



**MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA**  
**SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS**  
**22ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO NACIONAL**  
**DE AUTORIDADES NOS PORTOS (CONAPORTOS)**  
**2021**

**Data:** 31 de março de 2021

**Horário:** 15:00h

**Local:** Vídeo conferência pelo *Teams* – sala virtual

**Membros presentes:**

**Ministério da Infraestrutura**

Diogo Piloni – Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e Coordenador-Suplente da Conaportos

Otto Burlier – Diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e Coordenador do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho (CTMD)

Fernanda Machado – Coordenadora Geral de Gestão de Portos e Coordenadora Suplente do (CTMD)

Dino Antunes – Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias (SNPTA) e Coordenador do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem (CTEC)

Karênina Teixeira – Coordenadora Geral do Departamento de Navegação e Hidrovias e Coordenadora Suplente do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem (CTEC)

Petterson Costa – Coordenador do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (CTIS)

Evandro Klauss – Coordenador Suplente do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (CTIS)

**Casa Civil da Presidência da República - CC**

Rafael Vitale Rodrigues – Suplente

**Ministério da Justiça - DPF**

Marcelo João da Silva - Titular

**Ministério da Defesa – Marinha do Brasil**

Alexandre Cursino de Oliveira – Titular

José Luiz Ribeiro Filho - Suplente

**Ministério da Economia – RFB/ SECEX**

Jackson Aluir Corbari – Titular RFB

Bibiana das Chagas Meroni – Suplente RFB

Tiago Martins Barbosa – Suplente SECEX

**Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - VIGIAGRO**

Fabio Florêncio Fernandes – Titular

José Marcelo Nogueira Maziero - Suplente

**Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ**

Eduardo Nery Machado – Titular

Marcos Mendonça da Silva - Suplente

**Convidados:**

**Ministério da Infraestrutura**

Fernando André Coelho

Cristiano Gontijo Silva

Mariana Pescatori

Ana Carolina Bomfim

Edigar Martins

Henrique Martins Sachetim

**Ministério da Defesa – Marinha do Brasil**

Paulo Marcelo Loer

Fábia Caroline Ferraz Monteiro

**Ministério da Economia – RFB**

Alexandre da Rocha Zambrano

Alexandre Barbosa Paranhos

**Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - VIGIAGRO**

Aleshisa Mascarello

**Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA**

Karen de Aquino Noffs

**Agência Nacional de Transportes Aquaviário - ANTAQ**

Fernando Serra

## **Palladium**

Marcelo D'Antona

Jon Mein

## **Setor Privado**

### **Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP**

Sérgio Aquino

Cristina Dutra

### **Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP**

Jesualdo Conceição da Silva

Claudia Borges

### **Associação de Terminais Portuários Privados – ATP**

Murilo Barbosa

### **Associação Brasileira de Terminais de Líquidos – ABTL**

Carlos Kopittke

### **Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA**

Lilian Schaefer

### **Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CENTRONAVE**

Cláudio Loureiro

### **Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA**

Elisângela Lopes

### **Confederação Nacional da Indústria – CNI**

Matheus Braga de Castro

Ronnie Sá Pimentel

### **Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA**

Angelino Caputo

Mauricio Toledo

### **Confederação Nacional do Transporte – CNT**

Valter Souza

Bruno Lustosa

Tiago Luiz Ticchetti

### **Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias -ABEPH**

Mayhara Chaves

### **Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos - ABREMAR**

Marco Ferraz

### **Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga - ANUT**

Luiz Baldez

### **Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB**

Mônica Romero

Jovelino Pires

Marianne Von Lachmann

## **Comissão Local das Autoridades nos Portos -CLAPS**

### **Companhia Docas do Pará – CDP**

Eduardo Bezerra

### **Companhia Docas do Ceará - CDC**

Mayhara Chaves

### **Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ**

Francisco Antônio de Magalhães Laranjeira

Ana Cláudia da Silva

### **Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN**

Cibele Silveira

Francisco Pires

### **Companhia das Docas do Estado da Bahia – CODEBA**

Carlos Autran de Oliveira Amaral

### **Porto de Santos**

Lucas Pontes Simões

### **Porto do Paraná**

Carlos Eidam de Assis

Cezar Tramuja

### **Porto de Santos**

Adriano Diniz Henriques

### **Porto de Itajaí**

Medelín Pitrez dos Santos

Ricardo Amorim

## **1. ABERTURA**

O Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e Coordenador-Suplente da Conaportos, Sr. Diogo Piloni, iniciou saudando os membros e convidados presentes e informando-os sobre a importância da participação das entidades públicas e privadas. Agradeceu o apoio e dedicação de todos os atores envolvidos na construção de um setor portuário mais eficiente, informou, também, que a reunião terá duas etapas: a primeira será aberta com a participação de todos e a segunda somente com as equipes de governo e gestões de estatais. Em seguida, passou a palavra para o Sr. Otto Burlier – Diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e Coordenador do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho (CTMD).

