agente não insere mais informações de carga no porto
464 sem papel. Então a marinha, a emissão de documentos assinados digitalmente, a autoridade

465 portuária integra os sistemas locais nos portos e a Vigiagro faz a embarcação graneleira
466 com produtos controlados pela Vigiagro. Aqui agora nós temos um contingenciamento do
467 porto sem papel, e isso vai justamente com o foco na questão olímpica, foi montado um
468 plano de contingência onde caso o porto sem papel para de funcionar, esses são os passos
469 que serão adotados, então o contingenciamento na situação do sistema ao perante compete
470 ao gerente local de operações portuárias, autoridades portuárias a adotar, autorizar a doação
471 dos procedimentos de contingência. O sistema parou, compete a autoridade portuária dentro
472 do início que ela considera crítico levantar esse plano de contingência, que aí nós
473 passaríamos, voltaríamos a realidade anterior ao porto sem papel a atracação feita na forma
474 física. Instalada a contingência pela autoridade portuária, ela deve notificar todos os
475 intervenientes para que adotem seus procedimentos internos de contingência ou seja polícia
476 federal volta a operar conforme ela operava lá dentro do seu organograma, a ANVISA sim,
477 cada anuente tem o seu processo de operação sem o porto sem papel. As agências de
478 navegação passam a prestar as informações diretamente a cada um dos órgãos envolvidos
479 no processo de estadia da embarcação, em seguida fica condicionada a anuência dos atores
480 envolvidos aos processos internos de cada um desses atores. A anuência da autoridade
481 portuária fica condicionada à anuência das demais, dos demais órgãos envolvidos no
482 processo, o que significa isso? O último sinaleiro a ficar verde é o da autoridade portuária,
483 então somente após todos os anuentes assinarem com a autoridade portuária é que ela vai
484 conceder a anuência da atracação, (ininteligível) ou desatracação. Assim que notificados
485 pelo Serpro da restauração do sistema, os anuentes deverão adotar os procedimentos
486 normais de atracação, operação e desatracação, ou seja, essa informação de que o sistema
487 voltou a operar, voltou ao estado operacional, ele vem do Serpro, o Serpro vai fazer
488 essa comunicação e volta o processo digital novamente. Todos os atores envolvidos no
489 processo deverão registrar no sistema as informações translacionadas durante o período de
490 contingência, ou seja, aquele passivo que aconteceu durante a indisponibilidade do porto
491 sem papel, ela tem que ser carregada no sistema assim, que o sistema volte a funcionar,
492 então existe essa responsabilidade de cada um dos anuentes, da autoridade portuária e dos
493 agentes de carregar essas informações posteriormente no porto sem papel. O registro de
494 todas as informações geradas no período de contingência deverá ser inserido no sistema até
495 o final do segundo dia subsequente de sua restauração, ou seja, nós temos prazo para que

496 isso aconteça. É um prazo até longo, dá para se fazer nesses dois dias, é um prazo de
497 considerável. E por fim, a data que a hora da restauração do acesso ao sistema deverá ser
498 registrada nos documentos de autorização por cada um dos intervenientes envolvidas para
499 fins de auditoria e controle no futuro, então esse é o plano de contingência que nós
500 traçamos para o porto sem papel, ele já foi utilizado pela CODESP, funcionou, o sistema
501 saiu na CODESP, a autoridade portuária chamou o plano de contingência, o plano de
502 contingência aconteceu e foi um sucesso, então nós vamos agora passar para a autoridade
503 portuária do Rio de Janeiro, nós temos tempo para fazer testes e conseguir essa excelência
504 no plano de contingência. E só uma informação que é muito interessante, são 90% das
505 atracações que venha acontecer, elas são a anuência já está liberada 24h antes da atracação,
506 mas, por exemplo, hoje no porto sem papel eles estão trabalhando já, mas a anuência das
507 embarcações que vão chegar no sábado. O plano de contingência é realmente uma questão
508 de segurança, nós temos consciência de que conforme o histórico que o porto sem papel
509 apresenta não vai ser necessário, porque o período da janela da anuência ao período da
510 embarcação chegar e o país realmente atracar é um período considerável de tempo, mas de
511 qualquer forma, o plano de contingência está pronto, ele já vai ser passado para a CDRJ.
512 Ok Marcos?

513
514 **Sr. Marcos Mesquita** – Tudo ok. Vamos lá, tem uma dúvida? (intervenção fora do
515 microfone) Perfeito, não, o senhor pode fazer agora, é complementação de informação.
516 (intervenção fora do microfone) Está gravando, é que está gravando e a gente precisa...

