



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
31ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO COMITÊ TÉCNICO DE MODERNIZAÇÃO
E DESEMPENHO (CONAPORTOS/CTMD) 2021

Data: 01 de dezembro de 2021

Horário: 14:30h

Local: Vídeo conferência pelo *Teams* – sala virtual

Membros presentes:

Ministério da Infraestrutura

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 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/SECEX

Cassiano Klinger – Titular

Convidados:

Ministério da Infraestrutura

Vinícius Gouveia Scartezini de Rezende

Edigar Martins

Marco Aurélio Monteiro de Barros Thomé

Agência Nacional de Transportes Aquaviário – ANTAQ

Fernando Serra

Fundação Dom Cabral -FDC

Paulo Resende

José Irley Ferreira Júnior

Newton Narciso

Marcela Cohen

Henrique Martins Rocha

Empresa de Planejamento e Logística - EPL

João Paulo Bittar

Joana Maria Habbema Soledade

Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias

Mayhara Chaves

Ticiane

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 status do projeto de Indicadores de Desempenho. Em seguida passou a palavra para o Professor Paulo Rezende.

2. APRESENTAÇÕES

2.1 Atualização do projeto de indicadores, FDC.

O professor Paulo Resende iniciou informando-os sobre a atualização do projeto de indicadores portuários, destacando que os trabalhos estão bastante avançados e que, se não houver nenhum problema nos próximos três meses, finalizam o projeto.

Em seguida apresentou o cronograma do projeto conforme o Termo de Referência com todas as etapas. Ressaltou que foram etapas longas, porém necessárias para chegarem à aprovação do conjunto de indicadores abordado na primeira versão do painel. Ressaltou que painéis desta natureza são elementos vivos que não pode haver um ponto final, pois, se houver, corre o risco de um anacronismo muito grande. Então terão um painel que será apresentado para todos em um sistema que atualmente está em Power BI, obviamente que o sistema ainda está sujeito a adaptações e mudanças, dependendo dos próximos andamentos e, principalmente, da instituição que será a guardiã do painel. Evidentemente será preciso haver um alinhamento entre o software, o painel que foi desenvolvido e, naturalmente, os recursos e a capacidade técnica da guardiã.

Informou que levaram um longo tempo para a formação de um conjunto de indicadores que foram consensados com todos os órgãos anuentes e entidades portuárias. O conjunto está pronto e que já dispõe das medidas e tempo para eles. Atualmente estão tendo cuidado para que, ao iniciar a utilização do painel, seja alimentado com facilidade, padronização e com possibilidade de evoluções. Então é um projeto que está de acordo com o cronograma. Destacou que houve uma imensa participação dos anuentes e autoridades portuárias. Passou a palavra para o Professor Newton.

Professor Newton iniciou informando que as atividades estão em andamento de maneira bem adequada e estão aguardando os dados que serão enviados pelas autoridades portuárias, bem como os anuentes. Uma vez que já adiantaram todas as métricas para os cálculos que serão necessários a serem realizados. Ressaltou que, dos 15 primeiros indicadores existentes, possuem dados que compõe os 14 primeiros, oriundos da ANTAQ. Então todas as métricas já estão implementadas. Um ponto importante é que, quando o painel ficar pronto terão um dicionário para que os usuários compreendam como cada um dos 43 indicadores que aparece no painel são gerados com suas respectivas fontes e fórmulas de cálculo, posteriormente será alinhado com os anuentes e autoridades portuárias para chegarem a um acordo e verem se disponibilizarão um link para os usuários clicarem e observarem como está sendo calculado cada indicador.

Destacou que, conforme Termo de Referência, até final de janeiro de 2022, as autoridades portuárias e os anuentes poderão avaliar a primeira etapa do painel.

O Sr. Otto informou que irão começar a analisar os dados para compreenderem se, de fato, está de acordo com o que foi previsto no início do projeto e se reflete a realidade. A intenção é realizar um trabalho dentro de governo, para que cada um dos atores verifique se o que está sendo gerado de dados está coerente ou não, portanto pretendem internalizar o trabalho e, ao longo do ano de 2022, ampliar para outros portos públicos, lembrando que o objetivo principal do trabalho é terem indicadores que ajudem na gestão interna de cada um dos órgãos públicos. Destacou que irão agendar uma reunião para a segunda quinzena de janeiro de 2022, para observarem o que está coerente ou não e, em seguida, avançarem os trabalhos. Mas antes irão apresentar na reunião da Conaportos o avanço do projeto.

2.2 Apresentação da ABEPH (levantamento das dificuldades de procedimentos)

A Sr.^a Mayhara Chaves, representante da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias-ABEHP, iniciou informando que, na reunião da Conaportos de 06/10/202, foi comentado sobre as dificuldades e despadronização entre as atividades dos órgãos anuentes nos diversos portos. Nas reuniões que foram realizadas internamente pela ABEPH, verificaram que não existe um regramento padrão, existem, sim, portarias de cada órgão que estabelece objetos que os portos devem oferecer. Mas existe uma parte meio nebulosa, onde deixa aberto para que as regionais também façam solicitações para os portos, além de algumas situações de falta de pessoal, que, às vezes, dificulta as atividades principalmente nos finais de semana.

