



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
26º REUNIÃO DO COMITÊ TÉCNICO DE INTEGRAÇÃO DE SISTEMAS
(CONAPORTOS/CTIS) 2021

Data: 14 de junho de 2021

Horário: 14h

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 Integração de Sistemas (CTIS)

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

Casa Civil da Presidência da República - CC

Marco Antônio Vivas Motta – Suplente

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Antônio Cezar Sales – Titular

Ministério da Economia – RFB/SECEX

Tiago Martins Barbosa - Titular

Cassiano Klinger – Titular

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – VIGIAGRO

André Minoro Okubo – Titular

José Marcelo Nogueira Maziero – Suplente

Agência de Vigilância Sanitária– ANVISA

Diego da Silva Moreira – Suplente

Roberto Busato Filho – Suplente

Agência Nacional de Transportes Aquaviário – ANTAQ

Fernando Antônio Correia Serra – Titular

Gustavo Henrique de Souto – Suplente

Convidados:**Ministério da Infraestrutura**

Fernanda de Souza Machado

Cristiano Gontijo e Silva

Edigar Martins

Anderson Oliveira

Marco Aurélio Monteiro de Barros Thomé

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Paulo Marcelo Loer

Palladium

Diego Bonomo

Fundação Valencia Port

Jonas Mendes

Confederação Nacional da Indústria – CNI

Ronnie Sá Pimentel

Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA

Angelino Caputo

Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP

Carla Pecora Gomes

Claudia Borges

Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA

Honorato

Autoridades Portuárias**Porto de Suape**

Ed Dantas

Matheus Vieira

Porto de Santos

Fernando Biral

Luiz Carlos da Fonseca Júnior

Roberto Paveck

Porto de Itajaí

Medelín Pitrez dos Santos

Guilherme Malimpensa Knoll

Ricardo Amorim

Porto do Paraná

Carlos Eidam de Assis

1. ABERTURA

O Coordenador do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (CTIS), Sr. Otto Burlier, iniciou saudando os membros e convidados presentes na sala virtual, informando-os que o CTIS é um dos comitês que compõe a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos), possuindo um viés técnico e caracterizando-se por receber informações, discutir e subsidiar temas relacionados à integração de sistemas junto aos Órgãos Anuentes.

Em seguida, informou sobre a importância da implantação do projeto *Port Community System* - PCS no setor portuário brasileiro, principalmente para os órgãos públicos, orientando para o início das apresentações.

2. APRESENTAÇÕES

2.1 Projeto PCS.

O Sr. Diego Bonomo, representante da *Palladium*, iniciou apresentando as atualizações do projeto *Port Community System* – PCS, ressaltando que tal projeto é uma parceria do governo Britânico com o Brasileiro, tornando-se parte de um programa mais amplo chamado **Programa de Facilitação de Comércio Brasil/Reino Unido**, o qual incluem dois projetos: o PCS e o *Globo Trade Hub* – GTH, uma plataforma para exportação de micro, pequenas e médias empresas. Esse último tem bastante envolvimento do Ministério da Economia, além dos privados, e a *Palladium* é sua entidade executora desses programas.

O PCS possui três trilhos de implementação: Governança, Processos e Sistemas.

O trilho Governança teve, em seu primeiro ano, a criação de grupos locais envolvendo as autoridades portuárias, bem como outros atores de mesma região. E que, em seguida, desdobrando-se em grupos de trabalho, formaram o Grupo Nacional de Governança, envolvendo órgãos federais e quatro Autoridades Portuárias: Santos, Rio de Janeiro, Itajaí e Suape.

Já sobre Processos, houve mapeamento de dez macroprocessos nos quatro portos acima mencionados. Dois deles tiveram três macroprocessos mapeados e os outros dois tiveram dois processos mapeados, para cada um dos dez macroprocessos foram feitos dois mapas visando a metodologia do PROCOMEX, que é um parceiro implementador. Um mapa mostra os processos portuários atuais e o outro mapa mostra todas as melhorias que o processo poderá possuir, que são chamados pela PROCOMEX de “Mapas AS IS e TO BE”. O mapeamento dos

dez macroprocessos foi feito no primeiro ano, foram quase 3.800 atividades mapeadas. Na parte de sistemas, focado em Santos, onde o projeto pretende entregar de fato a implementação do PCS, o grande trabalho foi pegar o mapeamento de processos e traduzi-los em subprocessos com um olhar de TI. Uma vez que o PCS fará a integração dos sistemas de todos os atores e, em cima da integração, irão construir funcionalidades as quais são prioridades, com base no mapeamento da Universidade de São Paulo – USP, que é um parceiro implementador desses sistemas, construiu-se 57 subprocessos, cujos quais alguns são essenciais, ou seja, caso eles não estiverem inseridos na ferramenta de TI do PCS, este não atinge o objetivo. Os subprocessos essenciais ficaram apelidados pela USP de “Core PCS”, os quais são o mínimo necessário para se ter um produto viável. O ano fiscal seguindo o calendário inglês, que começa em abril e termina em março, então o primeiro ano foi de abril de 2020 a março de 2021.