517
518 **Sr. Antônio José de Souza (Suplente do Presidente da Conportos)** – Meu nome é
519 Antônio José de Souza, eu sou suplente aqui do presidente da Conportos, eu trabalho na
520 polícia federal há quase 32 anos e que foi mostrado aí agora pouco para vocês, inclusive
521 ajudei a executá-lo e ele já funciona sem papel há décadas, perfeito? Se alguém aqui dizer o
522 contrário, creio eu que não conheça o sistema, mas ele já funciona sem papel há décadas.
523 Portanto, no ano de 2001 foi elaborada uma portaria, a 001 sobre os mandados de prisão,
524 tanto de extradição, deportação, preventiva, transferência de preso, tradições, enfim, tudo
525 que se diz no sentido de procurar os impedidos no país está lá no SINPI e também nessa
526 portaria que, inclusive ajudei a elaborar. E, portanto, quero deixar bem claro aqui que o

527 sistema nacional de procurados dos impedidos, ele é o mais utilizado hoje não só no Brasil,
528 mas também como o modelo internacional ok?

529

530 **Sr. Marcos Mesquita** – Ok, muito obrigado. Agora o comandante Lima Filho vai fazer
531 uma pergunta.

532

533 **Sr. Lima Filho (Comandante)** – Dentro dessa oportunidade que estamos falando sobre
534 sistemas, eu queria saber se existe alguma informação sobre um tema que hoje preocupa a
535 autoridade marítima. Em outubro de 2015 nós encaminhamos para o Serpro com uma
536 atualização da norma 8, que tem um propósito, que é, que foi acordado aqui na
537 CONAPORTOS, que é uma redução dos documentos do despacho de navios, então nós
538 vamos ter reduções significativas, mas para que isso possa ser implementada nós
539 dependemos do Serpro. E nós entregamos isso em outubro de 2015 e nós temos um prazo
540 estabelecido pela organização marítima internacional para cumprir todas as demandas. Eu
541 gostaria de saber se há alguma novidade do andamento dessa a atualização para o Serpro
542 tendo em vista que houve uma transferência de São Paulo para Brasília, que causou alguns
543 impactos no processo, isso me preocupa muito. Queria saber se há alguma novidade.

544

545 **Interlocutor não Identificado** – Sim comandante, o que acontece? Voltando um pouco de
546 trás para frente, a transferência do Serpro de São Paulo para Brasília foi, porque na gestão
547 dos contratos anteriores nós tínhamos conversas com o Serpro por vídeo conferências que
548 não eram produtivas, então existia uma evolução muito grande no contrato de 2014 para
549 2015, agora de 2015 foi 16 e estamos renovando novamente de 2016 para 2017. A norma
550 foi uma reforma excelente, ela reduziu muito a quantidade de entradas de dados e o que
551 acontece? O Serpro nos respondeu que nós demandamos para a marinha aproximadamente
552 60 dias já, estava falando com o comandante Péricles, se não me engano, são
553 questionamentos técnicos que o Serpro fez referente a essa manutenção, para finalizar a
554 manutenção foram feitos alguns questionamentos que o Serpro encaminhou e nós CEP
555 repassamos a Marinha por meio, está na mão do comandante Péricles. E até ao final
556 realmente reconversar com o senhor é justamente para lhe pedir apoio, porque a demanda
557 está parada hoje por falta de informação técnica, e isso já está lá há alguns dias com a

558 marinha.

559

560 **Sr. Lima Filho (Comandante)** – Ok, a minha informação está um pouco diferente pelo
561 que nós conversamos por que essa mudança de São Paulo para Brasília alguns núcleos de
562 competência ficaram lá em São Paulo, e isso está tendo algum impacto para nós. É
563 importante que nós conversemos mais, de modo a não impactar o nosso trabalho que está
564 indo tão bem até agora. Depois nós conversamos.

565

566 **Interlocutor não Identificado** – Sim, e no final podemos, eu repasso para o senhor todas
567 as informações, é importante, mas eu não sei o porquê acontece para o senhor que eu não
568 sei o porquê nós temos também essa mesma demanda da CODESP, por exemplo, que briga
569 muito, porque tiramos o Serpro lá. Existia uma cultura antigamente, por exemplo, que se
570 pegava o telefone e ligava para a mesa do analista de sistema do Serpro para resolver um
571 problema, isso é inconcebível, não pode, nós precisamos mensurar, nós precisamos ter um
572 conhecimento e a retirada de São Paulo acabou criando, acabou com algumas janelas e
573 alguns acessos privilegiados, mas hoje nós temos o controle exatamente de tudo que está
574 acontecendo, inclusive em autorizar algumas na anotações que antigamente chegava lá na
575 Serpro: Olha, foi feita tal manutenção, mas a gente usa o conhecimento, hoje todas as
576 manutenções, todas as devoluções passam pela Serpro.