## **2. APRESENTAÇÕES**

### **2.1 Ações no combate à pandemia do COVID-19.**

O Sr. Otto Burlier frisou a importância de alguns temas e sugeriu antecipar algumas apresentações para que as entidades privadas e associações participassem. Destacou algumas iniciativas e ações que estão sendo implementadas pelo Ministério da Infraestrutura relacionadas à pandemia do COVID-19. Ressaltou que estão acompanhando desde o ano passado a evolução de casos em relação aos trabalhadores portuários avulsos, das autoridades portuárias e dos arrendatários.

O Sr. Diogo Piloni destacou a importância do apoio das autoridades portuárias e das associações em relação ao esforço realizado no combate à pandemia do Covid-19. Informou que os relatos têm sido muito preocupantes nas últimas semanas, pois houve um crescente número de pessoas infectadas. O Sr. Otto Burlier continuou a apresentação informando-os que em breve será publicada a renovação das recomendações realizadas entre Ministério Público do Trabalho-MPT e Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários-SNPTA. Este citado documento trará recomendações alinhadas com a Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA considerando os avanços dos estudos do Covid-19, mantendo procedimentos para operações contingenciadas onde devem ser consideradas: manutenção da operação segura, controle dos riscos e minimização da exposição dos trabalhadores garantindo a segurança das operações portuárias. Informou também que estão propondo a edição de uma Medida Provisória Visando a prorrogação da vigência dos artigos 2º, 3º e 4º da Lei nº 14.407, de 2020

O Sr. Diogo Piloni ressaltou que a característica do trabalhador avulso é diferente das demais classes de trabalhadores pois não tem como ofertar home office para essa classe, uma vez que eles não têm os mesmos direitos que os trabalhadores celetistas. Destacou que a retomada da reedição da Medida Provisória é crucial como medida de mitigação e propagação do vírus. Destacou, também, a preocupação da necessidade de vacinação dos trabalhadores portuários pois estão classificados como categoria prioritária pelo Ministério da Saúde. O MInfra tem o compromisso de conseguir junto ao Ministério da Saúde uma sensibilização quanto a essa questão que deve ser levada em consideração o risco e a continuidade das operações.

### **2.2 Projeto de Janela Única Aquaviária - SECEX/RFB**

O Sr. Jackson Aluir Corbari, representante da Receita Federal do Brasil- RFB-ME, iniciou apresentando o programa do Portal Único de Comércio Exterior – PUCOMEX, informando – os que estão trabalhando no projeto há bastante tempo e tiveram diversas evoluções e transformações. Informou que a declaração única de importação está avançando e a declaração de exportação já foi implementada e, em breve, será implementado também o controle de carga aérea. Ressaltou que neste trabalho do Portal Único de Comércio Exterior estão realizando esforços com o objetivo de integrar três sistemas que não possuem a mesma finalidade, porém são afins, sendo eles o Mercante, o SISCOMEX Cargas e o Porto Sem Papel – PSP com o intuito de trazer eficiência e agilidade para o processo de controle das cargas em benefício do usuário. O portal Único é um banco de dados que agrega as exigências da Receita Federal do Brasil, Secretaria de Comércio Exterior – SECEX/ME e dos 22 (vinte dois) órgãos intervenientes. O Porto Sem Papel-PSP está sendo implantado dentro da Janela Única Aquaviária em que todos os usuários terão acesso ao PSP pela tela de login do Portal. Informou, ainda, que existe uma comissão gestora no SISCOMEX (comissão criada pelo decreto nº 660) composta pela Receita Federal do Brasil e Secretaria de Comércio Exterior – SECEX/ME e em breve a Secretaria Nacional de Portos e Transporte Aquaviários – SNPTA fará parte desta governança para o que for pertinente ao projeto.

O Sr. Alexandre Zambrano deu continuidade à apresentação informando que para concretizar o acordo entre o Ministério da Economia e Ministério de Infraestrutura houve a integração do PSP e o novo Controle de Carga e Trânsito Aquaviário (CCT). A primeira fase de unificação se caracteriza por trazer o login do PSP para dentro do Portal Único, a segunda fase será a integração de tabelas de cadastros e a terceira fase traz o mapeamento e redesenho de todo o processo de autorização de embarcações (PSP 2.0), integrado ao novo processo de Controle de Carga e Trânsito Aquaviário (CCT) em parceria com o setor privado.

