



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
26ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO NACIONAL
DE AUTORIDADES NOS PORTOS (CONAPORTOS)
2022

Data: 12 de abril de 2022

Horário: 15h:30min

Local: Vídeo conferência pelo *Teams*– sala virtual

Membros presentes:

Ministério da Infraestrutura

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

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

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

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

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

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

Márcio Ricardo Meira da Silveira – Suplente

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Almirante Salgueirinho – Titular

Ministério da Economia – RFB/ SECEX

Jackson Aluir Corbari –Titular RFB

Henrique Martins Sachetim – Titular SECEX

Tiago Martins Barbosa – Suplente SECEX

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – VIGIAGRO

José Marcelo Nogueira Maziero – Suplente

Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA

Arthur Leonardo Lopes da Silva - Suplente

Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ

Eduardo Nery Machado – Titular

Marcos Mendonça da Silva – Suplente

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

Rodrigo Moraes Português - Suplente

Convidados:

Ministério da Infraestrutura

Edigar Martins

Marco Aurélio Monteiro de Barros Thomé

Fernanda de Carvalho Leite Coutinho

Rita de Cassia Munck

Júlio Cesar

Ana Carolina Bomfim

Vinícius Gouveia

Anderson Oliveira

Carlos Vinícius Reis

Matheus da Silva Reis

Marcela Gomes Correa

Thiago Gonçalves da Silva

Nathalia Cristina da Silva

Marisa Souza dos Santos

Hugo Gabriel de Moraes Silva

Casa Civil da Presidência da República – CC

Marco Antônio Vivas Motta

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA/VIGIAGRO

Luís Eduardo Pacifini Rangel

Agência Nacional de Transportes Aquaviário- ANTAQ

Fernando Serra

Fundação Dom Cabral

Newton Pereira

Paulo Resende

José Irley

Karine Romano

Henrique Rocha

Palladium

Lara Gurgel

Vidal

Associação Nacional para Difusão de Adubos – ANDA.

Ricardo Tortorella

João Roberto Galhardo

Marcelo Scopilho

Setor Privado:

Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP

Sérgio Aquino

Cristina Dutra

Associação Brasileira de Administradoras de Consórcios - ABAC

Luís Fernando Resano

Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP

Jesualdo Conceição da Silva

Claudia Borges

Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias - ABEPH

Mayhara Chaves

Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC

Caio Morel

Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA

Lilian Schaefer

Mario Mendonça

Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA

Angelino Caputo

Mauricio Toledo

Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC

Luís Fernando Resano

Eleonora Belgamo

Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB

Jovelino Pires

Confederação Nacional da Indústria – CNI

Ronnie Sá Pimentel

Confederação Nacional do Transporte – CNT

Bruno Lustosa Rodrigues

Representantes dos Portos:

Companhia Docas do Rio Grande do Norte- CODERN

Francisco Pires

Companhia Docas do Estado da Bahia – CODEBA

José Cassiano Ferreira Filho

Portos do Paraná - APPA

Flávio Galli

Roberto Liyudi Watanabe

Fabício Monfort Barboza

Porto de Cabedelo

Bonfilho Martins

Porto de Imbituba

Rui Roberti

Sandro Cassol

João Muller

Porto de São Francisco do Sul – SCPARR PSFS

Cleverton Elias Vieira

Superintendência de Itajaí

Médelin Pitrez dos Santos

1. ABERTURA

Diogo Piloni – Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e Coordenador-Suplente da Conaportos, 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. Em seguida realizou uma breve apresentação dos temas a serem apresentados durante a reunião.

2. APRESENTAÇÕES

2.1 Participação do Setor Privado

O Sr. Luís Resano, representante da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC, iniciou informando-os sobre a questão da LEI Nº 14.301, DE 7 DE JANEIRO DE 2022, que criou o Programa BR do Mar. Ressaltou que houve uma reunião com o Sr. Alex Machado Campos, Diretor da 5ª Diretoria da Anvisa, mas que o resultado do acordado ainda não está efetivo. A RDC nº 72, continua vigente, sem prever a isenção do Certificado de Livre Prática para as embarcações de cabotagem, apoio marítimo, apoio portuário e navegação interior. Ou seja, tanto no Porto Sem Papel, ou na mencionada Resolução, continua vigente a situação anterior e já se passaram mais de 90 dias da promulgação da Lei. Ressaltou que será importante terem uma previsão de quando o artigo da Lei será implementado.