577

578 **Sr. Lima Filho (Comandante)** – Então ótimo, como nós estamos juntos no mesmo barco,
579 eu proponho se possível reunião Serpro, CEP e Marinha para desenvolver o problema.

580

581 **Interlocutor não Identificado** – Vamos sim.

582

583 **Sr. Lima Filho (Comandante)** – Obrigado.

584

585 **Sr. Marcos Mesquita** – (ininteligível) a todos. Stanley então você já cuida dessa pauta,
586 dessa conversa que é necessária para a gente agilizar. E eu gostaria muito que você também
587 já contemplasse as observações do nosso companheiro quanto aos sistemas deles, para mim
588 está tudo certo, se existe alguma evolução para que a gente não volte, se houver alguma

589 diferença de informação, que volte a cometer essa diferença, a gente investe realmente
590 todas as nossas percepções, os nossos discursos perfeito?

591

592 **Sr. Elton** – Sobre o sistema de informação da polícia federal, o SINPI hoje em dia não
593 funciona mais, ele está desativado e entrou o STIMAR e a gente já está tentando junto ao
594 Ricardo Straus há um tempo fazer essa integração.

595

596 **Interlocutor não Identificado** – Pois não, Ricardo está conosco.

597

598 **Sr. Elton** – Exato, a rede está já há um tempo tentando fazer a integração da STIMAR, não
599 existe mais o SINPI agora no departamento e agora a gente está trabalhando com a
600 STIMAR. A gente está tendo problemas técnicos em relação ao Serpro de fazer essa
601 integração junto a perícia da polícia federal, a gente colocou o Daniel em contato com
602 vocês e não conseguimos, eu queria saber o status atual, se efetivamente está conseguindo
603 fazer essa pesquisa da STI MAR ou se não foi possível ainda, qual motivo até agora que o
604 Daniel... O Daniel nos colocou que o motivo é do Serpro, que o Serpro não consegue fazer
605 essa integração com o novo sistema da STIMAR.

606

607 **Sr. Stanley** – Bom, Elton, a informação que eu tenho da semana passada, o pessoal do
608 Serpro, o STIMAR é Serpro também, não é?

609

610 **Sr. Elton** – STIMAR é Serpro também.

611

612 **Sr. Stanley** – Está bem, o pessoal do Serpro lá no porto sem papel, eles tentaram fazer o
613 acesso a STIMAR, conseguiram chegar no ambiente da STIMAR, mas houve alguma
614 restrição no banco de dados, então ainda não está conseguindo fazer a consulta.

615

616 **Sr. Elton** – Então até agora gente não conseguiu fazer o acesso...

617

618 **Sr. Stanley** – Ainda não conseguimos, mas assim, religar...

619

620 **Sr. Elton** – Só complementando, a gente tinha um problema de *fire* de comunicação
621 sistema a sistema, foi esperado, esse problema foi resolvido, ele barrou no segundo
622 problema de acessar o banco, então assim, nós avançamos, mas estamos num probleminha
623 agora de acessar o banco e já foi aberto um chamado lá também na polícia federal, o Serpro
624 também está acompanhando de perto, a gente espera que nas próximas semanas agora a
625 gente já tenha normalizado.

626

627 **Sr. Marcos Mesquita** – Nós vamos fazer esse acompanhamento para que a gente também
628 nivele essa informação e resolva isso ok? Prosseguindo aqui eu queria chamar o José
629 Moutinho, que é da saúde, para falar sobre os principais gargalos nos postos de atendimento
630 da ANVISA.

631

632 **Interlocutor não Identificado** – Por favor, tem uma questão ainda aqui.

633

634 **Sr. Marcos Mesquita** – Ah perdão, desculpe.

635

636 **Sr. José Carlos de Araújo (Coordenador-Geral de Administração Aduaneira/Receita**
637 **Federal)** – José Carlos de Araújo, coordenador geral de administração aduaneira na receita
638 federal. Inicialmente gostaria de dizer que o porto sem papel foi uma grande iniciativa e
639 que infelizmente precisa de alguns aperfeiçoamentos só, ele informatizou um processo que
640 talvez não fosse tão bom, então as mesmas informações que eram requeridas na época do
641 papel, continuam sendo requeridas eletronicamente sem se saber o porquê. Há algum tempo
642 nós até tivemos uma reunião, não é Stanley, outro dia, eu me lembro numa reunião que
643 tivemos acho que há um ano e meio atrás que o Stanley não estava ainda.