### **2.3 Acompanhamento *Port Community Systems* – PROCOMEX.**

O Sr. Marcelo D’Antona, representante da Palladium, iniciou a apresentação informando-os que o programa *Brazil Trade Facilitation* é uma iniciativa do *Prosperity Fund* com o fundo de cooperação do governo Britânico tendo com o intuito de apoiar o crescimento econômico e a prosperidade inclusiva de países parceiros, em busca da melhoria na eficiência nos portos brasileiros. Aludiu que o programa tem uma missão que visa endereçar os custos elevados para o comércio internacional, devido aos processos burocráticos nos portos brasileiros e tem o objetivo de diminuir o tempo da passagem das cargas pelos portos, reduzindo um dia nas exportações e dois dias nas importações. Informou, ainda, que a primeira atividade do programa junto aos quatro portos envolvidos (portos de Santos, Rio de Janeiro, Suape e Itajaí) foi identificar e eliminar os gaps na coordenação de processos (Inter organizacionais) e na integração dos sistemas utilizados pelos vários atores públicos e privados que atuam nas atividades portuárias. Em seguida, passou a palavra para o Sr. John Mein, representante da PROCOMEX, que iniciou informando que cada porto tem um grupo de governança e estes grupos escolheram quais os macroprocessos seriam mapeados primeiro e os portos de Suape, Santos e Rio de Janeiro escolheram como primeiro macroprocesso a entrada e saída de navios e como segundo o recebimento de entrega de cargas, onde foram 3.400 (três mil e quatrocentas) atividades mapeadas. Inteirou que o trabalho em cada um dos portos será realizado por pessoas

que atuam nas atividades específicas, os processos mapeados serão no modelo “*as is*” e, após identificar gargalos e oportunidades de melhorias, serão propostos processos melhorados “*to be*”. Destacou a atividade priorizada para o ano de 2021: o mapeamento de processos a ser realizado para integração do Porto Sem Papel, SISCOMEX/PUCOMEX no âmbito do projeto Janela Única Aquaviária. Ressaltou que estão realizando o mapeamento de processos do módulo CCT Marítimo que faz parte do PUCOMEX e a integração do módulo com o *Port Community System* - PCS, onde serão registrados os manifestos de cargas. Explanou que o CCT Marítimo irá funcionar de forma automatizada através dos PCSs que serão implementados ao longo do ano e que haverá o mapeamento de dois macroprocessos adicionais nos portos de Santos, Suape, Rio de Janeiro e Itajaí, cujas comunidades portuárias decidirão quais serão esses processos. Por fim, irão entregar 3 *releases* (versões) do piloto do *Port Community System* para o porto de Santos. Concluindo, informou que outra atividade relevante no programa será a continuidade de facilitação das discussões entre os integrantes de cada comunidade portuária sobre o modelo de propriedade, governança e operação dos PCSs.

O Sr. Diogo Piloni fez um pedido para que todos os intervenientes participem pois é uma oportunidade única de se ter o apoio dos PCSs nos portos.

O Sr. Otto Burlier informou que, a *Palladium* tem conversado com a Fundação Valencia Port, que é a contratada para a implantação do PCS no porto de Paranaguá para que ambos busquem padronizações mínimas e sinergias para evitar descompassos nas iniciativas.

## **2.4 Projeto para Implantação de Indicadores de Desempenho Portuários**

O Sr. Otto Burlier informou que desde o segundo semestre de 2020, o CTMD avalia sobre a necessidade de contratação de uma consultoria junto à Conaportos. Inicialmente, estavam trabalhando em conjunto com a PUCOMEX através de reuniões nos meses de agosto, setembro e outubro de 2020 dando início a primeira parte do trabalho de forma gratuita onde a PUCOMEX convidou alguns atores especialistas do setor portuário em diferentes áreas para iniciar o mapeamento dos indicadores de desempenho. O intuito é definir e implementar indicadores de desempenho. Ressaltou que é um projeto importante e está vinculado ao Comitê Técnico de Modernização e Desempenho (CTMD), onde a Confederação Nacional dos Transportes – CNT aceitou prontamente o trabalho dos indicadores de desempenho. A expectativa é que estes indicadores ajudem no planejamento e na efetividade de políticas públicas no setor portuário. Deste modo, a CNT está contratando uma consultoria especializada para a realização de modelagem, desenvolvimento e implantação em alguns portos. A ideia é iniciar com Suape e Santos e, posteriormente, com os portos de Paranaguá, Pecém e Itaqui. A perspectiva é iniciar os trabalhos nestes cinco portos e depois ampliar para outras Autoridades Portuárias. O Diretor ressaltou ainda que, elaboraram um Termo de Referência - TR em conjunto com a CNT e, por meio desse Termo, a Confederação seguirá com a contratação. A ideia é desenvolver um painel de forma proativa para que todos os órgãos envolvidos tenham capacidade de acompanhar o desempenho e tomarem as decisões do que poderá ser aprimorado.

O Sr. Valter Souza, representante da Confederação Nacional dos Transportes – CNT, informou que é muito relevante para a CNT fazer parte de um trabalho desta dimensão, onde terão aproximação com todos os modais do setor portuário e ressaltou que os trabalhos de seleção da empresa que será contratada já estão bem avançados.

O Sr. Eduardo Nery, representante da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, agradeceu a oportunidade e informou que a ANTAQ está contribuindo para desenvolvimento dos trabalhos de indicadores, uma vez que, já vinham desenvolvendo indicadores de produtividades dentro da agência.

