



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
30ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO COMITÊ TÉCNICO DE MODERNIZAÇÃO
E DESEMPENHO (CONAPORTOS/CTMD) 2021

Data: 02 de setembro de 2021

Horário: 10:00h

Local: Vídeo conferência pelo *Teams* – sala virtual

Membros presentes:

Ministério da Infraestrutura -

Otto Burler – 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 de Souza Machado – Coordenadora Geral de Gestão de Portos e Coordenadora Suplente do (CTMD)

Casa Civil da Presidência da República - CC

Marco Antônio Vivas Motta – Suplente

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Cezar Sales – Suplente

Ministério da Economia – RFB

Marcelo de Sousa Sateles – Titular

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - VIGIAGRO

André Minoru Okubo – Titular

Convidados:

Ministério da Infraestrutura

Vinícius Gouveia Scartezini de Rezende

Carlos Vinícius Brito Reis

Paula El-Jaick de Barros Franco Yida

Carlos Omildo dos Santos Colombo

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Paulo Marcelo Loer

Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA

Igor Ticchetti Kishi

Diego da Silva Moreira

Agência Nacional de Transportes Aquaviário – ANTAQ

Fernando Serra

Fundação Dom Cabral -FDC

Paulo Resende

José Irley Ferreira Júnior

Newton Narciso

Karine Romano

Marcela Cohen

Henrique Martins Rocha

Empresa de Planejamento e Logística - EPL

João Humú

Lilian Soares

Administração de Portos Paranaguá e Antonina – APPA

Honorato

Porto do Pecém

Raniere Fontenele

George Braga

Keilla Farias Castro

Porto Paraná

Carlos Eidam de Assis

Portos de Santos

Claudio Bastos

1. ABERTURA:

O 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), Sr. Otto Burlier, iniciou saudando os membros e convidados presentes na sala virtual, informando-os que o objetivo da reunião será apresentar o andamento do trabalho de Indicadores de Desempenho.

2. APRESENTAÇÕES

2.1 Validação dos indicadores da FDC.

O Sr. Otto Burlier informou que, recentemente, houve uma reunião do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho - CTMD, onde houve uma apresentação da Fundação Dom Cabral- FDC, sobre o status do projeto e, posteriormente, compartilharam a apresentação para contribuição dos participantes. Ressaltou ainda que a expectativa é apresentar efetivamente a proposta inicial dos indicadores de desempenho na próxima reunião da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos, para que seja validada pelos participantes. Em seguida darão sequência ao trabalho e então entrarão na segunda fase com os portos definidos como pilotos dentro do projeto para testarem e verificarem as informações e avançarem de acordo com a cronograma.

Informou ainda que o desafio é já pensando na próxima Conaportos e, principalmente, vislumbrando um painel com dados consolidados e estratégicos. Tentar reunir e resumir poucos indicadores que, de alguma forma, tentam mostrar o desempenho de cada um dos órgãos e Autoridades Portuárias nos Portos Organizados. Ressaltou que foi solicitada para a FDC uma proposta para apresentação. Abriu a palavra para os órgãos presentes contribuírem. A meta seria levar para a próxima reunião da Comissão Nacional, uma proposta acordada entre os presentes na reunião do CTMD.

O Sr. Otto ressaltou que convidou o Sr. Carlos Vinícius Brito, Ouvidor do MInfra, uma vez que ele tem bastante conhecimento na parte de indicadores.

O Sr. Marco Antônio Vivas Motta, representante da Casa Civil da Presidência da República – CC, se manifestou ressaltando que analisou os indicadores e notou a falta de indicadores macros. Os apresentados são indicadores de anuência da Marinha, Anvisa, Mapa e das administrações portuárias. Destacou que um painel acompanhado pela Conaportos deveria conter alguns macro, uma vez que o MInfra já divulga estes pelas redes sociais, exemplos: movimentação mensal e anual de cargas nos portos, crescimento da movimentação de carga no porto de Santos. Esses são indicadores macro de eficiência portuária que podem comparar o

Brasil com os demais países e o índice de desempenho do Banco Mundial. Destacou ainda que é o começo das discussões e que ainda está em construção, mas pela análise inicial que faz, faltam alguns outros macro que talvez o MInfra já possua, mas que não constavam na apresentação do quadro.