644

645 **Sr. Stanley** – Eu não estava.

646

647 **Sr. José Carlos de Araújo (Coordenador-Geral de Administração Aduaneira/Receita**
648 **Federal)** – Eu me lembro que o responsável disse que naquele momento as informações
649 todas tinham que ser prestadas, não interessava para quê? Estou com um questionamento
650 daquilo que precisa de tal informação, que cada informação é um custo, então esse é um

ponto que nós devemos nos ater. E o porto sem papel de fato, teve o seu objetivo focado na logística, na embarcação, nesse fluxo, em algum momento ele tentou ir para o lado da carga, para o controle de carga que não era o objetivo inicial. Com relação a integração com o portal único é fantástico, nós tivemos já algum alinhamento e esse é o caminho correto para o Brasil, o mundo está caminhando desta forma, então nós temos que integrar a logística com a carga, a carga e embarcação e meio de transporte para que tenhamos um controle único para que o interessado possa ter um único local onde depositar as suas informações e os órgãos públicos tenham um único local onde buscar as suas informações.

Interlocutor não Identificado – Perfeito, uma outra...

Interlocutor não Identificado – Só uma questão, existe, nós já conversamos, existe um projeto para a evolução do porto sem papel justamente para tratar disso, o porto sem papel é um sistema de 2010, é onde nós pegamos e automatizamos alguns formulários e essa automatização nós temos alguns problemas ainda hoje que vem acontecendo, o que eu acho que é muito importante do porto sem papel é que nós já criamos uma cultura, dependendo da mudança é mais fácil você criar uma mudança do que convencer o ente que ela é necessária. Hoje nós já temos o convencimento de que o porto sem papel é bom, para os próximos meses, início de 2017, existe dentro da Serpro todo um trabalho se voltando para essa realidade, inclusive vai começar naquela parte mais inferior, ela não vem direto para a CONAPORTOS, nós vamos começar lá no comitê de gestão da CONAPORTOS, provavelmente vai chegar nessa plenária algo mais já redondo já para uma deliberação. E na questão, Carlos, só retornando um pouquinho na apresentação, quando nós falamos da documentação em papel caso seja instaurado o plano de contingência, como eu mencionei, não é que o processo interno do anuente seja de papel, por exemplo, o processo da polícia federal já é automatizado, só que se existia a contingência do porto sem papel, o agente vai ter que pegar o seu papel, ir na polícia federal, ter o aval da polícia federal, retornar e entregar para a autoridade portuária para conseguir a sua anuência. Então o processo interno de cada anuente com certeza ele realmente não só da polícia federal acredita que praticamente todos já devem ser automatizados, a integração, a falta da integração vai existir esse trânsito de papel que vai gerar aquela pilha lá no final.

682

683 **Sr. Marcos Mesquita** – Ok, esclarecimento feito, tudo resolvido, sigamos. Agora eu queria
684 chamar, só um detalhe, eu acho que toda a discussão que a gente fez aqui até agora valeria
685 bastante a pena que o comitê de integração de sistemas chamasse uma reunião mesmo para
686 que essas ideias não ficassem só aqui, que já pudessem chegar em uma próxima
687 CONAPORTOS, se não com uma solução, com um caminho claro do que deve ser feito, é
688 uma ideia, Stanley você está livre para marcar essa reunião com o pessoal que depois a
689 gente em forma. Então agora eu queria chamar o José Moutinho da saúde para falar sobre
690 os principais gargalos e problemas da emissão da GRU, para alívio prática no sistema
691 Datavisa.