## **2.5 Participação do Setor Privado.**

A Sr.<sup>a</sup> Mônica Romero, representante da Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB, iniciou informando que selecionaram três pontos para serem discutidos em busca de possíveis soluções. O primeiro ponto é em relação aos Portos Concentradores de Cargas. A AEB em parceria com Confederação Nacional das Indústrias – CNI está desenvolvendo um trabalho para selecionar portos que possam se tornar portos regionais alimentadores para os grandes portos concentradores. Estes incentivos têm ocorrido através de reunião com portos dos estados do Pará, Rio de Janeiro e Bahia, e cada um desses portos contam com o apoio das associações comerciais que têm interesse no comércio exterior e o trabalho também está sendo realizado com os agentes de cargas. A AEB possui um acordo com a União Europeia e Mercosul e esse acordo necessita do apoio da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários-SNPTA, uma vez que não existe comércio exterior sem logística. O segundo ponto é sobre o Conselho de Autoridades Portuárias - CAP, desde que iniciou o conselho em 1993, a AEB indicava dois representantes para o conselho e, hoje em dia, foi instituído somente um. Neste sentido, a AEB irá oficializar o pedido de maior participação da entidade no conselho, além disso, estão com a perspectiva de reorganização dos portos que são fornecedores da cadeia global de valores. O terceiro ponto é sobre multas e punições que são aplicadas pelo SISCARGA aos portos, navios e agentes de cargas. A AEB solicitou a revisão de interpretação dessas multas, visto que, na prática, as multas do SISCOMEX e SISCARGAS têm a ideia de serem educativas, no entanto os valores são muito altos e acabam sendo multas punitivas. O Sr. Jovelino Pires, representante da Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB, inteirou que as questões apresentadas foram levantadas por um especialista em cada um dos portos.

A Sr. Marianne Von Lachmann ressaltou que é importante rever a questão das multas e penalidades, uma vez que estão sobrecarregando as empresas e existem milhares de elos para que possam fazer uma operação eficiente e, conseqüentemente, melhorar a competitividade do comércio exterior brasileiro.

O Sr. Diogo Piloni informou que os pontos apresentados foram todos pertinentes e reconhece o empenho na busca de uma logística mais eficiente para atender melhor o comércio exterior. Ratificou que há empenho dos anuentes em busca de fiscalização responsiva em fazer com que haja um desenvolvimento das empresas pela via educativa e dos acordos e não da punição. Este tema será devidamente abordado e desenvolvido no âmbito das funções da Conaportos.

O Sr. Claudio Loureiro, representante do Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CENTRONAVE, informou que a questão das multas do SISCARGA e SISCOMEX se tornaram uma situação anacrônica, visto que não poderão ter empresas com CNPJ suspensos por três autuações dentro do mesmo mês. Informou que, por diversas vezes, o armador insere no sistema SISCARGA ou SICOMEX um número errado de CNPJ e o resultado disso é que, localmente, estão com problemas nas alfândegas e estão discutindo este assunto na COAMA de forma técnica.



O Sr. Ronnie Sá Pimentel, representante da Confederação Nacional das Indústrias – CNI, informou que a CNI manifesta e registra o interesse de integrar as duas iniciativas: Janela Única Aquaviária e PCSs, em razão de já haverem trabalhado nos PCSs com a Palladium e no Comitê Técnico de Integração de Sistemas – CTIS.

O Sr. Luiz Baldez, representante da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga – ANUT, iniciou informando-os que em definição conjunta com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, o conceito de usuário independente, então hoje há ferrovia e algumas empresas instaladas em alguns locais por causa da ferrovia mas que em alguns casos estão sem capacidade de escoar os produtos ou receber matérias primas, uma vez que, em tese, já havia esgotado a capacidade da ferrovia, ou então, o volume necessário é maior do que a capacidade disponível. Em discussão com a ANTT, conseguiram uma Normatização do Usuário Dependente dos Portos. Informou, ainda que há dois anos, a ANUT iniciou uma discussão interna para entender se é uma boa prática tentar, junto ao setor portuário, a conceituação de Usuário Independente dos Portos, no sentido de se dar alguma estabilidade de longo prazo. Citou que como a Conaportos, pelo Art. 5ª, tem como competência promover o aperfeiçoamento dos atos normativos, trouxeram o pleito para entenderem qual será o conceito de abordagem dentro do setor portuário.

O Sr. Diogo Piloni, informou que o fórum para discussão do tema deverá ser no âmbito da agência reguladora, Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, uma vez que estão falando de um assunto regulatório e a Conaportos tem um viés de discussões sobre temas que se referem à atuação de cada um dos anuentes no que diz respeito a movimentação das cargas e burocracia nos portos. Ressaltou que considerando que o tema não se encaixa nos comitês já instituídos no âmbito da CONAPORTOS, será levado para discussões entre o MInfra, ANTAQ e ANUT para avaliarem qual o fórum mais apropriado para discussão do pleito.

O Sr. Otto Burlier ressaltou que todas as manifestações e propostas de encaminhamento deverão ser formalizadas para que sejam direcionados corretamente aos Departamentos da SNPTA, ou para algum dos comitês técnicos

O Sr. Eduardo Nery, representante da Agência Nacional de Transportes Aquaviários ANTAQ, informou que concorda em se reunirem para discutir e verificar se o tema se refere a ação regulatória e, se for o caso, darão prosseguimento.