O Sr. Otto destacou que houve uma preocupação sobre a redução da quantidade de indicadores. Havia muitos. O painel é estratégico e voltado para Conaportos, Secretário de Portos, órgãos anuentes e eventualmente até para o Ministro, caso ele tenha algum interesse em verificar. Ressaltou que é importante terem alguns indicadores estratégicos e macros do setor, mas que a demanda original é a construção de algo voltado apenas para Comissão Nacional. Existem outras iniciativas em andamento no MInfra e outros indicadores. Informou que, uma vez a cada trimestre, ocorre uma reunião com RAE, que é um sistema de acompanhamento do MInfra e, no início de cada reunião, são apresentados grandes indicadores do setor para que observem se estão coerentes com os objetivos maiores dentro do MInfra. O painel ainda está em construção, e não necessariamente atenderá todos os objetivos. A Empresa de Planejamento e Logística – EPL, que tem um Observatório Nacional de Logística, e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, que é responsável pelo anuário estatístico, estão ajudando na construção desse painel. O grande desafio é tentar organizar um conjunto de informações. Existe ainda o Planejamento Portuário e, dentro dele, o Plano Setorial Portuário, que segue em construção e, juntos, pretendem entregar para a sociedade, até o final do próximo ano, um diagnóstico do setor com diversos indicadores específicos. São várias iniciativas ocorrendo ao mesmo tempo, mas o foco do trabalho específico é a Conaportos que, de acordo com os objetivos previstos em seu Decreto, terá capacidade de medir e acompanhar a atuação dos diversos atores.

O Sr. Marco Motta ressaltou que precisam alinhar quais indicadores irão ficar em Conaportos, MInfra, Casa Civil e EPL, para que possam entender tanto sobre o conjunto, como seus subconjuntos.

O Sr. Carlos Vinícius Brito, informou que precisam do alinhamento dos indicadores, pois existem várias questões operacionais dentro do setor que estão relacionadas à avaliação do Fórum Econômico Mundial, que irá integrar a visão macro desses. É um desafio muito grande para o setor portuário.

Visando os indicadores do Fórum Econômico Mundial, observa-se objetivos técnicos que sejam de resultados operacionais já bem contemplados, mas há uma preocupação nos indicadores de percepção, que são os de avaliação, mesmo que tenham os operacionais de

maneira bem representada e adequada, mas o Fórum Econômico Mundial avalia a percepção através de algum instrumento por parte daqueles que recebem os serviços prestados.

O Sr. Otto ratificou que estão focando em indicadores mais objetivos. Um dos parâmetros usados é o setor aéreo, que possui indicadores quantitativos de acordo com o processo, como também de percepção, na visão do usuário. Ressaltou que não estavam indo por essa linha de pensamento, mas que poderão avançar nas discussões.

O Sr. Paulo Resende, representante da Fundação Dom Cabral – FDC, informou que o que estão passando nos últimos meses é aquilo que mais desejavam não acontecer, mas está acontecendo. Esta é uma apreensão vivida pela FDC atualmente, porque o ponto crítico é a lista de indicadores sair, seja ela qual for. O que acontece é que, quando se tem uma vontade muito grande de se ter vários indicadores e cada lado coloca suas vontades, a lista vai e volta várias vezes. Ratificou que, pela experiência da FDC, a lista inicial não poderá ser a lista final. Terão que ser pragmáticos. Não há expectativas de tenham um painel de indicadores, mas é preciso entender que o pior ainda não chegou. No Brasil, ainda não existe uma padronização, consolidação e um histórico de fontes de dados para alguns indicadores relacionados com os portos. Outra questão é indicadores já consolidados historicamente, como os de macro cenário de competitividade do Fórum Econômico Mundial e do Observatório Nacional de Logística da EPL, além de outros. Esses são fáceis de criarem no dashboard final camadas de simples transferência. Basta que a camada tenha um link que leve imediatamente a todos os outros. Os históricos podem estar contidos no painel sem nenhum problema de importação, pois eles já são consolidados no tempo. A FDC não quer reinventar rodas. Se já existem alguns indicadores irão importá-los, irão criar camadas macro. O Sr. Paulo Resende pediu a gentileza de todos para que tenham uma definição o mais rápido possível da primeira onda, para que possam entrar no ponto de altíssima criticidade que é a formatação de banco de dados e padronização dos dados com órgãos anuentes e autoridades portuárias. Passou a palavra para o Professor Newton Narciso.

O Professor Newton iniciou informando-os que esse projeto de indicadores portuários tem como ênfase medir o desempenho portuário, contemplando os anuentes do processo.

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, Mapa/Vigiagro, Receita Federal, Polícia Federal, Anvisa, Autoridades Portuárias, além de terem consultado a Antaq e EPL ao longo do desenvolvimento do projeto. Houve algumas mudanças em relação à primeira apresentação. São elas:

- Quantitativos de indicadores em blocos para fase 1 do painel:
 - Desempenho operacional: 8 anuentes e 15 de gestão estratégica dos portos – Total: 23 indicadores
 - Conectividade global: 6 indicadores de importação e exportação novos a definir pelos anuentes, que já foram previamente discutidos em 02/09/2021 (não validados e não contabilizados ainda).
 - Conectividade: 14 anuentes e 3 de gestão estratégica dos portos – Total: 17 indicadores.
 - Desempenho operacional + Conectividade = 40 indicadores.