692

693 **Sr. José Moutinho (Saúde)** – Bom, falar aqui sobre a GRU, a gente desde o início do ano
694 nós estamos tendo alguns problemas na questão da GRU, não só no porto sem papel, mas
695 também, porque a gente adotou o Siscomex com o peticionamento eletrônico, o que nos
696 ocasionou uma série de questões na área de TI, a maioria desses problemas foram sanadas
697 ao longo desse período até agora, desde o início do ano, sendo que tivemos um impacto
698 maior no final de maio, início de junho, por quê? Porque foi quando entrou os nossos
699 peticionamentos eletrônicos, principalmente, para, do Siscomex para a importação de
700 produtos sujeitos à vigilância sanitária. Basicamente o grosso disso já está resolvido,
701 estamos dependendo ainda de alguns ajustes que nós estamos conversando, área de TI da
702 ANVISA com o Serpro, mas a gente vai ter, vai estar elaborando um plano de contingência
703 para que se isso volte a acontecer, a gente tem mecanismos de não atrapalhar a questão da
704 livre prática. Hoje a questão importante a ressaltar é, porque nós estamos mexendo na
705 questão do regulamento que trata da lei de prática, isso também vai precisar de alguns
706 ajustes no sistema Datavisa para que ele possa se adaptar a algumas mudanças que a gente
707 vai fazer na questão da lei de prática, que nós estamos discutindo a revisão da RDC
708 72/2009, que é a que trata de livre prática e em breve a gente vai ter algumas mudanças em,
709 principalmente, no que diz respeito à cabotagem. Basicamente posso dizer hoje que a parte
710 desses gargalos, eles já foram superados, mas ainda faltam alguns.

711

712 **Sr. Marcos Mesquita** – Obrigado José Moutinho. Bom, Fernando.

713

714 **Sr. Fernando** – Eu gostaria só de fazer uma colocação e até aproveitando as palavras aqui
715 do colega da saúde, da ANVISA, sobre algumas demandas que a gente tem recebido lá na
716 agência, que acho que fosse até interessante, se for o caso, colocar o pessoal lá da
717 FENAMAR, enfim, que congregam os agentes marítimos, que eles colocam algumas
718 dificuldades de ordem operacional, que eventualmente acaba gerando alguns retrabalho de
719 um pouco ou uma burocracia e consequentemente custos e dificuldades entre seus
720 contratantes, no caso os armadores. E uma delas que me foi colocada, e até queria colocar
721 para o senhor, seria um caso lá do Rio de Janeiro especificamente em relação ao porto do
722 Rio de Janeiro, que diferentemente dos portos de Itaguaí, Rio-Niterói, Angra dos reis,
723 parece que a fiscalização da ANVISA diferentemente dos outros locais lá no Rio,
724 (ininteligível) do Rio de Janeiro especificamente, os fiscais só acessam o navio quando
725 atracando e gerando de certa forma alguma dificuldade de ordem operacional caso
726 eventualmente essa embarcação não venha a obter ali de prática e com isso gerando custo e
727 dificuldades até mesmo de ordem operacional em relação ao planejamento para a atracação
728 dessas embarcações. Segundo, veja só, estou só reportando o que lhe foi passada, segundo
729 ela nos falou, isso é em decorrência de que esses fiscais colocados no Rio de Janeiro
730 propriamente ditos parece que ao serem, terem sido contratados, por medida de concurso,
731 parece que não havia uma previsão de um Plus salarial e que eu imagino que seja o
732 adicional de periculosidade, já que parece que o acesso a embarcação ao mar não cobriria
733 hoje a forma como foi, como se foram contratados essa situação. Então acho que valeria a
734 pena, estou só colocando como um ponto a ser esclarecido e eventualmente até coletar
735 outros dados do colegiado como um todo, e alguns até de relacionado a própria agência,
736 que diz respeito à operação da guarda.

737

738 **Interlocutor não Identificado** – Olha, eu tenho ido muito ao Rio de Janeiro, primeiro que
739 eu estou acompanhando de perto, eu sou o diretor responsável pela ANVISA... (intervenção
740 fora do microfone) Na área de fiscalização e monitoramento que envolve portos, aeroportos
741 e fronteiras e eu tenho ido muito ao Rio, porque, principalmente, o Rio nós reforçamos
742 bastante o quadro técnico lá, transferimos 13 técnicos e experientes de Brasília para lá, para
743 o Rio de Janeiro, não só que envolve só o porto, mas o porto, principalmente, e, inclusive o

744 coordenador que assumiu lá é uma pessoa extremamente experiente no quadro da visa. O
745 que eu posso colocar à disposição é pedir que ele mande esse pleito, se quiser marcar uma
746 reunião comigo eu terei o máximo prazer de receber, ou aqui em Brasília, ou lá para a gente
747 tentar saber, até agora essa informação nome chegou, mas a gente pode estudar para ver o
748 que pode fazer.

749

750 **Sr. Fernando** – Perfeito, foi uma informação que chegou...

751

752 **Interlocutor não Identificado** – Não, é importante, é importante.

753

754 **Sr. Fernando** – Inclusive, não posso nem a priori, enfim,...