O Sr. Marcelo D'Antona, representante da *Palladium*, iniciou informando-os que apresentará alguns temas que foram escolhidos pelas entidades da coalisão para serem deliberados na reunião. O primeiro é o Ato Declaratório COTEC nº 01/2019 editado pela Receita Federal do Brasil-RFB à Coordenação de Tecnologia e Segurança de Sistemas que determina que os recintos alfandegados têm que contratar conexão com Serpro com custo de R\$ 15 mil/mês. Os terminais portuários alfandegados possuem um escritório que pode ser disponibilizado para servidores da Receita Federal do Brasil que atuam nos recintos alfandegados para acessar às bases de dados da Receita Federal onde estão os sistemas de gerenciamento de comércio internacional. No entanto, para se conectarem às bases de dados, os serviços devem ser realizados pelo Serpro e as condições exigidas pelo Serpro para prestação dos serviços são consideradas excessivamente onerosas. Antes do ADE 01, os recintos alfandegados dos terminais portuários não eram obrigados a usar a conexão de longa distância oferecida pelo Serpro, usavam uma rede de conexão de empresas comerciais. Embora o objetivo do Serpro na administração da rede de conexão de longa distância seja permitir o trabalho dos

servidores da Receita Federal nos recintos alfandegados, o fato é que a realidade, em função de várias iniciativas que foram tomadas ao longo dos últimos anos e que ainda estão em curso, os fiscais da Receita Federal não ficam nos terminais portuários pois acessam as imagens das cargas que são fiscalizadas por meio remoto. Cada vez mais torna-se dispensável, em termos práticos, a presença física de servidores da Receita Federal nos terminais portuários, mas ainda que não estejam fisicamente, o ADE obriga a contratação de uma conexão. O pleito da coalisão é que se estude a revogação ou a revisão do ADE COTEC 01/2019 e ressaltou que irão enviar o pleito quando necessário pelos canais formais. O segundo ponto diz respeito a Janela Única de verificação e inspeção das mercadorias que é uma funcionalidade que está prevista para ser implantada no novo processo de importação. As mercadorias importadas poderão ser objeto de verificação e inspeção física por mais de um órgão anuente, essas inspeções não são coordenadas, uma vez que são necessárias várias movimentações das cargas nos terminais portuários. Na implementação do novo processo de importação do programa do Portal Único do Comércio Exterior se prevê a criação de uma janela única para que a inspeção ocorra e o próprio sistema irá identificar que a carga está sujeita a inspeção de vários órgãos e a atuação dos órgãos sobre a carga deverá ser em um intervalo de tempo preestabelecido, ou seja, haverá um agendamento compartilhado de inspeção e verificação física das mercadorias entre a Receita Federal e órgãos anuentes. Neste processo se levará em conta a disponibilidade do terminal portuário em posicionar as cargas dos containers no momento necessário. Apesar da enorme vantagem dessa nova funcionalidade, ainda não haja um prazo estabelecido para a implementação, a coalisão solicita a antecipação da implementação da Janela Única de verificação e inspeção das mercadorias com vista aos benefícios que trarão diante das enormes necessidades dos terminais portuários importadores e exportadores. Por último, as associações que representam a coalisão empresarial se colocam à disposição para participar e contribuir com grupos de trabalhos dos comitês que visem promover a modernização portuária.

O Sr. Diogo Piloni explicou que os temas são de grande importância, estão totalmente alinhados com o que estão buscando na Conaportos e, com isso, assumiu o compromisso de recepcionar a provocação formal acerca das melhorias sugeridas e, com base nas provocações, irá endereçar o tema para a Receita Federal e haverá uma discussão nos comitês para que possam ter respostas viáveis, em curto prazo, para o acompanhamento da coalisão.

O Sr. Alexandre Zambrano, representante da Receita Federal do Brasil- RFB-ME, complementou informando que os pleitos serão discutidos e solicitou que a Conaportos formalize o pleito junto à Receita Federal para um posicionamento e avaliação. Em relação a Janela Única de inspeção de mercadoria, informou que é uma prioridade do Portal Único de Comercio Exterior – PUCOMEX e já estão trabalhando para iniciar o desenvolvimento do sistema de inspeção de mercadoria dos anuentes via Portal Único, de forma similar com que já ocorre na Receita Federal.

O Sr. Fábio Florêncio, representante do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – VIGIAGRO- MAPA, informou que já estão trabalhando há mais de um ano através de inspeção física por câmeras e estão fazendo um teste com um sistema desenvolvido pela Associação Brasileira dos Portos Secos e Cias – ABEPRA. Se este procedimento passar em todos os testes, será aprovado para o uso da Vigiaagro do Estado de São Paulo. Em Curitiba e Itajaí já foi aprovado um sistema de inspeção e em abril irão intensificar as fiscalizações de inspeção física de mercadorias de produtos de interesse agropecuário.