Os indicadores da VIGIAGRO já haviam sido atualizados, conforme disponibilizado em 25/08/2021.

A SPA, no dia 01/09/2021, também encaminhou suas contribuições de indicadores, que já estavam contempladas em documento.

O número de indicadores poderá sofrer alteração após análise dos anuentes em relação aos de conectividade global.

Destacou ainda que fecharam o bloco de desempenho operacional dos grupos Foreland e Hinterland. Foram trabalhados no bloco inicial Foreland tendo a medida de tráfego (tipo de navio) e, em seguida, a medição de movimentação e produtividade (relação com tipo de navio). O primeiro bloco foi apresentado da seguinte maneira:

- 1 - Quantidade de escalas / mês.
- 2 - Espera Média para Atracação - (horas)
- 3 - Espera Média para Operação - (horas)
- 4 - Tempo Médio em Operação - (horas)
- 5 - Espera Média para Desatracar - (horas)
- 6 - Tempo Médio de Ciclo do Navio - (horas)

O segundo bloco de indicadores mostra do ponto de vista das escalas, a quantidade de cargas que foram movimentadas no porto no ponto de vista de importação e exportação e, depois,

uma medida efetiva de produtividade. Ou seja, qual foi a tonelada movimentada por hora na importação e exportação por terminal:

- 7 - Tonelada Movimentada (IMP / EXP / CAB) / Mês, Escala, Terminal
- 8 - Contêineres Movimentados (IMP / EXP / CAB) / Mês, Escala, Terminal
- 9 - TEU's Movimentados (IMP / EXP / CAB) / Mês, Escala, Terminal
- 10 - Carros Movimentados (IMP / EXP / CAB) / Mês, Escala, Terminal
- 11 - Passageiros Movimentados / Mês, Escala, Terminal
- 12 - Tonelada Movimentada (IMP / EXP / CAB) / Hora – por Terminal
- 13 - Contêineres Movimentados / Hora – por Terminal
- 14 - Carros Movimentados / Hora – por Terminal
- 15 - Taxa de Ocupação dos berços – (%) por Terminal

Os indicadores oriundos dos anuentes, que também conseguem fazer a relação dos tempos médios de anuência dos órgãos, totalizaram em 23 no primeiro bloco:

- 16 - Tempo médio de anuência da ANVISA na atracação - (horas)
- 17 - Tempo médio de anuência da Autoridade Portuária na atracação - (horas)
- 18 - Tempo médio de anuência da Polícia Federal na operação - (horas)
- 19 - Tempo médio de anuência da Autoridade Portuária na operação - (horas)
- 20 - Tempo médio de anuência da Marinha na desatracação - (horas)
- 21 - Tempo médio de anuência da Polícia Federal na desatracação - (horas)
- 22 - Tempo médio de anuência da Autoridade Portuária na desatracação - (horas)
- 23- Tempo médio de anuência da Autoridade Portuária na desatracação – (horas)

O Sr. Cesar Sales, representante da Ministério da Defesa – Marinha do Brasil, se manifestou destacando sobre o indicador 16 que, no Porto Sem Papel – PSP, a anuência da Marinha para a atracação é automática, pois não tem uma intervenção direta no processo de atracação. A intervenção reflete somente no processo de desatracação, então o tempo é praticamente zero.

Sr. Otto ressaltou que a Marinha é um ator relevante para a atracação, mas que só atua em casos extremos quando necessário. Então poderiam manter aquele indicador ou excluir, isso já pensando no painel, uma vez que terão que focar e trabalhar com as informações mais críticas. Não significa que necessariamente todos os indicadores propostos estariam na primeira camada do painel, mas que poderiam ser acompanhados em algum momento.

O Sr. Fernando Serra, representante da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, ressaltou que o indicador nº 16 não deveria ser considerado, pois as exceções serão poucas.

O Professor Newton ressaltou que não haverá problema algum quanto à remoção do indicador, pois a ideia desse seria seguir os órgãos que tenham uma relação de anuência em cada uma das etapas, o tempo 0 está relativo à anuência automática.