755

756 **Interlocutor não Identificado** – Estou aberto a isso.

757

758 **Sr. Marcos Mesquita** – Perfeito, sobre a questão da guarda portuária, eu acredito que a
759 nossa, o nosso quórum, a nossa discussão, a nossa saída para resolver isso seria exatamente
760 essa que você acabou de falar, nós teremos que nos reunir em um fórum, que não precisa
761 ser tão grande, afinal de contas tem muita gente aqui que não participa de alguma forma,
762 mas não tem necessidade de presenciar toda a discussão, nós temos algumas necessidade de
763 evolução do tratamento da questão da guarda portuária, nós precisamos melhorar mesmo
764 como um todo, eu acho que os nossos parceiros de Libras e de muitos terminais sabem
765 disso quanto nós que a gente precisa realmente evoluir, mas nós precisamos discutir isso
766 mais internamente para que a gente possa já chegar mais uma vez com uma solução nos
767 ajustes que serão necessários, enfim. Podemos fazer assim? Ok, a gente fazer discussões
768 mais setoriais e trazer para essa comissão alguma coisa um pouco mais fechada. Bom, eu
769 queria retomar a discussão sobre as olimpíadas, se mais alguém tiver alguma contribuição
770 ou alguma observação, alguma necessidade eu gostaria de abrir a palavra a todos.
771 (intervenção fora do microfone) Ok.

772

773 **Sra. Izabela** – Com relação a pauta aqui, Marcos, do funcionamento do porto durante as
774 olimpíadas e Paraolimpíadas, é importante frisar que a companhia Docas se preocupou, não

só com a questão operacional, aumentando as janelas conforme o representante da Multi ali esclareceu, mas também com relação à segurança. Nós durante esse período nós adotaremos medidas adicionais de segurança, está prevista, inclusive no nosso plano de segurança portuária em consonância com a (ininteligível). Nós estamos solicitando a abertura do portão 6 e 7, que muito, embora formalmente já existem, nós não temos acesso ainda por ele, nós precisamos ainda da anuência da prefeitura, por conta do entorno que vai ser utilizado para shows, VLT passando, enfim, é um portão estratégico para uma questão de emergência, que é um portão que vai ficar muito próximo à área de perímetro de segurança máxima que é onde vão ficar os dois navios atracados, é o Silver Cláudio e o (ininteligível), Silver Cláudio e mais um.

Sr. Marcos Mesquita – É o de cruzeiro.

Sra. Izabela – O de cruzeiros, (ininteligível) e Silver Cláudio, mas implementamos diversas barreiras de segurança ao longo do porto, então a nossa preocupação com relação ao terrorismo, não só com relação a esses navios que ficaram nesse perímetro de segurança máxima, mas também toda uma preocupação de segurança ao longo do porto público, nós implementamos diversas barreiras de segurança ao longo do porto. Nós nos preocupamos em fazer uma limpeza da carga que vai entrar no porto, principalmente, para atender esses navios, essa carga vai passar por uma dupla checagem, nós conseguimos com o auxílio da Libra e com o auxílio, inclusive da receita federal, o scanner, essa carga vai entrar pelo portão 24, vai passar pelo scanner da Libra e depois vai fazer uma nova checagem do scanner da receita federal bem próximo a essa área, nesse perímetro de segurança máxima, que é onde vão ficar atracados os dois navios. Então a gente tem uma certeza de que essa carga vai atravessar o porto público de uma forma limpa e segura, além de a gente está reforçando todo o perímetro terrestre, nós estamos fazendo, colocamos novas concertinas ao longo do perímetro do porto, nós estamos também na preocupação com perímetro molhado, nós estamos fazendo uma parceria com a polícia federal, guardas portuários vão ficar nas lanchas da PF fazendo todo o monitoramento da área molhada, enfim, estamos reestruturando o centro de monitoramento da instalação portuária para conseguir de fato idealizar todo o porto, foi uma força tarefa de todos os setores da companhia, juntamente

806 com as arrendatárias. Enfim, haverá nesse perímetro de segurança máxima que vai ficar no
807 terminal arrendado de Pier Mauá, de cruzeiros, de Pier Mauá um centro de CESI, que é o
808 centro integrado de segurança da instalação portuária em que terá assento diversas
809 autoridades ali da guarda portuária, polícia federal, secretaria de segurança, Rio Tours,
810 representantes dos jogos olímpicos, enfim, além desse centro integrado dentro desse
811 perímetro de segurança máxima, que fica na área arrendada do Pier Mauá haverá também
812 mais dois centros externos em que nós teremos contato full time. Então é importante frisar
813 que a companhia Docas está preocupada não só com a questão operacional, mas com a
814 questão de segurança, não só no perímetro de segurança máxima, tem entre esses navios
815 ficaram atracados, como também ao longo do porto público.