Ainda, destacou que, quando foi solicitada a isenção da Taxa de Utilização do Mercante – TUM, a Receita Federal informou que demoraria um tempo, uma vez que existe um processo. Foi sugerido que os atores continuassem utilizando a TUM e, depois, pedirem o ressarcimento. Entretanto, quando houve a alteração da alíquota do adicional de frete da cabotagem de 10% para 8%, a mudança foi de imediato.

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), informou que, em função da aprovação da Lei do BR do Mar, houve algumas reuniões com a Anvisa, onde acordaram em buscar o setor jurídico para atender todas as demandas necessárias. Ressaltou que os ajustes necessários no PSP, visando a não exigência do Certificado de Livre Prática, já foram feitos, contudo aguardamos alinhamento com ANVISA para entrada em produção

Foi combinado com a área jurídica da Anvisa, que a área jurídica do Ministério da Infraestrutura encaminhará alguns subsídios para que aquela autarquia tenha mais suporte para efetivamente fazer a revisão final e, em seguida, liberar 100% o Certificado de Livre Prática.

O Sr. Diogo Piloni complementou informando que a CONJUR desta, enviará o mais breve possível um Ofício à Anvisa.

O Sr. Arthur Leonardo, representante da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, fez uma breve contextualização sobre o processo de revisão regulatória da RDC nº 72/2009, destacando que, em relação à publicação da Lei, a Anvisa se mobilizou internamente e, de imediato, prepararam uma consulta jurídica. Solicitaram auxílio sobre alguns pontos que foram levantados do ponto de vista prático operacional e também do ponto de vista jurídico para que obtivessem informações para iniciar o processo de revisão de regulação. Diante disso, a Procuradoria da ANVISA se manifestou com algumas dúvidas sobre a questão da aplicação legal e, para obter mais subsídios para emitir o parecer definitivo, a Procuradoria fez uma consulta à Consultoria Jurídica – CONJUR do MInfra visando mais contribuições jurídicas e técnicas para então darem uma resposta mais adequada.

Destacou que, no início de fevereiro deste ano, a consulta à CONJUR foi feita e, após este período, houve uma série de reuniões sobre a situação e então foram agilizados alguns pontos. Ressaltou que os ajustes no PSP juntos ao SERPRO foram totalmente alinhados para que não haja problemas nas embarcações. Além disso, adiantaram todo o processo regulatório e algumas etapas mais demoradas, tais como, pedidos de isenção de consulta pública e pedido de isenção de análise de parte regulatória, para que assim que houvesse a resposta da CONJUR, o processo estivesse pronto para pautar na reunião da Diretoria Colegiada e, consequentemente, serem publicadas as alterações. Diante disso a Procuradoria permanece aguardando a manifestação da CONJUR, para então seguirem adiante. Ressaltou que a questão prática já está pronta no PSP, faltando apenas o respaldo jurídico para que possam adiantar a Resolução, que já está pronta, com todos os ajustes necessários e as etapas que são um pouco mais burocráticas dentro do processo regulatório já estão avançadas, portanto só precisam do mencionado respaldo para entenderem se precisam fazer mais alguns ajustes ou não dentro da norma.

O Sr. Diogo Piloni ressaltou que irá verificar junto à CONJUR a máxima celeridade para o posicionamento e se comprometeu em dar um retorno o mais breve possível.