O Sr. Sérgio Aquino, representante da Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP, destacou que as recomendações foram feitas ao Ministério Público e à Secretaria Nacional de Portos e transportes Aquaviários –SNPTA, estão sendo cumpridas, mas seria viável um aprofundamento do diálogo entre as entidades privadas em relação à nova Medida Provisória-MP. As entidades gostariam de saber como está a evolução e, por fim, informou que há possibilidade de uma ação que talvez dispensaria ou retardaria a necessidade de uma MP, que é a vacinação, pois a possibilidade de proteger os trabalhadores seria atendida com a confirmação de um calendário estabelecido de vacinação, uma vez que a Secretaria Nacional de Portos e transportes Aquaviários –SNPTA já conseguiu incluir o sistema portuário como prioridade. O Presidente da FENOP indagou ainda, se há possibilidade de inclusão dos trabalhadores portuários na vacinação contra gripe H1N1 e se ela poderá ser realizada no mesmo dia da vacinação do Covid-19.

O Sr. Murilo Toledo, representante da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA, fez um apelo para que a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA, estude a possibilidade de utilização dos serviços do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM para o ressarcimento dos trabalhadores portuários avulsos.

O Sr. Diogo Piloni ressaltou que as recomendações técnicas não possuem nada novo. O que fizeram foram algumas atualizações, já foi assinada e, em breve, será publicada. Quanto a vacinação, considerando que é de interesse de todos, informa que o Ministério de Infraestrutura tem se esforçado para a priorização destes trabalhadores portuários, mas não será possível ocorrer as duas vacinações no mesmo dia. Isto não impede que haja a priorização da vacina do H1N1, mas a vacinação contra o Covid-19 terá a atenção necessária para os profissionais do transporte aquaviário, considerando a essencialidade da atividade.

Em relação ao Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM, dificilmente haverá tempo hábil para a vigência da Medida Provisória e um acordo entre os órgãos do governo para que o fundo seja utilizado não ocorreu, com isso, não há tempo para esperar os alinhamentos necessários para utilização do recurso. Informou que a MP está na Casa Civil e estão aguardando um posicionamento do Ministério da Economia para que a MP siga para assinatura do Presidente da República. A MP terá um prazo de validade de 120 dias e a expectativa é que no decorrer desses 120 dias haverá uma outra realidade do ponto de vista de vacinação e que será a melhor solução para o problema.

O Sr. Diogo Piloni concluiu a primeira parte aberta da reunião que contou com a contribuição das entidades privadas e agradeceu a presença de todos. Informou que o setor privado será sempre bem-vindo às reuniões da Conaportos e assumiu o compromisso de responder aos temas e questionamentos apresentados.

## **2.6 Atualização da Comissão Local das Autoridades nos Portos – Claps**

Dando início às apresentações dos CLAPS, o Sr. Otto Burlier informou que no ano passado foram revistos os normativos e regimentos de cada uma das Comissões Locais das Autoridades Portuárias e isto é um ponto importante para contribuir na lógica do funcionamento, uma vez que estão recebendo algumas demandas do setor privado e estão trabalhando de forma proativa nas 7 Cias Docas e nos Portos de Suape, Paranaguá e Itaquí, com

o objetivo de buscar o engajamento das APs para que promovam diálogo de pautas locais que subsidiarão a Nacional.

O Sr. Marcelo João, representante da Ministério da Justiça – DPF, informou que tem a informação de que o Clap de Santos é um fórum interessante de discussão, mas já estão há um ano sem se reunirem e seria importante a retomada desses fóruns para trazer as demandas que são apresentadas nos fóruns para a Conaportos, com o objetivo de entenderem as perspectivas dos outros anuentes.

O Sr. Otto Burlier, inteirou que é importante a retomada dos Claps e que a função da Conaportos é motivar o funcionamento efetivo de cada uma dessas Comissões para o aprimoramento das participações nas reuniões da Conaportos

O Sr. Eduardo Bezerra, representante da Companhia Docas do Pará – CDP, informou que a Comissão Local da CDP está há mais de um ano sem reunir, mas que pretendem retomar em breve as reuniões.

## **2.7 Apresentação do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho – CTMD**

O Sr. Otto Burlier reforçou que para implantação de indicadores de desempenho nos portos será necessário o engajamento dos demais órgãos públicos para apoiar a realização do projeto. Por fim, informou que serão realizadas reuniões unilaterais para identificar a atualização da contratação de consultoria para implantação dos indicadores portuários a ser acompanhado pela Conaportos em parceria com a CNT, pois a participação de todos é essencial para o sucesso do projeto.