816

817 **Sr. Marcos Mesquita** – Perfeito Isabela, eu fico bastante feliz de ouvir isso que você está
818 falando, porque a questão de 2,3 meses eu tive no porto Rio, eu sou presidente do CAP do
819 porto Rio e fui lá algumas vezes e da última vez que eu estive com a Isabela, nós tínhamos
820 várias dessas questões que já está dizendo para a gente que estão definidas essas questões
821 estão todas em aberto e eram fosse de uma preocupação enorme, até, porque o ministro
822 tinha passado para a gente essa determinação: olha, pensem o porto, pensem a olimpíada a
823 partir da segurança e é muito legal chegar a 45 dias antes do evento e estar com essa série
824 de pontos resolvidos. E aí eu reforço, é uma visão que eu estou tendo daqui após um
825 maremoto político, então se houver, se nós tivermos ainda dificuldades, se tivermos
826 qualquer outro ponto que precisamos evoluir, é claro que sempre teremos, procurem a
827 gente, eu acho que o secretário não está mais aqui, mas o Carlos está aqui para não me
828 deixar mentir muito, as portas estão abertas, leiam que a gente quer fazer dessas
829 olimpíadas, pelo menos naquilo que está sob a nossa guarda o melhor evento que já
830 tivemos. E é muito importante que isso aconteça no momento em que toda a região
831 portuária está sendo revista no Rio de Janeiro, então assim, mais do que qualquer outra
832 coisa, nós temos nas nossas mãos uma oportunidade. Na primeira conversa que eu tive com
833 o secretário eu disse isso a ele, que não pode sair da olimpíada menor do que ele entrou e eu
834 acho que o nosso pensamento e a nossa ação, eu acho que é mais importante a essa altura,
835 ainda nesse rumo. Então fico muito feliz de você me contar isso. (intervenção fora do
836 microfone) Exatamente. Perfeito. Acabei de receber a informação aqui do Carlos que o

837 secretário infelizmente não vai poder voltar.

838

839 **Sr. Carlos** – Boa tarde a todos. Infelizmente o secretário ainda continua com a agenda
840 junto com o ministro e pediu para que eu fizesse o encerramento. Em primeiro lugar, eu
841 quero reforçar um pouco as palavras finais aqui do Marcos quando ele fala e fazendo uma
842 pequena correção quando ele fala que o porto não pode sair das olimpíadas menor...

843

844 **Sr. Marcos Mesquita** – Desculpe, o comandante Lima Filho gostaria de falar antes do
845 encerramento.

846

847 **Sr. Carlos** – Fui fazendo o encerramento...

848

849 **Sr. Marcos Mesquita** – Desculpe, eu não tinha visto, comandante, a culpa é minha,
850 perdão.

851

852 **Sr. Carlos** – Não sei se tenho mais alguma coisa a ser colocada, mas vamos colocar não é?
853 Por favor.

854

855 **Sr. Lima Filho (Comandante)** – Agradeço a oportunidade, é a primeira vez que eu venho
856 aqui como o titular da marinha nessa reunião, eu gostaria de fazer alguns comentários
857 rápidos. Inicialmente sublinhar que esse fórum que nós temos aqui é um fórum limpar, por
858 que é um fórum ímpar? Que é uma oportunidade que nós temos de todos aqueles que
859 trabalham na beira do cais, como a maioria de nós aqui, como eu há 40 anos na marinha,
860 estamos juntos e estabelecendo uma grande Net, uma grande network, oportunidades de
861 trocarmos cartões, tocamos telefones e efetivamente nós resolvemos o problema, porque
862 nós junto certamente estamos mais fortes e conseguiremos resolver todos os problemas. Eu
863 queria só dar uma notícia rápida, muito importante ao porto sem papel na semana retrasada
864 um oficial lá da BPC esteve em Londres em reunião da organização marítima internacional,
865 especialmente no comitê de facilitação, e existe uma convenção de facilitação da qual o
866 Brasil é signatário, e dentro dessas decisões está com sistema de troca de informações, que
867 é o nosso porto sem papel, eles chamam de Single Window. E nós filmamos essa