O Sr. Diego Moreira, representante da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, destacou que a anuência de atracação da Anvisa é uma consequência da anuência de operação. Em um padrão em que a embarcação apresenta toda a documentação obrigatória e apresente risco sanitário baixo. Essa receberá tanto anuência de operação e quanto de atracação, juntas. Caso haja um cenário de risco sanitário a bordo e uma inspeção sanitária tenha que ser realizada, a embarcação receberá a anuência de atracação antes e após a inspeção e análise da situação de bordo, a anuência de operação. Atualmente o tempo de anuência de atracação é uma informação secundária, visto que etapa de operação é anuência mais importante para Anvisa e que atracação será anuída junta ou antes da operação. Logo, recomenda-se que seja adotado somente o tempo de anuência de operação (No sistema PSP, trata-se do indicador tempo médio de emissão de livre prática: 1- tempo total para emissão e 2- Tempo de anuência descontada o tempo gasto para cumprimento de anuência). Ressaltou que no processo de instituição e divulgação de indicadores de anuências, será importante que seja desconsiderado o tempo de cumprimento de exigências, de modo a tornar mais fidedignos os indicadores.

O Sr. Fernando Serra, ressaltou que a Antaq não tem indicadores de medida de tráfego. Somente fundeio e atracação. Terão de verificar se tem no PSP. Destacou que, em discussões passadas, tinham comentado sobre incluir a Cabotagem nas medições de produtividades, pois há a importação e exportação e seria interessante ter essas medidas, até por causa do BR do Mar e acompanhamento da política de governo.

O Professor Newton informou que discutiram sobre as questões colocadas, mas os indicadores apresentados são aqueles 23 discutidos na última reunião. Então não fizeram uma segregação da Cabotagem, mas entendem que ela poderá ser um dos filtros a ser incorporado no painel.

O Sr. Otto ressaltou que estão tentando fechar a primeira fase de forma macro. Os indicadores que a Fundação irá propor para a Conaportos. Destacou que o grupo deverá fechar a primeira fase com os grandes indicadores que entenderem serem os mais importantes para, em seguida, detalharem como será a forma de coleta. A segunda fase será de validação.

Após a validação na Conaportos passarão para as próximas etapas do projeto.

O Sr. Carlos Omildo se manifestou sugerindo a possibilidade de discutirem sobre indicadores ambientais para portos.

O Sr. Otto ressaltou que o foco é tentar identificar no grande fluxo de chegada e saída das embarcações, movimentações das cargas e chegada e saída dos terminais por vias terrestres. Quais são os grandes indicadores para acompanharem na Comissão Nacional. Indicadores ambientais são superimportantes e relevantes. Sugeriu uma agenda paralela com o Índice de Desempenho Ambiental – IDA/Antaq, para uma conversa específica sobre o assunto, pois a Antaq tem mais conhecimento sobre indicadores ambientais.

O Sr. Fernando Serra, destacou que o IDA tem cerca de 52 indicadores classificados em vários índices de avaliação de meio ambiente nos portos. Ele é bem completo e, por trás dele, tem uma sólida sustentação de uma metodologia e avaliação sobre vários aspectos portuários.

O Sr. Cesar Sales, informou que, referente ao indicador nº 21, a Marinha não atua em 100% das desatracações, pois existem anuências automáticas. As embarcações brasileiras e as afetadas, quando atuando na Cabotagem recebem uma anuência com validade de 90 dias. Então as movimentações que ocorrem no período de validade da anuência não receberão uma avaliada, e sim, uma automática. Sugeriu que o indicador nº 21 reflita apenas nos objetos de análise, para que não haja uma distorção nos números.

O Professor Newton continuou a apresentação, informando que o objetivo do slide apresentado é que os órgãos anuentes que já encaminharam suas proposições possam avaliar a disponibilidade de criar indicadores globais de gestão, conforme sugestões. Destacou ainda que a Receita Federal, Vigiagro/Mapa e Anvisa, já encaminharam as sugestões de indicadores globais dos anuentes de cargas. Ressaltou que já houve discussões internas, mas que resolveram trazer para o grupo avaliar os indicadores globais de anuência de carga, para terem uma visibilidade de todos, embora exista alguns aspectos que dificultam a obtenção desses indicadores, mas poderão avaliar se há possibilidade de gerá-los ou não.

O Sr. Otto ressaltou que, pensando na fluidez dos navios e das cargas no momento das movimentações das cargas nos portos, talvez tenham um grande indicador por órgão e autoridades portuárias.

O Sr. Raniere Fontenele, representante do Porto de Pecém, ressaltou que, em se tratando de indicadores macro estratégicos, estão tratando de poucos números que dizem muito do que será detalhado.

O Sr. André Okubo, representante do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – VIGIAGRO, se manifestou destacando que os itens 2 e 3, que seriam o tempo médio da liberação de carga na importação proposto para o Vigiagro e Anvisa, coincide com o indicador proposto no item 13.

