



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
24ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO NACIONAL
DE AUTORIDADES NOS PORTOS (CONAPORTOS)
2021

Data: 06 de outubro de 2021

Horário: 15h:45min

Local: Vídeo conferência pelo *Teams*– sala virtual

Membros presentes:

Ministério da Infraestrutura

Marcelo Sampaio Cunha Filho – Secretário Executivo do Ministério da Infraestrutura e Presidente da Conaportos

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)

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

Casa Civil da Presidência da República - CC

Priscilla Rosa Pimentel Sganzerla – Suplente

Ministério da Justiça - DPF

Marcelo João - 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

Tiago Martins Barbosa – Suplente SECEX

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – VIGIAGRO

José Marcelo Nogueira Maziero – Suplente

Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA

Nélio Cezar de Aquino – Titular

Arthur Leonardo Lopes da Silva - Suplente

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ

Marcos Mendonça da Silva – Suplente

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

Rodrigo Moraes Português - Suplente

Convidados:

Ministério da Infraestrutura

Edigar Martins

Giovanna Alves Ribeiro

Leandro Monteiro Miranda

Leandro Soares Vargas

Marco Aurélio Monteiro de Barros Thomé

Mariana Pescatori

Mariane de Souza Cardozo

Walmir José Souza

Casa Civil da Presidência da República – CC

Marco Antônio Vivas Motta

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Paulo Marcelo Loer

Agência Nacional de Transportes Aquaviário- ANTAQ

Fernando Serra

Michel Bittencourt Weber

Fundação Dom Cabral

Newton Pereira

Paulo Resende

Marcela Cohen

José Irley

Karine Romano

Gustavo Costa

Henrique Rocha

Empresa de Planejamento e Logística – EPL

Lilian Campos Soares

Setor Privado:

Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima –FENAMAR

Francisco Carlos de Moraes Silva

André Zanin

Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP

Sérgio Aquino

Cristina Dutra

Danillo Neves

Associação Brasileira de Administradoras de Consórcios - ABAC

Luís Fernando Resano

Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias - ABEPH

Mayhara Chaves

Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA

Lilian Schaefer

Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CENTRONAVE

Wagner Moreira

Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA

Elisângela Lopes

Confederação Nacional da Indústria – CNI

Matheus Braga de Castro

Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA

Angelino Caputo

Mauricio Toledo

Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC

Luís Fernando Resano

Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB

Mônica Romero

Jovelino Pires

Confederação Nacional do Transporte – CNT

Valter Souza

Bruno Lustosa Rodrigues

Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga - ANUT

Luiz Baldez

Representantes dos Portos:

Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ

Francisco Antônio de Magalhães Laranjeira

Companhia Docas do Rio Grande do Norte- CODERN

Guilherme Lamenha

Companhia Docas do Estado da Bahia – CODEBA

Paulo Cezar

José Cassiano

Santos Port Authority – SPA

Fernando Biral

Roberto Paveck

Lucas Pontes Simões

Claudio Bastos

Portos do Paraná - APPA

Fabício Monfort Barboza

Edenilson Cochinski

Complexo do Pecém

Ranieri Pimentel

Keilla Castro

George Lopes Braga

Porto de Cabedelo

Gilmara Temoteo

Porto de Imbituba

Cleydson Silva

Porto de São Francisco do Sul – SCPARR PSFS

Clevertton

Superintendência do Porto de Rio Grande – SUPRG

Henrique Horn Ilha

Superintendência de Itajaí

Médelin Pitrez dos Santos

Ricardo de Amorim

Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros– SUAPE

Paulo Coimbra

Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia -SOPH RO

Fernando Cesar

Companhia Municipal de Administração Portuária – COMAP

Arthur Salomão

1. ABERTURA

O Secretário Executivo do Ministério da Infraestrutura e Presidente da Conaportos, Marcelo Sampaio Cunha Filho, iniciou saudando os membros e convidados presentes, 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 e informou sobre a publicação da Portaria nº 658 que atualiza as medidas para entrada no País. Realizou uma breve apresentação dos temas a serem apresentados durante a reunião e 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 Atualização sobre ações no combate à pandemia da COVID-19

O Sr. Otto Burlier iniciou informando-os que os impactos da Covid – 19 estão cada vez menores no setor portuário, ressaltou que na reunião da Conaportos realizada em junho apresentaram informações relacionadas à quantidade de portuários infectados e que, neste momento, as informações são positivas. Na sequência, apresentou algumas tabelas com as estatísticas em relação aos trabalhadores portuários vacinados. Os dados obtidos em parceria com a Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP, traz em linhas gerais, que mais de 80% dos trabalhadores portuários foram vacinados e em alguns portos foram mais de 90%. Contudo, esclarece que as estatísticas mudam semanalmente, mas o objetivo é continuar acompanhando.

O Sr. Marcos Mendonça, representante da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, informou que foi instituído um grupo de trabalho na ANTAQ para estudar os fatos e verificar algumas soluções relacionadas aos impactos que a pandemia causou no transporte marítimo e no setor portuário. Ressaltou ainda, que haverá uma reunião com a ANVISA para solucionar problemas que estão enfrentando em relação às questões sanitárias.

O Sr. Otto reforçou que estão trabalhando fortemente em parceria com os órgãos do governo para buscar o equilíbrio e mitigar os efeitos da pandemia, evitando qualquer tipo de paralisação. Ressaltou que o setor portuário tem se destacado positivamente na retomada da economia do país, apesar dos impactos da pandemia.

A Sr.^a Lilian Scheafer, representante do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA, parabenizou todos os envolvidos pelos resultados e eficiência na vacinação e destacou o desconforto em relação a vacinação dos Aquaviários, marítimos, extrarol e afins, que tenham interface direta com o setor portuário. Não obstante, informou que todos os esforços institucionais e políticos adotados para a necessidade de inclusão do PNI como grupo prioritário dos marítimos e Aquaviários não tiveram êxito em conseguir coordenar a campanha de vacinação. Relatou que se hoje possuem um grande contingente de vacinados com a primeira dose foi em decorrência das ações municipais e das empresas de navegações que procuraram tratar da logística, buscando uma vacinação maciça e ordenada.

Destacou também, a tentativa de buscar apoio junto ao Ministério de Infraestrutura – MInfra, na interface com ANVISA, no sentido de haver flexibilização dos protocolos de quarentena pré-embarque, considerando a imunização completa, mediante testagem prévia, uma vez que não interessa a ninguém e, sobretudo ao armador, que haja contaminação a bordo das embarcações.

O Sr. Diogo Piloni informou que irão trabalhar com afinco para que haja vacinação para uma categoria que é bastante importante, uma vez que quando houve a sinalização de prioridade de categoria. E que inclusive, o MInfra atuou para que os Aquaviários e trabalhadores da cabotagem fossem abrangidos. Ressaltou que irão buscar os dados dos Aquaviários para incluírem no levantamento para terem boas informações de subsídios para que possam atuar junto ao Ministério da Saúde – MS, Secretarias Estaduais e Municipais naquilo que for necessário.