Destacou que houve um comentário na última reunião da Conaportos, mas, no momento, não quiseram apontar quais os portos estavam apresentando dificuldades. Então houve um

pedido para que fizessem um levantamento de quais as dificuldades e quais eram específicas de cada porto. Portanto fizeram o levantamento junto aos portos públicos e trouxeram alguns exemplos, mas pode haver também em outros portos. Diante disso apresentou uma tabela com as dificuldades de cada porto, informando que classificaram os exemplos por portos.

Porto de Aratu – CODEBA: as dificuldades são sobre os procedimentos. Falta de equipe de plantão nos finais de semana, feriados e horários noturnos. Autorização para atracação, operação ou desatracação do Navio quando sistema cai (PSP - Porto Sem Papel), e existe alguma pendência com a Agência Reguladora (ANVISA) nos períodos sem plantão.

O Sr. Otto ressaltou que irá enviar as questões apresentadas para a diretoria da Anvisa, uma vez que não há nenhum representante na reunião. Ratificou que, infelizmente, a questão de falta de recursos humanos, não é um problema somente da Anvisa, visto que acontece com outros órgãos também. O problema maior é que muitas vezes dependem de concursos, mas muitos órgãos já estão automatizando os processos e revendo as formas de trabalho, mas será importante juntarem as demandas.

Destacou que a Anvisa está desenhando um novo regulamento sobre as restrições em função da pandemia. Estão buscando uma padronização dos serviços, uma vez que concurso público demora no mínimo um ano e meio para contratação.

A Sr.^a Mayhara destacou que já estão trabalhando junto com a Receita Federal de Fortaleza - CE, que já realiza a inspeção de forma remota no porto do Pecém. Estão instalando em GTE e estão licitando os equipamentos para instalar na Companhia Docas do Estado do Ceará – CDC. A Receita Federal realizou todas as especificações de como deverá ser os sistemas, as câmeras e o que a CDC deverá disponibilizar, uma vez que os portos públicos possuem um pouco mais de dificuldade para um processo de licitação. Ressaltou que iniciaram os testes no porto de Pecém, visto que teve mais facilidade de comprar os equipamentos, portanto já estão realizando todas as vistorias de forma remota.

Nas Companhias Docas que possuem terminais de passageiros, há uma RDC que fala sobre a impossibilidade de realização de eventos nos terminais. Ressaltou que compreendem que a RDC se refere especificamente sobre eventos e aglomerações com pessoas que estão no navio, sendo que os estados abriram a possibilidade de realização de eventos de forma controlada e apresentando comprovante de vacinação. Então conseguiram que a Anvisa local autorizasse a realização dos eventos, uma vez que estavam com a estrutura parada há bastante tempo. Estão retomando com os eventos a estrutura do terminal de passageiros, mas seria importante terem um respaldo da Anvisa Nacional e, também, um alinhamento do assunto.

Ressaltou que houve uma vistoria da regional da Vigiaagro em que solicitara adequações e reforma da sala daquele órgão no Porto de Fortaleza, inclusive obtenção de itens como equipamentos de informática (04 notebooks). Facas, luvas, tábua de cortes, dentre outros equipamentos, são coisas que não estão acostumados a especificar, de modo que gera uma certa morosidade e dificuldades. Portanto entende-se que estas solicitações entram nos insumos do dia a dia do trabalho da Vigiaagro. A CDC não se exime de providenciar alguns equipamentos, mas talvez acerca dos insumos do dia a dia a Vigiaagro, tomaria outras providencias.

Destacou ainda que conseguiram o alinhamento com a Vigiaagro local, onde irão fazer a aquisição de partes dos equipamentos, mas os insumos menores a Vigiaagro irá providenciar.

Informou que possuem um ótimo alinhamento com o pessoal da Receita Federal, mas existe uma dificuldade com a ANTAQ, uma vez que a autarquia pede um Termo de Cessão da área utilizada pela Receita Federal dentro do porto. A Receita afirma que não será necessário a assinatura do Termo de Cessão, este é um problema pontual da CDC.

Em Santos *Port Authority* – SPA, é comum receberem documentos dos órgãos acima citados, apenas por e-mails. Algumas justificativas se dão por alegação de que não há possibilidade de cumprimento de padrões de recepção, por questões próprias de procedimentos e/ou sistemas dos órgãos. O ideal seria que todos conseguissem atender o padrão de recebimento, enviando toda e qualquer documentação através do sistema, da mesma forma que procedem em relação a outros órgãos.

Na Companhia Docas do Rio Grande do Norte – CODERN foram apontados que os todos os contêineres vazios, para saírem do recinto alfandegado, têm que ser escaneados. Tal procedimento tem causado lentidão nas operações.