O Sr. Angelino Caputo, representante da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA, iniciou fazendo um agradecimento pelo atendimento às demandas, destacando que a Receita Federal do Brasil – RFB recentemente lançou duas edições e, em

função disso, sabem que estão implantando medidas de facilitação do comércio no Brasil, alinhado com o acordo da OMC, em que vários países do mundo estão participando e, no Brasil, o principal projeto é o programa Portal Único do Comércio Exterior – Procomex. Mas, em razão disso, vem uma série de facilitações e de medidas desburocratizantes. A Receita Federal publicou recentemente uma nova norma do alfandegamento, ou seja, são regras e condições técnicas para que uma área seja alfandegada. Ressaltou que a demanda por área alfandegada será cada vez menor, na medida em que as cargas serão liberadas, inclusive sobre águas, então já chegam nacionalizadas no país. Aqueles que vivem exclusivamente de tratar cargas alfandegadas terão a necessidade de diversificar o modelo de negócio. A norma antiga tinha restrições quanto à convivência de carga já nacionalizadas e cargas nacionais do mesmo armazém. Então, na medida em que a Receita implementa a simplificação do alfandegamento, também cria uma regra permitindo a convivência dessas cargas no mesmo ambiente, claro que devidamente segregadas. Por outro lado, a alfândega inova também, permitindo que a segregação seja simplesmente virtual com base em um sistema informatizado. É uma norma feita pensando na desburocratização e nos empregos dos recintos alfandegados, então é digno de elogio. Na mesma linha vinham tratando a questão do Módulo Recinto, o qual a Receita Federal publicou uma notícia via Siscomex, Sistemas nº 001/2022, de 25/02/2022, informando que as despesas decorrentes da operacionalização dos sistemas informatizados não mais serão custeadas pelos usuários, então fica o agradecimento à sensibilidade do governo.

O Sr. Jackson Aluir Corbari, representante da Receita Federal do Brasil - RFB, ressaltou que o reconhecimento é sempre importante e informou que estavam trabalhando na portaria de alfandegamento há bastante tempo, uma vez que queriam absorver todas as novas funcionalidades da evolução da Facilitação do Comércio Exterior e do Portal Único. A construção da API Recintos foi um ganho enorme para a Receita Federal. Recintos Alfandegados e os demais órgãos, onde haverá uma redução da prestação de informações entre 60 e 70%, havendo uma evolução em função do avanço da tecnologia, já foi encaminhado para o Diário Oficial como nova regulamentação e esperam colocar dentro do prazo no ar para que possa ser começado seu uso.

O Sr. Sérgio Aquino, representante da Coalizão Empresarial Portuária, iniciou solicitando à RFB a necessidade de operacionalização do Reporto, uma vez que foi reativado, através da Lei nº 14.301, até dezembro de 2023. Entretanto a Lei de Inflação posiciona que o Reporto precisa estar normatizado pela Receita Federal, bem como a instrução normativa que regulamentava como prazo o mês de dezembro de 2023. Então saiu um artigo nessa Lei que reativou a Instrução Normativa nº 1.370, a qual tinha como última redação a informação no

parágrafo 1º de que o Reporto teria validade até 31 de dezembro 2021. Em função disso, enviaram um ofício em nome da Coalizão Empresarial Portuária para Receita Federal, requerendo que tal Instrução Normativa, seja revista e deixe claro que esse regime possa ter aplicabilidade para operações realizadas entre 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2023. O primeiro pleito é que essa Instrução atualize a vigência e a aplicabilidade do referido regime, mas há uma necessidade, além da mencionada acima,, de que a Instrução Normativa nº 1.644 tenha o texto revisado, revalidando os atos declaratórios que estavam em vigor e que foram efetivados de acordo com a Instrução Normativa nº1.370. As entidades da Coalizão já protocolaram na secretaria da Receita Federal dois ofícios requerendo a revalidação da vigência do Reporto, bem como dos atos declaratórios, visto que, se revalidar apenas os atos de vigência e as empresas tiverem que fazer todos os novos atos, perderão praticamente o ano inteiro e a conquista da revalidação Reporto será enfraquecida.