O Sr. Nélio Cesar, representante da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, ressaltou que tem feito interlocução e discussões mais amplas com o setor Aquaviário em situações específicas e, eventualmente, com associações sobre a questão da fiscalização sanitária nos portos. Destacou que mudaram o cenário e que recentemente tiveram duas Portarias (nº 657 e nº 658) que trouxeram algumas mudanças significativas sobre a entrada de viajantes em território nacional e tripulantes. A questão da quarentena por origem do voo e eventualmente por alguma escala em determinados países já não existe mais. Existem, também, as questões da quarentena da embarcação em função de casos de contaminados que aconteçam dentro da embarcação. Informou que estão fazendo, além das discussões, a previsão de trabalhar um normativo mais amplo, envolvendo o próprio setor para que possam ouvir as questões e realizar uma consulta dirigida. Afirmou que as discussões poderão seguir de uma forma mais coordenada por meio do MInfra e do grupo de trabalho da ANTAQ, uma vez que ainda existem muitas questões pontuais para entenderem tendo em vista que o cenário epidemiológico tenha

evoluído sem prejuízo de algum retrocesso eventualmente de uma nova variante ou escalada de casos.

Dando continuidade aos temas da pauta, o Sr. Otto Burlier passou a palavra aos representantes do setor privado previamente inscritos para as apresentações.

2.2 Participação do Setor Privado

O Sr. Luís Fernando Resano, representante da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC, iniciou informando-os que a portaria que foi publicada não atende os marítimos brasileiros que desembarcam e, atualmente, as exigências na nota técnica nº 5/2021 da ANVISA impõem sérios riscos desde o início da pandemia às empresas brasileiras de navegação. Ressaltou que a quarentena pré-embarque tem um elevado custo, seja por dobra de período de embarque ou por custo com hotelaria e monitoramento de tripulantes. Relatou que atualmente, existem procedimentos internacionais de flexibilização após a vacinação e ressaltou, ainda, que o MInfra junto à Conaportos e às coordenações dos órgãos de governo precisam rever a nota técnica nº 5/2021 da ANVISA para que padronizem os procedimentos dos fiscais nos portos quanto às exigências de quarentena e a análise de possível flexibilização. Informou que atualmente a quarentena de 14 dias é exagerado pois os casos de marítimos contaminados antes do embarque tem sido praticamente 0 (zero) e, ainda assim, terão que manter os 14 dias de quarentena e fazer o teste de PCR.

A Sr.^a Lilian Scheafer informou que os custos são elevados para manter as tripulações quarentenadas. Destacou que fizeram um levantamento junto às empresas associadas ao SYNDARMA/ABEAM e a estimativa é que o custo operacional durante a pandemia tenha aumentado na ordem de 30%. Relatou que atualmente as taxas de afretamentos estão baixas visto que o principal cliente do apoio marítimo é a Petrobras e o número de contratos foi reduzido. Comentou que não é só a questão dos custos que preocupa os armadores, mas também o aspecto psicológico e o isolamento em hotel depois de mais de ano de pandemia. Ressaltou que encaminharam ao secretário Sr. Diogo Piloni uma proposta firme com relação a flexibilização dos protocolos, considerando a imunização com as duas doses e testagem prévia para que sejam eliminados dos procedimentos pré-embarque a necessidade de realizar quarentena das tripulações.

O Sr. Nélio Cesar ressaltou que quando se fala de quarentena de embarcação estão falando de uma situação de surto e que, atualmente, a definição de surto é do Sistema Nacional de Vigilância Epidemiológica que é coordenado pelo Ministério da Saúde e não existe uma definição de um caso ser considerado surto. De acordo com a ANVISA, surto tem uma

decorrência prevista no regulamento sanitário internacional e, às vezes, fica vinculada a capacidade operacional da localidade onde as pessoas desembarcam. Informou que a Portaria nº 658 trouxe a necessidade de um plano de operacionalização municipal para recepcionar pessoas que desembarcam de um cruzeiro, mas, obviamente, pelas regras do Sistema Único de Saúde- SUS quando se tem um caso declarado de surto terão que desembarcar todos, pois já não terão mais controle do cenário, com isso a definição de surto é importante e deve constar na portaria do citado Ministério. Destacou que se eventualmente houver um surto é possível sim desembarcar, visto que, já estava previsto na nota técnica nº 5/2021. Ressaltou que existem algumas dificuldades, uma vez que muitos órgãos e entidades privadas procuraram a ANVISA, onde foi tratado caso a caso. Relatou que neste momento, considerando um novo cenário, precisarão realizar uma conversa com um envolvimento mais técnico. Ressaltou que entende a questão econômica e que a ANVISA é sensível à esta questão, mas existem também as questões sanitárias. Informou que a questão toda é o equilíbrio, até onde a questão sanitária poderá ser flexibilizada em um cenário de pandemia. A vacinação é muito importante e precisarão evoluir, mas quando se fala em vacinação, há um cenário de coletividade, não é uma pessoa vacinada que estaria protegendo toda a população, terão que ter uma imunidade coletiva. Atualmente, nos estudos de Serrana cita-se o quantitativo de no mínimo 70% da população vacinada, visto que é um cenário que ainda está longe e as pessoas vacinadas continuam transmitindo Covid-19. Os dados mais recentes que falam sobre a transmissão de vacinados chegou à conclusão de que poderá reduzir em até 50%, mas 50% continuam transmitindo. Existe um contexto epidemiológico que deverá ser discutido e ainda algumas vulnerabilidades. O governador do Distrito Federal diz que a redução de algumas medidas de mitigação só acontecerá quando atingir 70% da população vacinada e a previsão é de que até final do ano se atinja este índice de coletividade vacinada se continuarem com a vacinação da população no ritmo atual. O cenário é bastante positivo, a questão toda é o *time*, a vacinação hoje pela portaria nº 658, que não é da ANVISA, é interministerial e não está previsto o que foi feito, foi uma abertura ampla, então, agora, os protocolos começarão a ser alterados, a coordenação da questão sanitária em áreas federais é da ANVISA que é uma agência que tem autonomia administrativa e irá tratar e coordenar os temas, consultando a todos. Informou, ainda, que não sabe se haverá tempo para realizarem uma consulta pública no formato das boas práticas regulatórias, mas, pelo menos, uma consulta dirigida deverá ser feita para progredirem. Ressaltou que já estão rediscutindo a nota técnica nº 5/2021 com o novo cenário e com a nova portaria nº 658 para que algumas questões sejam ajustadas.

O Sr. Luís Resano reiterou que o pleito é referente às embarcações de brasileiras operadas por marítimos brasileiros, mas a portaria da ANVISA trata de marítimos vindos de países estrangeiros.

O Sr. Diogo Piloni ressaltou que irão tratar o tema sobre as duas vertentes, estrangeiros e brasileiros, para tentarem evoluírem.

Dando sequência ao próximo tema, o Sr. Diogo Piloni passa a palavra para o representante da ABTRA, Sr. Angelino Caputo.

O Sr. Angelino Caputo, representante da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados, informou que o tema que irá apresentar é um tema conceitual que não chega a ser um alerta, mas é um reforço para uma atuação coordenada e integrada dos diversos órgãos de governo. Ressaltou que se refere à percepção do setor privado que está atravessando um momento de um acelerado nível de mudanças nos processos dos sistemas em todas as áreas e em todos os órgãos e isso acaba afetando na atuação do setor privado.