O Sr. Marcelo de Sousa Sateles ressaltou que não tem certeza se será relevante colocar para o público externo o tempo entre Registro da Declaração de Importação - DI e Parametrização, uma vez que o público pode questionar o que está acontecendo. Um ponto relevante é que a Receita Federal atualmente trabalha muito regionalizada. Então se pegarem o pessoal que trabalha nos Portos de Pecém e Itaqui, não terão um grupo de trabalho específico que faz a análise. O grupo faz análise de vários portos e não só dos referidos portos.

O Sr. Otto esclareceu que existe uma intenção de publicar para o público externo, mas ainda terão um grande caminho a ser percorrido. A intenção original do trabalho é construir um painel de indicadores para a Conaportos. Isso não quer dizer que será para o público externo e, quando acontecer, certamente será alinhado com os órgãos intervenientes. Ressaltou que o objetivo do trabalho é entenderem de forma transparente se terão gargalo ou não.

O Sr. Diego Moreira destacou que, a princípio, a análise de carga da Anvisa não depende da chegada da carga, poderá iniciar antes, com exceção de produtos controlados que de fato precisam chegar fisicamente para iniciar a análise. Atualmente, a fila de anuência da Anvisa é uma fila nacional, assim não é aplicável indicadores específicos por portos. A análise de anuência de embarcação é local, por porto, diferente da análise da carga que é uma fila nacional remota que é distribuída para os servidores lotados em vários locais do país. Grande parte dessa análise tende a ser somente documental, salvo em algumas situações quando identificarem a necessidade de realizar inspeção da carga. Com relação a tempo de anuência de exportação, a Anvisa não realiza anuência para exportação. Quanto ao indicador de anuência de importação, a presença física da carga, não é um parâmetro essencial, em função da anuência iniciar sem a presença da carga.

O Sr. Otto ratificou que o trabalho que está sendo desenvolvido é um ponto de partida para futuramente terem capacidade objetiva para melhorar as políticas públicas. Ressaltou que os órgãos poderão alinhar internamente sobre os pontos pendentes ou, se acharem necessário, poderão marcar outra reunião do CTMD, ou somente conversas específicas antes da reunião da Conaportos para evitar atraso na validação dos indicadores. Pois terão que validar antes dessa reunião.

O Sr. Diego Moreira sugeriu realizarem uma conversa específica, que poderá reunir uma equipe de várias áreas daquela Agência para enriquecerem o debate.

O Sr. Carlos Vinícius ratificou que será importante terem avaliações, pois o objetivo delas é promover uma visão completa e adequada do setor. O painel possui alguns indicadores macro que estão correlacionados com os utilizados internamente pelo MInfra. A EPL faz a

coleta de alguns indicadores para serem utilizados. Ressaltou a importância de começarem com aquilo que possuem atualmente e irem acrescentado outros de percepção futuramente.

O Sr. Otto sugeriu uma conversa específica entre a FDC, o Sr. Carlos Vinícius e os demais órgãos anuentes que tiverem interesse.

O Sr. André Okubo sugeriu a retirada do indicador nº 2, referente a tempo médio de liberação da carga na importação no porto. Pois, na maior parte dos casos, não impacta tanto

O Sr. Otto sugeriu deixarem esse indicador, mesmo que na segunda ou terceira onda. Mas no intuito de colocarem indicadores que de alguma forma possam demonstrar quando terá algum tipo de impacto na embarcação. Reforçou ainda que é importante terem macroindicadores que contemplem parte do processo que vai além da responsabilidade de cada um, para eventualmente atribuir aos responsáveis.

Ressaltou que os indicadores propostos no último slide da apresentação, precisam ser aprimorados. Estão estudando a possibilidade de contemplar outros que ultrapassem a entrada do porto, uma vez que o problema do acesso portuário não está dentro do porto e não é culpa da autoridade portuária, é um problema externo.

O Professor Newton ressaltou que a apresentação foi resumida sobre a construção dos 40 indicadores. Mas irão rever as modificações com a retirada de 3 ou 4, devendo cair para 36.

3. ENCAMINHAMENTOS

Compartilhamento da apresentação com os órgãos anuentes e autoridades portuárias.

Agendar reunião com a Anvisa.

Agendar reunião com a FDC e o Sr. Carlos Vinícius.

4. ENCERRAMENTO

O Sr. Otto Burler 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 30ª Reunião Extraordinária do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho, da qual lavrou-se a presente ata que, aprovada, será assinada preferencialmente por meio eletrônico pelos membros do comitê.