O planejamento original para o segundo ano incluía, na parte de governança, a manutenção dos grupos, elaboração de um plano de negócios para o PCS com custo, benefício e receita e, elaborar um modelo de negócios para o PCS, de qual seria a estrutura jurídica e operacional para a ferramenta.

Na parte dos processos seriam duas ações: primeiro usariam os dez macroprocessos mapeados no primeiro ano e terminariam construindo um novo processo utilizando as melhorias propostas no processo inicial, chamado de mapa JOINT TO BE, mapeando outros processos adicionais que os quatro portos identifiquem que sejam importantes.

Atualmente estão finalizando um processo de revisão orçamentária do segundo ano.

O Sr. Diego Bonomo ressaltou que, no final do ano passado, o governo Britânico, diante da situação causada pela Covid-19, tomou a decisão de reduzir a Ajuda Oficial para Desenvolvimento – ODA, ou seja, o recurso do contribuinte Britânico que o governo destina para projetos de desenvolvimento em outros países, sendo um total de 0,075% do PIB do Reino Unido reduzido para 0,05%, por uma decisão do governo Britânico. Com base na decisão, o Ministério das Relações Exteriores e desenvolvimento do Reino Unido – FCDO fez uma redistribuição dos recursos do *Prosperity Fund*, por temas e regiões, na redistribuição. O FCDO definiu sete temas prioritários e, um dos temas, é comercio internacional. A embaixada do Reino Unido no Brasil ficou responsável por receber o recurso para o segundo ano e definir quais os programas serão priorizados. Logo, foram selecionados cinco temas prioritários, sendo um dos temas o Comercio Exterior, com base nas instruções recebidas de Londres. A Embaixada terá que informar para a *Palladium*, quanto de recurso terão no segundo ano do *Prosperity Fund*, visto que o Programa, foi reduzido, mas ainda não terão o número final do orçamento. Paralelo a isso a *Palladium*, junto à Embaixada, procuram quais outros fundos o

governo inglês tem de outros Ministérios além do FCDO. Isso seria uma forma alternativa de acessar recursos para complementar o projeto e, de alguma forma, compensar um pouco a redução de orçamento. A *Palladium* identificou alguns desses fundos e fizeram propostas, aguardando respostas. A situação atual é que, na prática, os trabalhos previstos para o segundo ano estão atrasados em dois meses e meio, mas como dependem da informação da Embaixada para saberem exatamente quanto de orçamento terão, é necessário esperar para avaliar o que poderá ser executado do planejamento original.

Dando continuidade aos assuntos previstos, o Diretor Otto Burlier passou a palavra para o Sr. Jonas Mendes, representante da Fundação Valencia Port, que trará informações acerca dos projetos em desenvolvimento no Porto de Paranaguá.

O Sr. Jonas Mendes, iniciou explicando que, a Fundação Valencia Port, é o braço de Inovação, Pesquisa e Cooperação Internacional do Porto de Valencia, o Porto de Valencia é o principal porto espanhol e, há cerca de quinze anos, decidiu criar uma fundação interna para abrigar todos os investimentos que aquele porto faz em tecnologias, desenvolvimentos de pesquisas e cooperação internacional. Atualmente a fundação atua em todos os continentes, com projetos em diversos países e, não só atua ajudando as autoridades portuárias de Valencia e as empresas da região no desenvolvimento tecnológico, mas também atua com outros terminais fora da Espanha, como Europa e outros continentes. Contribui com o governo, portos e autoridades portuárias. Valencia Port tem uma área de formação bastante forte. No Brasil, há uma parceria com o Ministério de Infraestrutura – MInfra, onde desenvolve uma especialização em Logística de Gestão Portuária, que é uma das principais especializações do tema no mundo. Ano passado, assinaram um acordo com o porto do Paraná para desenvolver algumas linhas de pesquisas e assistência técnica para a APPA.