Destacou que estão implantando o Acordo de Facilitação do Comércio via Portal Único e novas medidas de facilitação, acarretando mudanças na norma de alfandegamento das áreas, nos processos de importação e exportação, no modelo de trânsito aduaneiro e das cargas. Este processo está sendo mapeado com a participação do setor privado e de vários órgãos públicos, mas, às vezes, há dúvidas se todos fizeram o *checkpoint* para se ter uma percepção do impacto em cada área. Recentemente, a Receita Federal atualizou a norma de descarga direta de graneis e ressaltou que não tem certeza se o setor de regulamento de operação dos portos contemplou a nova forma de desembarcar as cargas em função de não ser mais obrigatório ir para uma área alfandegada dentro do porto, pois poderá ser retirado direto de outro veículo que venha buscar a carga no cais. Informou, ainda, que o Vigiagro/Mapa soltou uma norma sobre inspeção de carga de origem animal que existe a construção de uma área frigorificada, uma vez que o setor do porto pode não estar ciente para tomar as providências cabíveis. A Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA, está em um processo de desestatização e os modelos de negócios que operam dentro dos portos estão sendo impactados pelos modelos aduaneiros, então, têm uma série de mudanças em todas as áreas. Ressaltou que sabe que os órgãos do governo se comunicam, mas não sabe até que ponto essa comunicação capta algumas informações. Ratificou que seria, mais ou menos, o que a Casa Civil faz quando tem um projeto estruturante com vários ministérios, tentam fazer uma orquestração, mais conhecida como coerência regulatória, para que as mudanças importantes para o país, de redução do custo Brasil, de desburocratização não deixem pontas soltas. O setor privado terá que acatar as normas dos

órgãos de governo e reforçou aos órgãos de governo que haja um processo que coordene e integre as ações, sempre observando o impacto operacional.

O Sr. Diogo Piloni ressaltou que de uma forma geral estão fazendo muito bem a coordenação, estando mais próximos dos anuentes para operação e comércio exterior do que já foram em outros tempos, com isso, a tratativa é muito próxima da Receita Federal, Vigiagro e SECEX, uma vez que a SECEX acaba tendo um olhar mais sistêmico e estratégico sobre as ações de cada um dos anuentes, sendo muitas inovações importantes ao mesmo tempo e o desafio é fazer a coordenação com vários temas e vários acontecimentos ao mesmo tempo. Ressaltou que existem pessoas qualificadas em cada um dos portos chaves, dispondo de um grande time de agências de governo que, de fato, conseguem enxergar todas as alterações e os efeitos começam a ser percebidos na redução do tempo de anuência, na retirada de obstáculos e gargalos para a movimentação da carga no comércio exterior. Isso se deve ao trabalho individual de cada um dos atores principais no processo e de um esforço conjunto entre as instituições fazendo com que o país seja mais competitivo. Ressaltou que a ABTRA é um parceiro importante para discussões, visto que a entidade, sobre a ótica dos privados, enxerga muito bem o impacto de cada uma das alterações na vida das pessoas e das empresas.

O Sr. Otto informou que o Comitê Técnico de Integração de Sistemas – CTIS, tem acompanhado os projetos que são estruturantes, como a Janela Única Aquaviária, Porto Sem Papel 2.0 e *Port Community System – PCS*, e que são várias iniciativas acontecendo ao mesmo tempo e o desafio é organizar tudo para que seja coerente. Ressaltou que estão aproveitando a grande parceria com a PROCOMEX para a realização de um mapeamento de processos com todos os atores públicos e privados e as expectativas são positivas para avançar estruturalmente em diversos portos e ineficiências ainda existentes.

Continuando com a manifestação dos privados, o Sr. Otto passa a palavra para o Sr. Francisco Carlos de Moraes Silva, representante da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima –FENAMAR.

O Sr. Francisco relatou que as agências marítimas estão sofrendo constantemente com a pena de advertência e suspensão dos agentes marítimos e armadores no Porto de Santos - Multas SISCARGA por aplicação do art.76 da Lei 10.833, de 2003. Está havendo a aplicação, pela fiscalização aduaneira, da pena de advertência quando ocorrem três atrasos por mês na prestação das informações no Siscomex Carga e, no caso de repetição da infração, a suspensão das atividades. A suspensão varia de um dia a um ano e, havendo reincidência, no caso de suspensão poderá ter as atividades cassadas de forma definitiva e ficar impedido de exercer suas atividades profissionais. Ressaltou que se preocupa com o que interfere no comércio

exterior, uma vez que sabem que sem o agente marítimo não conseguirão atracar e nem desatracar o navio. O agente marítimo opera na condição de auxiliar de navegação, ajudando o transportador que vai se entender com a embarcação no porto de origem ou destino, pratica o ato em nome daqueles, não executa e nem produz nenhum documento para prestar informações e é um mero instrumento de interlocução entre aqueles que produzem os documentos e o sistema. A norma impõe ao transportador marítimo a informação quando chega da sua escala, cumprindo todo o rito. Destacou que entendem que além de ser auxiliar de navegação, o agente marítimo é um auxiliar das autoridades brasileiras, cooperando para o controle fiscalizatório das autoridades nas questões de importação e exportação, onde apresentam todas as informações sobre o que ocorre e desenvolve, a bordo da embarcação, sobre a carga movimentada, embarcada e sem embarcar, todos os elementos que envolvem a operação. Então, como instrumento estão sendo penalizados, o que preocupa é que, embora este ato seja único, já está se desdobrando. Em Santos, foram mais 15 agências que tiveram a suspensão das atividades, então como se desenvolve as informações, recebem as informações das embarcações e prestarão assim que o recebem, muitas vezes as informações virão antes tempo, então as prestarão antes, as informações não são reproduzidas pelos agentes marítimos, mas são penalizados, fatores importantes que estão levando em consideração é que, enquanto são autuados por algumas informações que se dizem fora do prazo, isso se faz a defesa administrativa e agendas de sucessos, principalmente no Supremo Tribunal de Justiça-STJ, que os advogados são treinados para desconstituir as autuações, ou seja não pode sofrer autuação, então surgem uma outra autuação paralela de informações por atraso, então terão suas atividades suspensas, portanto como no STJ conseguem desconstituir um auto informando que você é legítimo, uma vez que já foi penalizado e não poderão exercer suas atividades profissionais, então deveriam aguardar as decisões a respeito do procedimento para depois discutirem e entenderem se é compatível para serem penalizados de tal forma.

Destacou que estão tentando resolver a questão de uma forma mais simples, pois até um dispositivo do art. nº 76 que diz que na análise da penalidade deverá ser levado em consideração a proporcionalidade e razoabilidade da infração em função da movimentação, este dispositivo deverá ser regulado por decreto presidencial, uma vez que não há decreto ainda. Acontece que a proporcionalidade e a razoabilidade são inerentes aos atos administrativos, não depende de regulamentação.

Ressaltou que no quesito exportação houve uma questão que quando se tinha um desdobramento das informações, faziam o registro de manifesto de carga, depois o exportador solicitava ao agente que queria desdobrar 50/100 CRs, então quando faziam o desdobramento

se aplicava uma multa de 5.000 (cinco mil) reais por cada um e informando que no caso estaria fora de tempo, pois deveria ser no prazo do registro originário, depois desconstituíram no judiciário, recentemente a Receita Federal mudou e depois retornou o desdobramento como ato de retificação. Ressaltou, ainda, que quando fazem uma movimentação de contêiner, um navio de contêiner faz até 10.000 (dez mil) registros no sistema e se três documentos estiverem atrasados, a agência será advertida e suspensa, então, hoje em dia, as agências são suspensas por não aceitarem a aplicação da proporcionalidade e razoabilidade e não levarem em consideração a necessidade de aguardar o desdobramento das demandas judiciais quando a legitimidade do agenciamento e também observarem que na intervenção, qual será a posição das agências no comércio exterior.