Adicionalmente, destacou que os outros temas a serem abordados envolvem a necessidade de uma atuação da Anvisa. São dois pontos que precisam ser revistos e já foram enviados ofícios para àquela autarquia. Já havia sido solicitado anteriormente uma revisão da Resolução de Diretoria Colegiada – RDC Anvisa Nº 605/2022, relativa à abrangência de exigências dentro dos portos. Diante disso, a Anvisa reviu, porém usou um termo que está gerando muitas dúvidas. Em resumo, o órgão informa que não se aplica exigência para os trabalhadores que estejam atuando em apoio portuário, quando deveria ser operação portuária, então estão entendendo que, talvez, a Anvisa tenha usado o termo de maneira ambígua. No requerimento, foram solicitadas duas opções. Uma era que a Agência emitisse uma Nota Técnica esclarecendo que, quando se fala em apoio portuário, está envolvendo também operações portuárias, mas, caso não fosse possível tal emissão, que fosse feita a revisão do texto da RDC, para deixar claro que, para operação portuária, é que está dispensada a exigência o teste de PCR.

A Agência emitiu uma Nota Técnica que informa sobre o uso de máscaras, as quais deveriam ser aplicadas em áreas de acesso restrito às embarcações e plataformas. Isso também gerou dúvidas, uma vez que a maioria do setor portuário, está interpretando que acesso restrito às embarcações e plataformas é o local onde há trânsito para embarque de tripulantes ou passageiros, no caso de navios de passageiros. Porém isto não está claro na referida NT. Então enviaram um requerimento para a Anvisa solicitando que a seja esclarecido se o acesso restrito é o local onde transitam tripulantes ou passageiros, no caso de embarcações de cruzeiros marítimos.

O Sr. Diogo Piloni destacou que a tema do Reporto, não é um tema relacionado à questão da anuência de carga, que é o objeto maior da Conaportos, mas pela importância do tema para o setor e, considerando que há um representante da Receita Federal na reunião, dará o direito de resposta, em seguida passou a palavra para o Sr. Jackson Aluir.

O Sr. Jackson Aluir ressaltou que não é a área que atua. A área que trata o assunto é a Subsecretaria de Administração Aduaneira, mas que irá repassar a demanda para ao setor responsável. Destacou que, em relação às declarações, estas continuam sendo registradas e, embora a Instrução Normativa - IN não esteja atualizada, não há nenhum impedimento nas declarações. Ademais, logo que saiu a alteração, trataram o assunto do licenciamento, que também está no ar, embora haja algum descompasso em relação à legislação, mas os procedimentos continuam.

O Sr. Mario Mendonça, representante do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA, se manifestou informando sobre a RCD nº 584, que, no caso do apoio marítimo, em seu artigo 4, apresenta um requisito que é a necessidade de documentação comprobatória de realização de teste laboratorial tipo PCR, realizado 48h antes da embarcação, mas no parágrafo 6º do artigo 4 explana que as embarcações que são exclusivamente de cabotagem com toda tripulação embarcada em território nacional, estão dispensadas de cumprir esse requisito. Mas, na realidade, a navegação de apoio marítimo nesse caso é similar à de cabotagem, que é a navegação de um porto nacional para outro porto nacional. É exatamente o que faz o apoio marítimo. Então solicitam que seja alterado o parágrafo 6º do artigo 4, para que o mesmo tratamento dado à cabotagem, seja dado ao apoio marítimo.

O Sr. Arthur Leonardo informou que, em relação à testagem de tripulantes, realmente há uma menção dentro da norma que pode gerar certas dúvidas, mas do ponto de vista prático, o entendimento é que todos os trabalhadores avulsos e contratados que tenham relação direta com a operação de embarque e desembarque de cargas, serão contemplados com o que está previsto na norma. É um entendimento que pode ter sido um pouco mais restrito da forma de como está escrito, mas certamente é mais amplo. Ressaltou que receberam o ofício enviado pela Coalizão Empresarial Portuária e a equipe técnica já emitiu a Nota Técnica sobre o tema, mas ainda está em análise na diretoria da Anvisa e em breve sairá um ofício em resposta à demanda.