868 convenção e o prazo para a implementação definitiva junto à organização marítima
869 internacional já foi estabelecido, é 1 de janeiro de 2018. Então o que nos falta? Só nos falta
870 que o PSP seja implementado nos terminais de uso privado, hoje esse é o nosso gargalo,
871 obviamente conforme o senhor colocou muito bem, temos que aprimorar há pontos a
872 melhorar, mas ele já está implementando os portos públicos, então o que falta agora é nós
873 nos esforçarmos para que isso também se estenda para os terminais de uso privado e aí sim
874 nós estaremos efetivamente em consonância com essa convenção de facilitação com um
875 prazo 1 de janeiro de 2018. Nós temos ainda metade de 2016 e todo o ano de 2017 para nós
876 fazermos isso. E também queria dar uma notícia, que eu tenho certeza que aqueles que
877 estão mais próximos da beira do cais já sabem, é que recentemente foi lançada uma portaria
878 por mim desburocratizando a cabotagem no Brasil, a partir de agora existe um despacho
879 por período na cabotagem, antigamente de um ponto para outro a marinha fazer um
880 despacho, toda essa documentação de que ser apresentada, agora não, só a cada 90 dias.
881 Então aqueles navios que estão operando na cabotagem agora só terão que fazer outro
882 despacho a cada 90 dias, simplesmente tem que avisar a sua saída. E no mais, agradeço a
883 oportunidade, para mim é uma satisfação muito grande estar perto daqueles que estão
884 trabalhando com a marinha, todos juntos aqui abraçados pelo ministério dos transportes de
885 forma que nós podemos sempre juntos buscar o melhor para o nosso país. Muito obrigado.

886

887 **Sr. Carlos** – Obrigado ao vice-almirante. Continuando a fala, foi bom a complementação
888 do almirante, porque ele fala em um ponto que é primordial, o fato da comissão funcionar
889 com todos esses representantes aqui presentes de funcionar da forma que me faz crer que
890 efetivamente ela leva a resultados, é gratificante para todos nós que participamos. O
891 Marcos falava que o porto não poderia sair menor que ele iniciou ao iniciar as olimpíadas.
892 Na verdade, eu tenho certeza que o porto sairá maior do que ele iniciou, na verdade iniciará
893 as olimpíadas. Essa é uma certeza fruto do que eu estou convivendo há poucos dias aqui no
894 ministério, estou há cerca de 15 dias aqui na chefia do gabinete saindo do Departamento
895 Nacional de Infraestrutura Terrestre, DNIT, onde eu estava como diretor, Dr. Fernando
896 também estava como diretor lá, então é uma situação atípica, diferente da chegada aqui no
897 ministério com essa nova estrutura. O Dr. Fernando tem salientado em diversas reuniões
898 que o fato de estar chegando no ministério e de estar agregando novas funções é diferente

899 de entrar em ministérios onde as funções já estabelecidas continuam a andar do que já
900 estava sinalizado. São desafios que devam ser encarados e o ministro Maurício Quintella
901 está disposto a isso. E tem pontuado em todas as reuniões que o ministério dos transportes,
902 portos e aviação e civil, inclusive fala que a gente tem que respirar fundo para dizer o nome
903 inteiro do ministério, mas é um desafio que encara com a garra que lhe é peculiar e que a
904 gente vai tentar fazer da melhor forma possível. Como bem ressalta Dr. Fernando e todas as
905 reuniões, que participa, o ministério está e estará sempre aberto a essas demandas, essa a
906 ouvir as situações que são vivenciadas e eu preciso reforçar a importância que é a gente ter
907 uma atuação imediata e proativa em relação às questões das olimpíadas. Hoje é mais do que
908 premente que aonde a gente ver eu fico feliz em ouvir o relato, não conhecia os problemas
909 anteriores, mas o relato da Isabela e testemunho do Marcos, que há um tempo atrás as
910 situações não estavam caminhadas e hoje há 45 dias das olimpíadas nós já estamos com as
911 situações definidas. Então eu acho que essas situações, caso permaneçam em alguma outra,
912 tanto a gente tem que atuar, tem que agir de prontidão para que essas situações todas
913 estejam resolvidas e bem estabelecidas com tranquilidade. Mais uma vez, reforço que o
914 ministério, aqui a Secretaria-Executiva, o gabinete do ministro Maurício Quintella também
915 está à disposição com as portas abertas para que a gente possa resolver prontamente ou
916 possam no mínimo ajudar a resolver situações que acontecerem. Agradeço a atenção e a
917 participação de todos e agora é trabalhar, trabalhar e trabalhar. Obrigado a todos.
918