O Sr. Jackson Aluir, representante do Ministério da Economia – RFB, destacou que não poderá se manifestar sobre o caso concreto, mas a legislação é o art. 76, da Lei nº 10.833, de 2003, prevê sanções administrativas, além de penalidades peculiares que estão previstas em outras leis. É uma legislação existente desde a edição da IN RFB 800, de 2007, e que poderia ser aplicada. Ressaltou que concorda que deverão trabalhar na regulamentação, § 5-A do art. 76 da Lei 10.833, de 2003. Informou que já está tramitando internamente na Receita Federal, até por uma solicitação da FENAMAR. Essa mesma solicitação levou a alterações na IN RFB 800, de 2007, que já estão valendo e a edição de uma nota esclarecendo uma série de pontos obscuros sobre o tratamento do tipo de prestação de informações. A RFB está trabalhando na regulamentação e é necessário um decreto que permita à Receita Federal fazer as análises estatísticas para poderem realizar os devidos ajustes, uma vez que é uma atividade administrativa vinculada e se não houver um texto claro, não dará para realizarem interpretações.

Por fim, para apresentar o último tema previsto nesta primeira parte da reunião, o Sr. Diogo Piloni passa a palavra para o Sr. Jovelino Pires, representante da AEB.

O Sr. Jovelino Pires, representante da Associação de Comércio Exterior do Brasil - AEB, informou que há duas grandes preocupações, uma acerca das penalidades referentes as operações de comércio exterior e a outra é a BR do MAR, ressaltou que a AEB está apoiando a PL Nº 4199, mas que não é exatamente o que querem. A Sr.^a Mônica informou que há duas grandes preocupações, uma é o DT-e, uma vez que acabaram de ouvir toda uma colocação da FENAMAR sobre a questão das punições são extremamente desproporcionais. Ressaltou que como está sendo elaborado um novo sistema, gostaria de alertá-los para o perigo de caírem nos mesmos problemas existentes na parte dos agentes de cargas, uma vez que na parte rodoviária envolve mais operadores. Quando se fala em transporte internacional, estão falando em

aumento nos custos que irão acabar na carga e isso tira a competitividade, portanto estão muito preocupados. Os agentes de cargas estão reclamando muito, então estão verificando um novo produto bastante importante em termo de facilitação do comércio e facilitação de documentos, mas com muito mais agentes envolvidos.

A Sr.^a Mônica parabenizou a BR do MAR e ressaltou que a AEB apoia integralmente, visto que é importante para comércio exterior e é fundamental que a Cabotagem ajude a reduzir os custos da tramitação das cargas do interior do Brasil para os portos, então, tem sido uma questão crucial para que passe a ajudar e a atrair mais produtores brasileiros para o comércio exterior, uma vez que o Brasil precisa de exportação. Destacou que estão trabalhando com portos internacionais que se propuseram a fazer uma linha direta, ou seja, estão trabalhando com portos que possam ser uma grande conexão.

A Sr.^a Mariana Pescatori, representante do Ministério de Infraestrutura – MInfra, informou que poderão fazer uma apresentação específica sobre o DT-e para tirarem as dúvidas, mas o primeiro ponto a ser esclarecido é que estão criando uma plataforma de unificação de documentos no âmbito do transporte doméstico e logo terá um impacto no comércio exterior. Informou que já existe uma plataforma que está sendo integrada, a Janela Única Portuária que é o Portal Único de Comércio Exterior para as obrigações relativas à exportação e importação de cargas.

Destacou que foram mapeados 80 documentos que são exigidos. Informou que é bastante pertinente a preocupação em relação a infrações e penalidade e que existe um capítulo que trata especificamente de infrações e penalidade na Lei do DT-e nº 14.206/2021, sancionada recentemente, que é bastante exaustivo em relação à dosimetria, responsabilidades, possibilidade de receberem advertências, multas, valores máximos e mínimos e especificamente em relação ao Transporte Hidroviário e Aquaviário. A responsabilidade de normatizarem e prepararem a parte infracional será feito pela ANTAQ, as discussões serão feitas no âmbito do Comitê Tripartite que foi criado pela Lei nº 14.206/2021. Informou, ainda, que estão finalizando uma minuta de decreto que será disponibilizada para o setor contribuir, uma vez que vários pontos do decreto demandam regulamentação, mas nem tudo estará no decreto pois haverá uma portaria do MInfra referente a regulamentação e também às resoluções das agências reguladoras vinculadas ao MInfra, que irão detalhar os procedimentos e como irá funcionar o documento, mas é importante que todos contribuam no decreto para que possam levar as preocupações para dentro da regulamentação.

Ressaltou que o objetivo do DT-e é fazer uma informatização documental e realizar toda a parte de fiscalização de forma eletrônica evitando a parada do caminhão. Assim, as

preocupações em relação ao aumento de custos irão diminuir com o resultado do DT-e, unificando a plataforma, tendo um único documento federal a ser emitido e, assim, reduzindo os principais custos por parte das empresas. Por outro lado, quando fala-se em ter uma fiscalização eletrônica que possa permitir implementar balança dinâmica nas rodovias, ter leitura automatizada na entrada dos terminais, tudo sendo repassado para os órgãos públicos para que façam as fiscalizações e evitando a parada dos serviços logísticos, onde terão a possibilidade de redução de custos.

O Sr. Otto Burlier concluiu a primeira parte aberta da reunião que contou com a contribuição das entidades privadas, agradecendo a presença de todos, reforçando que, independente das reuniões da Conaportos, estará sempre à disposição para receber sugestões, críticas e, eventualmente, endereçar os temas, mesmo que não tenham relação direta com a Conaportos e que o setor privado será sempre bem-vindo às reuniões da Conaportos.

2.3 Apresentação de temas oriundos dos CLAPS – Comissão Local de Autoridade nos Portos

Dando início às apresentações, o Sr. Otto ressaltou a importância da participação dos portos, uma vez que apresentam as demandas locais não só dos portos como também dos atores públicos presentes nos portos. Logo, passou a palavra para a Sr.^a Mayhara Chaves.