A sugestão é que estes contêineres sejam escaneados por amostragem, tendo em vista que o risco de ser encontrado algum produto ilegal, em "vazios", é relativamente baixo, visto que também acontece na CDC, uma vez que existe a necessidade do escaneamento dos contêineres vazios. Então houve uma conversa com delegado da Receita Federal, onde afirmou que a Receita não dispensa o escaneamento dos 100%. Atualmente os portos não possuem tarifa para escaneamento, mas com a nova regulação tarifária entrando em vigor será incluído a tarifa de escaneamento. Isso ficará oneroso para o cliente. Então não só vai gerar morosidade, como também um pouco mais de custo para os postos, uma vez que precisam custear os equipamentos de escanar que são bem caros. Portanto, tanta na ida quanto na volta haverá necessidade de escanear os contêineres vazios.

Destacou que o porto de Imbituba citou algumas dificuldades com a autoridade ambiental, tanto Federal quanto estadual. O órgão ambiental exige benfeitorias e condicionantes ambientais para carga do tipo CAVACO DE MADEIRA etc., no Porto de Imbituba. Ex.: que seja acondicionado em armazém de lona e que haja sistema para combater incêndio dessa carga.

O mesmo se verifica para minério. Neste caso, referente ao armazenamento em armazém de lona, não para combate a incêndio. No entanto, em outros Portos não se verificam tais exigências. Dessa forma, tem-se custos substanciais nessas operações. Sugestão de padronização de procedimentos.

O Sr. Otto ressaltou que a autoridade ambiental, não participa diretamente da Conaportos, destacou que o objetivo da reunião é compartilhar as demandas trazidas pela Sr.^a Mayhara. Também trouxe que as demandas mais simples serão mais para buscar uma orientação de forma geral e as mais complexas talvez demandem um pouco mais de tempo, mas que será enviado a apresentação para todos os órgãos, com prazo para analisarem e darem um feedback. Mas, no caso da Anvisa, referente ao Porto de Recife, será necessário um pouco mais de detalhamento, uma vez que está um pouco genérico. Informou que, estão finalizando o mapeamento de processos, ajudado pelo Porto Sem Papel-PSP e Portal Único de Comercio Exterior-SISCOMEX, ou seja, estão envolvendo diversos anuentes, onde estão buscando uma maior padronização dos procedimentos.

O Sr. Cassiano Klinger, representante da Receita Federal, informou que precisam contatar os representantes da Receita Federal das unidades portuárias, para verificar o que de fato está acontecendo, mas ressaltou que a descrição resumida que consta na planilha é insuficiente em alguns casos. Ex.: o problema citado no porto de Santos, em que a entrega de documentos acontece de formas diferentes. O assunto talvez seja um pouco complexo, uma vez que existe uma legislação que trata do Domicílio Tributário Eletrônico-DTE, que permite ao contribuinte, optante pelo regime, consultar as comunicações eletrônicas enviadas pela RFB, Estados, Municípios e Distrito Federal. Mas será importante que apresentem exemplos de documentos de cada órgão e a forma como eles foram entregues.

O Sr. Otto ressaltou que poderão ver a possibilidade de integração com outros sistemas, o mote das discussões é buscar integração de informações entre os diversos atores do setor portuário. Então a tecnologia existe. Só terão que entender e usar da melhor forma possível. Destacou que será importante que a Sr.^a Mayhara envie as dificuldades apontadas na apresentação com mais detalhe.

A Sr.^a Mayhara informou que receberam a documentação de alguns dos casos citados na apresentação e que irá enviar a planilha completa e os documentos em anexos para os representantes dos órgãos citados na apresentação.

O Sr. Otto destacou que irão encaminhar a planilha e dará um prazo para que todos respondam. Informou ainda que irão acrescentar alguns contatos, para que, caso algum órgão necessite de mais informações, possam entrar em contato com a autoridade portuária. Lembrando que, falta de pessoal, é um problema generalizado, mas que estão buscando resolver as demandas usando as tecnologias existentes atualmente. Então citou o exemplo da parceria da Receita Federal, Vigiagro e ABTRA no porto de Santos.

A Sr.^a Mayhara informou que recebem da Antaq as solicitações para que façam a regularização do Termo de Cessão de Uso Não Oneroso com os órgãos que estão dentro do ponto. Ressaltou que, no porto de Vitória, a Codesa estava com a mesma pendência que a CDC, uma vez que a Receita Federal não assinou o Termo, mas a Antaq, solicita que seja assinado, então fica o impasse: assina ou não assina.

O Sr. Fernando Serra, representante da Agência Nacional de Transportes Aquaviário – ANTAQ, informou que irá encaminhar a questão apresentada pela Sr.^a Mayhara para o departamento de Outorga e que dará um retorno dentro do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho.

O Sr. Cezar Sales, representante do Ministério da Defesa – Marinha do Brasil, informou que a Instituição realiza esforço permanente de padronização de procedimentos, e que, para a Marinha, é muito importante ter o retorno das autoridades portuárias ou receber a sugestão de qualquer tipo de ação que possa ser empreendida para melhorar os processos e torná-los mais transparentes para todos.

3. ENCAMINHAMENTOS

- Encaminhar planilha de levantamento das dificuldades de procedimentos- ABEPH

4. ENCERRAMENTO

O Sr. Otto Burlier 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 31ª 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.