## **2.8 Apresentação Vigiagro**

A Sr.<sup>a</sup> Aleshisa Mascarello, representante do MAPA/VIGIAGRO, iniciou apresentando os *cases* das embalagens de madeira de suportes de Suape. Relatou que no Porto de Suape a realidade era de um volume de trabalho muito grande e comprometia toda a logística, gerando um alto custo para o interessado e para o terminal. Partindo destas informações, foram implementadas propostas de melhoria nos fluxos operacionais, onde foram criadas premissas essenciais para resolver os gargalos e iniciando um novo fluxo operacional. Com estas iniciativas, houve uma otimização do fluxo operacional, uma centralização de informações, fixação de um percentual de seleção de cargas a serem inspecionadas com a variação entre 5% a 10% e o estabelecimento da premissa que a análise seja realizada antes da atracação. Ressaltou que em 2020 a média mensal era de 850 unidades posicionadas por mês. Em fevereiro de 2021 caiu para 258 unidades, uma queda de aproximadamente 67% de unidades posicionadas. Os elementos essenciais para as mudanças acontecerem foram os indicadores de desempenho, o monitoramento em tempo real, a transparência nas informações, as ferramentas flexíveis que viabilizam ajustes, os sistemas externos que possuem pouca flexibilidade para melhorias e os procedimentos padronizados, possibilitando a maior eficiência na inspeção das cargas e redução dos custos de operação. Ressaltou, ainda, que os resultados verificados até o momento foram conquistados com custo zero para a administração pública.

O Sr. Diogo Piloni destacou que o tema surgiu de uma discussão no âmbito da Conaportos e parabenizou a equipe do MAPA/Vigiagro pelo excelente trabalho.

## **2.9 Projeto de Inovação Aberto no setor Portuário**

O Sr. Otto Burlier iniciou informando sobre o Projeto de Inovação Aberto no setor Portuário e informou que se trata de uma parceria entre a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias – ABEPH e o Complexo Industrial Portuário de Suape. Esta parceria contempla uma trilha de conhecimento focado em inovação portuária que trará conteúdo estratégico e construção de aprendizado contínuo, procurando levar temas que ajudem a definição e o desenvolvimento de técnicas de inovação, possibilitando a melhor capacitação dos profissionais do setor portuário em temáticas relacionadas à inovação, além de gerar uma maior eficiência e competitividade no setor.

Finalizou frisando que o projeto será uma oportunidade de fomentar os portos para a cultura da inovação, estimulando a adoção da lógica dos portos 4.0, tendência recente do setor portuário mundial.

## **3.0 Apresentação do Comitê Técnico de Integração de Sistemas – CTIS**

O Sr. Petterson Costa deu continuidade à apresentação informando sobre as duas janelas existentes no Brasil, sendo uma relacionada às anuências para embarcações, o PSP, e a outra relacionada à liberação de cargas, o PUCOMEX. Informou que em fevereiro e março deste ano, as equipes técnicas se reuniram para iniciar o desenho da unificação do login e que foi proposta a unificação em duas etapas. Descreveu que na primeira etapa os usuários do PSP acessarão a tela de login do Portal Único, onde terá um *menu* para acessar diretamente o PSP. Posteriormente, farão uma compatibilização de perfis dos sistemas para que os usuários do PSP consigam acessá-lo por meio da tela de login do Portal Único, seguindo sua filosofia de acesso. Destacou que os usuários do Portal Único precisam de certificado digital para acessá-lo e que, portanto, os usuários do PSP, que já não utilizam, também precisarão. Em cima disso, fez referência à Estratégia de Governo Digital - EGD para o período de 2020 a 2022, que criará condições para expansão e redução dos custos dos certificados digitais para que incentive o uso de assinaturas digitais com alto nível de segurança. Posteriormente, apresentou o levantamento de cadastrados do PSP possíveis de integração com o PUCOMEX. Informou que os próximos passos do projeto Janela Única Aquaviária são: (Fase 1) o acesso ao PSP, por meio do Portal Único em julho de 2021; (Fase 2) o diagnóstico para identificar cadastros redundantes nos dois sistemas e os possíveis de integração antes da Fase 3, com previsão para agosto/2021; o início da implantação da unificação dos cadastros redundantes em dezembro de 2021; e (Fase 3) o mapeamento “*TO-BE*” do processo unificado entre PSP e Controle de Carga e Trânsito – CCT (Importação) do modal aquaviário. Finalizando a apresentação, o Sr. Petterson Costa pediu engajamento dos Órgãos para a consecução do projeto.

## **3.1 Apresentação do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem – CTEC**

O Sr. Dino Antunes – Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias (SNPTA) e Coordenador do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem (CTEC), iniciou apresentando o

plano de trabalho do (CTEC), que irá até o final do ano e informou que estavam baseando os trabalhos do CTEC com os trabalhos do PUCOMEX, por serem parecidos e extrapolariam processos portuários que seria uma visão multimodal, mas infelizmente não conseguiram viabilizar e estão conversando com o Sr. Otto sobre a parceria com a Confederação Nacional dos Transportes-CNT para tentarem viabilizar o processo de consultoria que os ajude a fazer o mapeamento e utilização dos processos pois já perderam muito tempo em tentativas de conseguirem um consultoria. Por isso, iniciaram um processo paralelo de levantamento dos processos que serão prioritários, considerando a necessidade de fazerem o mapeamento dos processos prioritários e que, portanto, precisariam de soluções específicas para a Cabotagem. Finalizando a apresentação, o Sr. Dino informou que os trabalhos serão feitos internamente, mas ainda estão em busca de uma consultoria externa de modo que consigam realizar um trabalho mais amplo e, então, solicitou o apoio dos intervenientes para o avanço dos trabalhos.