A Sr.^a Mayhara Chaves, Presidente da Companhia Docas do Ceará - CDC e também Presidente da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias- ABEPH, informou que, recentemente, fizeram um levantamento e identificaram solicitações de um mesmo órgão em vários estados, tais como Receita Federal, VIGIAGRO/MAPA, ANVISA e Polícia Federal, ou seja, a maioria dos órgãos intervenientes. Então, alguns órgãos exigem alguns instrumentos para funcionarem dentro do porto, nada mais justo que seja fornecido infraestrutura, imobiliário e alguns itens necessários para execução das atividades dos órgãos, porém foi observado que alguns órgãos solicitaram itens além da capacidade técnica dos portos. Em alguns estados, foi relatado que o VIGIAGRO solicitou aquisição de luvas, facas e materiais de consumo, em outros estados, as solicitações vieram da ANVISA, ou seja, para alguns portos são pedidos um arcabouço completo de materiais e para outros são solicitadas coisas mais simples como a estrutura. Ressaltou que não se exime de fornecer a infraestrutura e as coisas corriqueiras do dia a dia, mas alguns pedidos fogem um pouco do entendimento de aquisição, uma vez que seria um pouco mais complexa a aquisição ou talvez até adquira de forma equivocada. Outro ponto está relacionado aos prazos dados para os portos adquirirem equipamentos, uma vez que

ocorreram alguns prazos entre 30 e 60 dias e os portos públicos, se não for algo de prateleira, dificilmente serão atendidos, visto que para iniciar um processo licitatório demorará entre 90 e 180 dias para a aquisição. Ressaltou que entende o quantitativo de funcionários e servidores nos diversos órgãos, mas em certos momentos dificulta o trabalho das autoridades portuárias, exemplo – inspeção de cargas, alguns portos reclamam que quando chega sexta-feira às 17h não tem mais ninguém para inspecionar cargas, então, a carga fica aguardando a inspeção até segunda-feira, isso acaba onerando em custos os portos, o operador portuário. São vários entes que são onerados em cima disso e estão tendo dificuldades do trabalho 24h de vários órgãos, principalmente, no que diz respeito aos finais de semanas, além da falta de padronização das solicitações, uma vez que cada regional interpreta a legislação de uma forma e faz as solicitações das suas necessidades de forma distintas e com prazos distintos. Destacou que queriam ver a possibilidade de ter um regramento a nível nacional e que caso seja necessário poderão encaminhar todas as informações do levantamento que fizeram.

O Sr. José Marcelo Nogueira Maziero, representante do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – VIGIAGRO, informou que são exigências que não conseguem ser padronizadas em cada ponto de entrada. Ressaltou que os pedidos não foram feitos recentemente e que estão desde 2017 realizando a habilitação dos pontos de entrada no país, ou seja, melhorando as condições de trabalho para realização da inspeção no ponto de entrada não prejudicando o produto que está entrando no país e que desde 2017 estão comunicando todos os portos, aeroportos e fronteiras para irem adaptando, principalmente, nos tratamentos onde eram administrados pela Receita Federal. Relatou que abriu-se a oportunidade do setor privado realizar melhorias nos pontos de entrada, nos portos não foi cogitado, mas nas fronteiras foi cogitado e o setor privado já investiu em câmaras frias, equipando com equipamentos como câmeras, luz negra, ganchos para pendurar carnes, ou seja, todos os equipamentos necessários no momento de uma inspeção.

A Sr.^a Mayhara ressaltou que a dificuldade é a especificação, visto que os documentos são muito genéricos, então, teriam que enviar um termo de referência com as especificações técnicas dos equipamentos pois, normalmente, a lista com o requerimento chega com prazo de atendimento de até 60 dias. Informou que dentro da Comissão Local de Autoridade nos Portos – CLAPS tentam negociar direto com quem está na ponta e de certa forma, dependendo do porto, conseguem uma flexibilização dos itens, mas alguns portos ainda continuam questionando.

O Sr. Jackson Aluir informou que existe o Comitê Nacional de Facilitação que congrega os órgãos públicos em interferência no comércio exterior e que a questão do horário é um tema

que poderia ser levado para a próxima reunião do Subcomitê de Cooperação que é justamente onde a Comissão de Facilitação trata com os privados e onde poderão realizar uma discussão a nível nacional.

O Sr. Otto ressaltou que em relação à questão dos portos 24hs e as demandas nos finais de semana, são demandas antigas pois entendem as dificuldades de pessoal, uma vez que nem todos os órgãos terão capacidade de atender plenamente e, ao mesmo tempo, estão trabalhando em diversos projetos de melhorias tecnológicas e automatização de procedimentos. Informou que há também um tópico que é tratado no Comitê Técnico de Modernização e Desempenho-CTMD e sugeriu ao Sr. Jackson (Receita Federal) para tratarem os temas em conjunto, uma vez que são temas correlatos. Destacou que sobre a questão de buscarem algum tipo de padronização ou uniformização de procedimentos, poderão receber via Conaportos e realizarem uma compilação dos principais pontos que os portos vêm recebendo, visto que cada porto tem suas singularidades, mas poderão buscar uma padronização.

O Sr. Diogo Piloni ratificou que é um tema importante pois envolve o dia a dia de diversos anuentes, justificando a organização e padronização no limite do que é possível, mas acredita-se que boa parte das questões são padronizadas. Sugeriu que tratassem do tema no Comitê Técnico de Modernização e Desempenho-CTMD, com a participação da ABEPH nas reuniões.

O Sr. Cleydson, representante do Porto de Imbituba, ressaltou que sobre a questão de padronização ou não de procedimentos com órgãos públicos, houve dois casos, um deles é referente aos temas de cessão de uso não oneroso para os órgãos públicos quando estão representando Receita Federal, Antaq, Anvisa e outros. Sugeriu pactuarem com os portos em terem uma exploração mais regularizada do espaço, ou seja, ocupar o espaço e não afetar as operações pela característica da prestação de serviços. No entanto, depararam-se com uma situação da Vigiaagro na qual não foi possível pactuar o termo de cessão de uso não oneroso, pois houve interpretações diferentes do jurídico do Porto de Imbituba e Vigiaagro, em função de que no termo de cessão de uso não oneroso da portaria nº 51 do MInfra, a assunção dos custos seria do cessionário após a pactuação então, por este dispositivo, não conseguiram firmar o termo com a Vigiaagro. Ressaltou que enviaram um e-mail para a SNPTA para discutirem o assunto. Informou que no setor portuário estão com duas legislações diferentes, a legislação da Vigiaagro que diz que o cedente tem de arcar com os custos e na portaria nº 51 possui um dispositivo dizendo que os custos seriam arcados pelo cessionário, então, talvez seria uma oportunidade de estarem padronizando a legislação para quando forem pactuar o termo não oneroso não possuam ruídos na comunicação.

A Sr. Mayhara ressaltou que existem outras instalações com o mesmo problema, Receita Federal, Anvisa, Vigiagro e Antaq precisam do termo e alguns ainda não assinaram o termo de cessão de uso não oneroso.

O Sr. Otto destacou que irá agendar uma reunião específica para entenderem os casos concretos para em seguida buscarem soluções.

Em seguida, informou que anualmente terão que cumprir um decreto presidencial onde terão que atualizar não só os Comitês existentes, como também os Claps. Assim, em breve, será encaminhado para os membros uma nova resolução com a intenção de renovar os Claps existentes e, eventualmente, criar outros Claps. Ressaltou que terão que realizar as renovações e criações até o final de outubro e, oportunamente, será enviado aos membros para deliberação formal pela Conaportos.

2.4 Apresentação do CTMD - Atualização do projeto de mapeamento dos indicadores portuários.

O Sr. Otto iniciou informando-os sobre o andamento do projeto proposição de indicadores de desempenho portuários desenvolvido pelo Comitê Técnico de Modernização e Desempenho (CTMD), em parceria com Confederação Nacional dos Transportes –CNT, que contratou a Fundação Dom Cabral - FDC para realização da proposição de indicadores de desempenho. Logo, passou a palavra para o Professor Newton Pereira.

O Professor Newton, representante da Fundação Dom Cabral- FDC, iniciou informando que o projeto está dividido em três grandes grupos:

- Grupo Foreland, que é um grupo onde se tem uma integração do navio com o porto, atracação, operação e desatracação;
- Outro grupo que trata a questão das cargas: importação, descarga, inspeção, liberação e entrega. Exportação, recebimento, inspeção, liberação e embarque.
- Grupo Hinterland que trata da coleta de entrega, ou seja, os acessos que chegam ao porto para que a carga possa entrar e sair.