O primeiro item da cooperação com a APPA é o desenho do PCS, que é conectar o porto com a sua comunidade portuária através de uma plataforma que será referência internacional. Estão trabalhando também no desenho e implantação de uma solução chamada de PortCDM, que é um conceito que surgiu há alguns anos, mas só estão implantando agora em Valencia e ao mesmo tempo, implantando na APPA e em Paranaguá e, no final, irá se conectar à plataforma do PCS. Fizeram um diagnóstico da situação atual em relação à segurança cibernética na APPA e, então, desenvolveram um plano de ação em segurança da cibernética, para que possa ser implementado nos próximos anos. Por fim, dentro da grande cooperação, terá um curso de Gestão Portuária, que envolve estratégia portuária e transformação digital aplicada a portos. São vários elementos que são considerados importantes para capacitar o pessoal da APPA, para

que as três iniciativas anteriores - PCS, PotrCDM e Plano de segurança cibernética - possam ser mais bem executadas ao longo do tempo.

Na situação atual do PCS, foi identificado uma baixa visibilidade no lado “mar” na gestão de controle marítimo. Processos de chegada de navios, as autoridades portuárias possuem poucas informações, logo, não tem como proporcionar as informações para outros atores. Existe uma sobreposição de informação entre os sistemas e uma ausência ou baixa integração de forma automatizada com os sistemas do Governo Federal.

A situação desejada é uma plataforma única para acesso a todos os serviços que os atores portuários possam demandar e também a Integração automática com o parque de sistemas já existente, redução de custos de desenvolvimento de novos serviços digitais.

Sr. Jonas cita ainda sobre a necessidade de otimização de processos através da disponibilidade de informação e, por fim, a integração automatizada com os sistemas do Governo Federal.

O representante da Valencia Port também apresentou ainda o cronograma de implementação do projeto e alguns serviços que estão previstos. São serviços para Transportes Terrestres, Marítimos, Operações Portuárias e um módulo específico para integrações com outras plataformas, uma parte de *Business Intelligence* e *Track & Trace*. O *Business Intelligence* dará todo suporte para as autoridades portuárias em termos de estatística e dados e o *Track & Trace*, proporcionará para todos os usuários o acompanhamento das cargas.

O Sr. Otto informou que o objetivo de trazer o tema para a reunião é alinhar, trocar informações sobre o andamento do projeto e unir esforços, apesar das restrições, ressaltando ainda que a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA está aproveitando a oportunidade, não só do PCS, mas de outros projetos, para tentar buscar sinergia entre as diversas iniciativas com o intuito de melhorar a eficiência o máximo possível. Estão trabalhando em conjunto com a Secretaria de Comércio Exterior - SECEX e Receita Federal do Brasil – RFB para a integração do Porto Sem Papel com o Portal Único de Comércio Exterior, onde pretendem aproveitar parte do mapeamento de processos que foram feitos nos quatro portos: Santos, Rio de Janeiro, Itajaí e Suape; para internalizar a integração efetiva e aproveitar os processos de melhorias contínuas. Além disso, existe outro projeto criado recentemente pelo Governo Federal chamado “Startup.gov.br” no qual conseguiram qualificar o PSP dentro do projeto e terão 1 (um) ano e meio para trabalhar. Para tanto, foram alocados alguns servidores temporários para trabalhar no projeto, os quais terão uma série de entregas compromissadas com o Ministério da Economia para melhorar o PSP até o próximo ano. Ressaltou ainda que terão uma reunião com a Embaixada Britânica nos próximos dias e, após a reunião, saberão quais serão os próximos passos e, em seguida abriu a palavra para os participantes.

O Sr. Angelino Caputo, representante da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA, se manifestou pedindo a todos que reflitam sobre os conceitos: Port Community System-PCS e Prosperity Fund. Pois a essência de se ter um PCS é competitividade comercial. Informou ainda que houve um grande esforço da necessidade de integração e comunicação entre os sistemas e que, mesmo se houver a redução orçamentária pelo Reino Unido, é importante que PCS não pare. O projeto deve prosperar, mesmo que comece com poucas integrações e posteriormente cresça, uma vez que ele é muito importante para toda a comunidade portuária.

O Sr. Ronnie Sá Pimentel, representante da Confederação Nacional da Indústria – CNI, corroborou com a fala do Sr. Angelino, destacando que a CNI está trabalhando para que os conceitos sejam absorvidos pelos usuários, e para que se tenha uma representação de maior impacto nas iniciativas que estão em curso, fazendo com que a importância do projeto do PCS faça sentido aos usuários.

3. ENCERRAMENTO

O Sr. Otto, agradeceu a participação de todos. Sendo assim, deu-se por encerrada a 26ª Reunião do Comitê Técnico de Integração de Sistemas, da qual lavrou-se a presente ata que aprovada, será assinada preferencialmente por meio eletrônico pelos membros do comitê.