O Sr. Diogo Piloni ressaltou todos os esforços de potencialização do uso da Cabotagem no Brasil, citou que existe um projeto de lei e outras iniciavas paralelas e solicitou que todos os intervenientes se sensibilizem e participem dos trabalhos.

### **3.2 Apresentação da ABEPH**

A S.r.<sup>a</sup> Mayhara Chaves, representante da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias –ABEPH, iniciou apresentando alguns pontos que foram levantados dentro da ABEPH, assuntos relacionados à Receita Federal e ao Ibama. Em Imbituba, é obrigatório a pesagem em balanças de acordo com uma Norma local da Receita Federal, sendo que em Rio Grande não há essa exigência e acaba que onerando os custos logísticos em Imbituba em relação a Rio Grande, demonstrando que não existe um alinhamento de portarias que fazem com que os processos sejam igualitários em algumas regiões e acaba gerando uma concorrência desleal. Por este motivo, as autoridades portuárias precisam realizar um alinhamento dos assuntos e equalizar as ações. Outro ponto é o enquadramento dos sistemas de VTS como de Segurança Nacional e não só de Segurança portuária e de Navegação, mas existe uma pressão da Marinha do Brasil para instalação do VTMS nos portos, mas o custo é muito alto tanto para a instalação quanto para a manutenção. Há uma visão de que é um grande projeto para a segurança nacional, tento em vista que, através do VTMS, conseguirão identificar fluxos de transportes de drogas no mar, entre outras intervenções que poderão ser realizadas. A S.r.<sup>a</sup> Mayhara Chaves solicitou o apoio do Governo Federal, ressaltou que não precisaria necessariamente de VTMS para cada porto, pois portos mais próximos poderiam ter um VTMS centralizado para atender mais de uma instalação pois as câmeras têm um poder de alcance muito alto. Por fim, o último ponto é a questão do tratamento da base de dados do ISPS Code como Segurança Pública, facilitando a gestão do ponto de vista da LGPD. Dentro da LGPD há a necessidade de especificar as informações que são restritas, já dentro do ISPS Code acabam lidando com muitas informações pessoais de cunho restrito, então, se conseguirem tratar os dados do ISPS Code como de Segurança Pública poderiam retirá-lo do quesito da LGPD, o que geraria uma segurança maior e uma equalização de todos os portos.

O Sr. Marcelo João informou que o pleito está sendo tratado na Marinha do Brasil e na Conportos, onde já houve um workshop a respeito do assunto. Ressaltou que é evidente que o

VTMS não irá resolver os problemas dos portos pois alguns deles não possuem estrutura para implantação do sistema e, com isso, estão buscando outras alternativas. Em relação ao ISPS Code, já existem algumas manifestações da CGU informando que assuntos relacionados à segurança portuária ISPS Code estão sim relacionados à questão do manto do sigilo da segurança pública. Sugeriu marcarem uma reunião com participação da Conportos, MInfra e os portos.

O Sr. Francisco Antônio de Magalhães Laranjeira, representante da Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ, informou que o projeto do VTMS tem um custo muito alto pois são três fases, cada fase agrega mais equipamentos sofisticados e isso deverá ser alinhado para não haver desperdício de recursos.

O Sr. Alexandre Cursino, Diretor de Portos e Costas representante da Marinha do Brasil, esclareceu à Sra. Mayhara Chaves que a MB não exerce pressão para a instalação para instalação de VTMS nos portos, efetuando a regulação técnica desse gerenciamento por meio de NORMAM editada pela DHN, e sugeriu que o assunto seja discutido dentro de alguns comitês (Ex.: CTMD e CTIS) para que seja feito um mapeamento estratégico e entenderem qual seria o sistema mais adequado para cada porto

O Sr. Otto informou que já estão trabalhando o assunto há alguns meses e estão em vias de contratação de uma empresa para assessorar na análise situacional em relação ao projeto. O VTMS tem o viés tanto de apoiar na gestão portuária, como também possui um grande viés de apoiar em termos de políticas públicas. Com isso, terão que trabalhar as duas perspectivas para que se complementem. Informou que em breve a Conportos terá uma reunião com o Secretário da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA/MInfra, Sr. Diogo Piloni, para tratar do tema. Por fim, reiterou que todos os temas apresentados na reunião precisam ser formalizados para que sejam endereçados aos respectivos comitês.

#### **4. ENCERRAMENTO**

O Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA/MInfra, Sr. Diogo Piloni, agradeceu a participação de todos e informou que o intuito é melhorar cada vez mais os serviços prestados e as políticas públicas do setor portuário. Sendo assim, deu por encerrada a 22ª Reunião Ordinária da Conaportos, da qual lavrou-se a presente ata que, aprovada, será assinada preferencialmente por meio eletrônico pelos membros da Comissão.