Ressaltou que a FDC conversou com os intervenientes que trabalham diretamente com o processo: Marinha do Brasil, Mapa/Vigiagro, Receita Federal, Polícia Federal, Anvisa, Autoridades Portuárias, além de terem consultado a Antaq e EPL ao longo do desenvolvimento do projeto.

Destacou que incluíram uma linha do tempo para o desenvolvimento do projeto. O projeto teve início em 10 de maio de 2021 e ao longo do período tiveram uma série de reuniões com todos os órgãos intervenientes coletando dados, discutindo e chegando ao primeiro consolidado para a primeira fase do painel de indicadores, a primeira fase chamada de desempenho operacional, onde irão avaliar a questão do Foreland, com medidas de tráfego, ou seja, terão indicadores relacionados ao navio, bem como a sua movimentação e produtividade das cargas nos terminais portuários. Então, no primeiro bloco que refere-se a medida de tráfego, irão observar a quantidade de escalas por mês, espera média para atracação em horas, espera média para operação do navio, tempo médio de operação do navio, espera média para desatracação e o tempo médio de estadia do navio no porto. Basicamente já estão trabalhando com a base de dados da Antaq e do Porto Sem Papel -PSP que irão auxiliar no fornecimento e cruzamento dos dados. Do ponto de vista da movimentação e produtividade terão um conjunto de 08 indicadores que irão tratar especificamente da tonelada movimentada no sentido de importação, exportação e cabotagem e no painel poderão ter níveis de seleção e identificação por meio de escala em terminal, contêineres movimentados, carros movimentados, passageiros movimentados e tonelada movimentada por hora, por terminal. Contêineres movimentado por hora por terminal, trens movimentados por horas, carros movimentados por hora e por terminal e taxa de ocupação média dos berços por terminal, isso fornecerá as medidas de desempenho operacional para os gestores observarem como está a performance do ponto de vista dos cinco portos e dos respectivos terminais que fazem parte do complexo. A próxima etapa envolve especificamente os órgãos anuentes, onde fizeram uma rodada de discussão com os anuentes e onde chegaram aos indicadores:

- Tempo médio de anuência da Autoridade Portuária na atracação;
- Tempo médio de anuência da Polícia Federal na operação;
- Tempo médio de anuência da ANVISA na operação;
- Tempo médio de anuência da Autoridade Portuária na operação;
- Tempo médio de anuência da Marinha na desatracação;
- Tempo médio de anuência da Polícia Federal na desatracação;
- Tempo médio de anuência da Autoridade Portuária na desatracação.

Para o grupo de desempenho operacional foram consolidados 22 indicadores que compõem o painel.

A segunda etapa, chamada de conectividade, terá o objetivo de avaliar a fluidez do sistema, neste contexto tiveram uma interação com os órgãos anuentes, onde foram definidos 09

indicadores da Receita Federal, olhando do ponto de vista dos respectivos canais: verde, amarelo e vermelho, obtendo três blocos de três indicadores;

- Tempo entre o Registro da DI x Desembaraço (canal verde, amarelo e vermelho);
- Tempo de Registro da DI x Parametrização (canal verde, amarelo e vermelho);
- Tempo entre Parametrização x Desembaraço (canal, verde, amarelo e vermelho).

Terão 4 indicadores da Vigiagro/MAPA, que já foram estabelecidos que são:

- Percentual de unidades de cargas liberada sem inspeção (nível verde);
- Tempo entre a presença de carga e a efetiva verificação da embalagem de madeira;
- Tempo entre a Presença de carga X Deferimento da LI;
- Percentual de LI's deferidas sobre águas (deferimento antes da presença de cargas).

Destacou que fecharam 13 indicadores oriundos dos respectivos anuentes, em seguida, os indicadores da Hinterland, indicadores oriundos dos anuentes – Autoridades Portuárias:

- Quantidade de caminhões \tendidos no porto por mês;
- Espera média de caminhão para ser atendido no porto;
- Tempo de estadia do caminhão no porto;
- Quantidade de trens atendidos no porto por mês;
- Espera média de trens para ser atendido no porto;
- Tempo de estadia do trem no porto;
- Distribuição dos modais dos sistemas de transportes terrestre;
- Aderência de agendamento de caminhões x realizados

Então chegaram ao total de 43 indicadores e como que os indicadores foram consolidados dentro da sua evolução: primeiro tiveram o Termo de Referência –TR que contemplava 74 indicadores. Do TR tiveram uma reunião com os diversos atores para que pudessem refinar os indicadores e depois tiveram o primeiro relatório em que apresentaram as características de cada um dos indicadores com suas máscaras de cálculos, posteriormente realizaram novas reuniões específicas com os atores que resultou em uma sugestão da consultoria com 48 indicadores no qual ouviram novamente e refinaram junto com os órgãos e, por fim, chegaram na reunião da Conaportos com todos os alinhamentos que foram realizados no grupo de 43 indicadores para a primeira fase do painel.

Tempo como base de dados, dados que virão da Antaq, Porto Sem Papel – PSP, dados que eventualmente virão das autoridades portuárias, Vigiagro e Receita Federal, alguns dados como da Anvisa, Marinha e Polícia Federal são possível retirar do PSP, então já fizeram o mapeamento de todas as fontes de dados para o painel. Na consolidação terão a seguinte indicação para a primeira fase do painel:

- Desempenho operacional: 7 indicadores oriundos dos anuentes e 15 de gestão estratégica dos portos, totalizando 22 indicadores.
- Conectividade: 13 indicadores oriundos dos anuentes e 08 de gestão estratégica dos portos, totalizando 21 indicadores, ou seja, desempenho operacional mais conectividade, o painel na primeira fase terá 43 indicadores, em seguida apresentou o cronograma do projeto.

O Sr. Otto ressaltou que buscaram no projeto a parceria de todos os atores e dentro do MInfra estão utilizando fortemente a expertise da Antaq e EPL, e ao final do trabalho construir o painel. Destacou que em breve irão construir a minuta de painel, mas lembrando que a motivação principal é construírem um painel que consigam acompanhar a fluidez da carga, desde a chegada/saída do navio, operação das cargas dentro dos portos, entrada e saída pelos *gates* tanto rodoviário quanto ferroviário. Serão melhorias sucessivas e a ideia é aprimorar ao longo do tempo, mas o objetivo é unir tudo e avançar para próxima etapa que é começar a testar nos cinco portos que são pilotos no projeto e, depois da conclusão do projeto, poderão criar para os demais portos públicos ou eventualmente até portos privados, mas será um processo de avanço contínuo.

O Sr. Alexandre Cursino, representante do Ministério da Defesa – Marinha do Brasil, ressaltou que foram colocados 42 indicadores e sugeriu a criação de um indicador mais global, do tempo de desempenho no porto comum como um todo e com isso terão a possibilidade de possuírem um painel de competitividade e desempenho entre os vários portos que compõe o sistema, uma vez que 42 indicadores são importantes para uma comunicação local mas para terem respostas mais estruturantes entre várias autoridades envolvidas com a fronteira, em setores mais generalizados, em determinado tipo de aprimoramento ou criarem dados base, que é a chegada de uma navio a linha de trajeto e a carga que chegou ao porto seja despachada da maneira mais rápida, então, a sugestão é que avancem na consolidação de um ou dois indicadores globais.

O Sr. Fernando Cesar, representante da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH RO, ressaltou a necessidade da análise das popularidades da navegação de interior, uma vez que é importante entenderem que a canalização do escoamento da produção agrícola é facilitada pelos portos que estão no interior do estado. Afirmou que o estado tem uma visão de entendimento que um pequeno produtor contribui em grande parte com a produção de soja, então, necessitam dos canais de saída de escoamento tanto na produção agrícola quanto na extração de minério.

O Sr. Fernando Serra, representante da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, ressaltou que considerou relevante às ponderações do Sr. Alexandre Cursino que, quando consideram um conjunto de indicadores talvez não entendam a análise de tudo. Destacou a experiência da Antaq na determinação e aplicação de métodos de multicritério, como o IDA. Quando aprofundam a análise do indicador IDA, indicador ambiental da Antaq, se aprofundarem verão que existe um conjunto de mais 50 indicadores associados e que através de um método de multicritério chegam a um único indicador, através de um indicador e de um mapeamento, ponderações e metodologias possam aplicar uma solução para que se chegue a um indicador único. Destacou que a visão que o Sr. Otto poderá ser conduzida a um indicador único. Com relação aos dados, a Antaq tem certa experiência na aquisição de indicadores, os indicadores que porventura não sejam contemplados na primeira fase, serão desenvolvidos para que os portos possam colocar dentro do painel de uma maneira mais rápida e com certeza os três portos do projeto piloto seriam capazes de fornecer os dados, mas isso será bem implementado, uma vez que todos os indicadores serão bem mapeados e documentados, então, os portos terão oportunidade e tempo para se adequarem.

O Professor Gustavo Costa, representante da Fundação Dom Cabral – FDC, informou que discutiram bastante a questão de terem um indicador que medisse a fluidez da carga, uma vez que é de interesse de todos buscar uma produtividade maior nas interfaces operacionais dos portos, o que existe lá fora é a medição da fluidez da carga, ou seja, medir a origem e destino. Destacou que nas avaliações que foram feitas não possuem acesso a saída da carga, o que está relacionada aos SISCARGA e na base de dados ainda não conseguiram extrair os dados. Informou que na medida em o Portal Único fluir voltarão a tratar do tema (indicador de Fluidez da Carga) na reunião.

O Sr. Ranieri Pimentel, representante do Complexo do Pecém, ressaltou que como todos sabem, o conjunto de indicadores 43 é relevante, mas é importante terem algo para consolidar e levar uma informação única, para mensurar e ranquear as informações, uma vez que não precisam criar somente um indicador, conseguem fazer, por exemplo, um peso diferente para a navegação interior ou para comparar com o pessoal externo, o fato de se terem uma riqueza de 43 indicadores daria para compor com pesos diferentes vários tipos de itens dependendo do ponto de vista que estejam abordando. Em relação a próxima etapa é extremamente válido recuperar em tempo hábil para compor periodicamente os indicadores.

O Professor Newton ressaltou que no primeiro momento já conseguem ter uma ideia olhando porto a porto o tempo médio de estadia do navio, isso dará uma ideia de performance, ou seja, quanto tempo em média o navio está esperando em um determinado porto. Ratificou

que todos as sugestões apresentadas serão verificadas e irão averiguar se existe a possibilidade de traduzirem em um indicador global para a primeira, mas se não for possível, ficarão com a missão para a segunda fase. Enfatizou, ainda, que todas as autoridades portuárias e órgãos anuentes que participaram do projeto deram uma grande quantidade de informações que subsidiou para chegarem aos 43 indicadores.

O Sr. Diogo Piloni ratificou que a proposta dos indicadores e da primeira fase colocada pelo Professor Newton será aprovada com as ressalvas que foram colocadas e que nas etapas subsequentes se verifique a possibilidade de um indicador único, ou seja, um indicador global e observem as questões e peculiaridades de portos fluviais.

2.5 Projeto PSP 2.0

Dando continuidade às apresentações o Sr. Otto informou sobre o andamento dos projetos desenvolvidos pelo Comitê Técnico de Integração de Sistemas – CTIS, tais como Porto Sem Papel - PSP 2.0, Janela Única Aquaviária e *Port Community System – PCS*, ressaltou que em relação ao PSP 2.0 estão promovendo uma série de melhorias da experiência do usuário do Porto Sem Papel, apresentando maior qualidade das informações, padronizando e aperfeiçoando os processos do setor portuário, desburocratizando os procedimentos de tempo de atracação dos navios e consequentemente reduzindo custos das operações. Destacou que houve algumas entregas no último trimestre, tais como:

- Unificação do login único dos sistemas (fase 1 JUA);
- Integração ao Sistema da Marinha para pagamento da Tarifa de Utilização de Faróis – SISTUF;
- Integração ao Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo – SISTRAM;
- Integração da funcionalidade Parceiros da Estadia - Compartilhamento de informações do DUV's;
- Implantação do Painel de indicadores para mensuração dos tempos atuais do PSP.

Ratificou que o PSP 2.0 está sendo realizado paralelamente a Janela Única Aquaviária e que algumas entregas são dos dois projetos, fase 1: login Único, fase 2: Integração de tabelas de cadastro, fase 3: Análise e melhorias futuras do processo de negócios, Mapeamento TO-BE do processo unificado entre PSP e do novo processo de carga e trânsito aquaviário, em parceria com o setor privado e especificamente sobre o PCS. Recentemente houve uma reformulação do projeto apoiado pela Embaixada Britânica, inicialmente eram três anos de projeto, mas em

função de restrições orçamentárias do governo Britânico, houve a necessidade de um replanejamento do projeto.

Ressaltou que o projeto tem três grandes eixos: governança, processo e sistema. Afirmou que houve um grande avanço principalmente no eixo de processos, sendo iniciadas discussões no eixo governança e as especificações no eixo de sistema, mas pela revisão do escopo do projeto tiveram que focar no eixo governança, ressaltando que o objetivo do projeto é avançar na direção do estabelecimento do plano de negócio do PCS, manter as comunidades portuárias engajadas, gerar impacto positivo no nível local (mapeamento de processos) e gerar impacto positivo a nível nacional (foco multiporto). Compor um grupo de stakeholders economicamente relevantes que possam auxiliar no desenvolvimento do plano de negócios e na tomada de decisões estratégicas relativas à implementação do PCS nos portos de Santos e Itajaí que certamente irá regar benefícios que poderá ser aproveitados nos outros dois portos e certamente para os outros portos brasileiros, a ideia é entregar o plano de negócio que deixará claro quais são os custos, investimentos e receitas que poderão ser oferecidas a partir de um PCS e com isso ajudar na tomada de decisões dos players locais na governança de cada uma das comunidades portuárias.

O Sr. Alexandre Cursino sugeriu tratarem do tema indicador global no CTIS para que possam discutir quais seriam as providências da integração do sistema e quais informações precisariam para melhorar a performance dos portos.

O Sr. Fernando Biral ressaltou que os portos têm uma enorme integração com os dados utilizados no PSP e destacou que seria interessante uma reunião com as autoridades portuárias para discutirem sobre os avanços, uma vez que muitos não conhecem as melhorias que foram implementadas no sistema.

O Sr. Otto informou que o projeto foi qualificado no projeto do Ministério da Economia chamado Startup.gov, onde formaram uma equipe com pessoas qualificadas em diferentes especialidades que estão alocados temporariamente na SNPTA para dar um salto de qualidade no PSP.

2.5 Assuntos Gerais - Alteração da Resolução nº 3, de 27 de maio de 2020 Conaportos –

O Sr. Marcelo João, representante do Ministério da Justiça – DPF, informou que a Resolução da Conaportos foi promulgada em atenção a crise do Covid – 19 e qualquer fator relacionado a eventual contaminação dos trabalhadores portuários era algo de muita preocupação, então, a Conaportos em conjunto com a Conaportos publicaram uma orientação para que houvesse a suspensão do controle biométrico mas, atualmente, com boa parte das

pessoas já vacinadas a eventual identificação do controle biométrico não será um fato a colaborar para retomada da pandemia. Existe outras questões relacionadas à segurança, uma vez que estão enfrentando vários problemas relacionados ao controle de acesso. O controle de acesso é um dos pilares do código LSDS, parâmetro internacional, então estão solicitando à Conaportos a reforma da resolução anterior no sentido da retomada imediata do controle por biometria nos pontos de acesso aos portos organizados e instalações portuárias, visto que foi um pleito das autoridades privadas.

O Sr. Diogo Piloni ressaltou que é demandado por diversas frentes privados e autoridades portuárias. Informou que houve uma discussão com o Ministério Público do trabalho, mas de fato é uma questão de aprimoramento do conhecimento de transmissão da doença, haja visto que deixa de ser uma questão prioritária. A proposta é encaminhar para deliberação do grupo que compõe a Conaportos a alteração do texto anterior.

O Sr. Alexandre Cursino sugeriu que para aprovar o retorno deve-se recomendar que junto aos locais de biometria, disponibilizasse materiais como álcool em gel para que o trabalhador faça a sua higiene pessoal.

O Sr. Diogo Piloni informou que irão encaminhar proposta de alteração do texto por e-mail para os membros se manifestarem e após as manifestações encaminhará para o coordenador da Conaportos, Sr. Marcelo Sampaio, assinar e, posteriormente, farão a publicação da medida.

2.7 Apresentação do projeto - Sistemas de Gerenciamento e Informação do Tráfego Embarcações (VTMIS)

O Sr. Otto informou que é um projeto relevante e que estão atuando em conjunto com a Conportos e os diversos atores públicos que estão presentes na Conportos. Ressaltou que o projeto tem bastante complementariedade com o e-Navegation e SisGAZ da Marinha e com as autoridades portuárias. Ressaltou, ainda, que entendem que com a implementação de novos projetos, a atuação de diversas autoridades públicas poderá ser apoiada. Destacou que existem notícias positivas em relação ao Porto de Vitória, em que outros atores são apoiados fortemente com o uso de tecnologias como o VTMIS. Em atuação com a Conportos e Ministério da Justiça solicitaram o viés de segurança pública, além do viés de eficiência operacional que é de interesse de todas as autoridades portuárias, mas na visão da segurança pública quais seriam os portos prioritários para serem implementadas soluções parecidas com o VTMIS. Foram colocados 17 portos como prioritários, dos 17 portos alguns já estão com iniciativas em andamento, os demais ainda estão em engajamento e a intenção é apresentar as informações

rotineiramente na Conaportos, uma vez que o projeto trará benefícios para todos os atores, além das autoridades portuárias e os diversos órgãos públicos que atuam nos portos.

Ressaltou que estão concluindo o levantamento, mas que já estão atuando em conjunto com os portos de Santos, Rio de Janeiro, Rio Grande, CDP e Salvador e pretendem colher informações sobre os demais portos para realizarem um *meet* com as demandas trazidas via Conportos. Como todos sabem, está sendo discutido a desestatização do porto de Santos e a intenção é que ao longo do próximo ano ocorra a desestatização e entregar para o concessionário uma obrigação para implementação do VTMS. O porto do Rio de Janeiro já está implementando as primeiras tecnologias focando inicialmente no LPS.

O Sr. Otto apresentou uma tabela do projeto com os custos e planejamento nos portos de Santos, Rio de Janeiro, Rio Grande, CDP e Salvador.

O Sr. Fernando Biral informou que recentemente a diretoria do porto de Santos aprovou a contratação da Fundação Ezut e pretendem começar os estudos no início de outubro para o projeto Az e já definiram local e, principalmente, a localização dos radares.

O Sr. Rodrigo Português, representante do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, informou que o DNIT tem um campo a cooperar, que são as hidrovias de Porto Velho, Santarém, Manaus e talvez o gargalo na região dos estreitos. Ressaltou que não saberá como fazer os endereçamentos das demandas, sabendo que existem alguns gargalos.

O Sr. Diogo Piloni ressaltou que é um desafio interessante, visto que ainda estão falando de grandes distâncias para monitoramento de embarcações, gerenciamento de embarcações, com investimentos grandes e sem uma capacidade de geração de receitas, então, estão discutindo alternativas, algumas possibilidades de parcerias com iniciativa privada e concessões de trechos hidroviários, levando a qualificação do primeiro projeto de concessão de hidrovias que é a da Lagoa Mirim já qualificado no PPI. Deve-se receber nos próximos dias uma primeira versão de estudos doados por empresas privadas e, certamente, os recursos de sistema de monitoramento de tráfego é algo que já está no escopo para que seja avaliado.

O Sr. Henrique Ilha, representante da Superintendência do Porto de Rio Grande – SUPRG, informou que customizaram uma espécie de *easy* que irá custar em torno de 3 milhões ao ano/porto já incluso a manutenção e constante atualização tanto do *Hardware* quanto do *Software*, integração com o simulador e uma análise constante do banco de tráfego.

O Sr. Diogo Piloni propôs aos anuentes realizar uma carta da Conaportos direcionada ao Ministério da Economia manifestando a importância da questão que já está sobre análise da Receita Federal quanto as excepcionalidades ou possibilidade de o agente público, na apuração

do descumprimento da norma dos agentes e operadores, possam levar em consideração a proporcionalidade e a razoabilidade para o encaminhamento dos casos.

O Sr. Jackson Aluir ressaltou que terão que realizar a regulamentação do § 5-A do art. 76 da Lei nº 10.833, de 2003, havendo a regulamentação poderão trabalhar com a margem maior do que três ocorrências, dependendo do volume de operações terão um percentual que poderá ser tolerado ou não.

O Sr. Diogo Piloni ratificou que o Professor Newton informou que no mapeamento dos processos para estabelecer os parâmetros de desempenho havia uma dificuldade no que diz respeito a carga quando sai dos portos, uma vez que havia necessidade de acesso a informações do SISCARGA para que pudessem elaborar os indicadores e monitorarem os parâmetros de desempenho.

O Sr. Jackson Aluir ressaltou que a Receita Federal controla o sistema de controle de carga até a saída do recinto alfandegado, ou seja, o controle é da entrada no país, na tramitação interna e saída do recinto com a carga desembaraçada.

3. ENCERRAMENTO

O Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA/MInfra, Sr. Diogo Piloni, agradeceu a todos pela disponibilidade de estar em mais uma reunião nas tratativas dos assuntos no âmbito da Conaportos e lavrou-se a presente ata que, aprovada, será assinada preferencialmente por meio eletrônico pelos membros da Comissão.