Destacou que, com relação à Nota Técnica das máscaras faciais, utilizaram como referência o acesso restrito que está previsto dentro da Resolução nº 53 de setembro de 2020, da CONPORTOS. Na Nota Técnica há uma previsão de que deverá haver uma área de acesso restrito dentro do plano de segurança portuária, de modo que, deverá haver a definição do que

será contemplado como área de acesso restrito. Então dentro dessas áreas que será exigido a obrigatoriedade do uso de máscaras faciais.

Informou ainda que, com relação à cabotagem e apoio marítimo, a equipe técnica já manifestou a necessidade de ajuste para a diretoria e, portanto, estão aguardando uma resposta.

Sr. Diogo Piloni, concluiu a primeira parte aberta da reunião que contou com a contribuição das entidades privadas e agradeceu a presença de todos, firmando o compromisso de dar andamento às demandas. Ressaltou que o setor privado será sempre bem-vindo às reuniões da Conaportos.

2.2 Apresentação da Associação Nacional para difusão de adubos - ANDA

Dando início às apresentações, o Sr. Diogo Piloni fez uma breve contextualização, informando que há uma pauta conjunta com Ministério da Agricultura - MAPA e com o setor de fertilizantes, considerando que boa parte de fertilizantes utilizados na produção brasileira é importada e, considerando a realidade em que o mundo está vivendo e as questões que afeta o mercado por conta do conflito que está havendo entre Ucrânia e Rússia, estão realizando algumas rodadas de reuniões, debates e discussões sobre de que maneira no setor portuário poderão atuar para mitigar os impactos para os produtores, considerando que uma parte relevante do custo para o insumo é relativo à logística e os portos são cruciais no processo, uma vez que são responsáveis por toda a importação dos insumos. Ressaltou que, após a apresentação do representante da ANDA, o objetivo será identificar de que forma os anuentes poderão ajudar para redução de custos e burocracia no tratamento da carga e, eventualmente, montar um plano de ação para quando for necessário. Logo, passou a palavra para o Sr. Ricardo Tortorella.

O Sr. Ricardo Tortorella, representante da Associação Nacional para Difusão de Adubos – ANDA, iniciou informando que, desde do ano passado, muito antes dos conflitos da Rússia e Ucrânia, já vinham percebendo alguns problemas no setor de fertilizantes, mas desde que começou a pandemia de certa forma, diferente de outros produtos da economia, a safra de grãos foi bastante forte, isso não só no Brasil, como no mundo inteiro. Quer dizer que, desde que começou a pandemia, há três anos, a demanda por fertilizantes no mundo inteiro aumentou bastante, contudo a oferta não aumentou na mesma velocidade. O que fez com que mundo corresse atrás desse tipo de insumo e o Brasil, que tem proporcionalmente uma dependência maior, sofreu um pouco mais do que os outros países.

O Brasil só produz 15% do que consome. Nos últimos três anos a entrega de fertilizantes foi: 2019 - 36 milhões de toneladas, 2020 - 40 milhões de toneladas e, 2021 - 45,9 milhões de toneladas. Ou seja, mesmo com todas as restrições da pandemia, PIB's andando de lado, crise de energia e petróleo, o Brasil cresceu bastante e o produtor rural teve uma boa rentabilidade. Então começaram o ano de 2022 bastante movimentado. Havia uma previsão da Companhia Nacional de Abastecimento - CONAB de uma safra de perto de 300 milhões de toneladas. Começaram no ritmo visando buscar os insumos necessários para chegar a essa meta, todavia, diversidades de início de ano, como chover muito em alguns lugares e em outros não, fez com que a Conab revisasse a safra para 280 milhões de toneladas, uma vez que, antes dos conflitos entre Rússia e Ucrânia, já havia alguns sinais de possíveis gargalos nos portos.

Destacou que os conflitos entre Rússia e Ucrânia foram fundamentais para a crise de fertilizantes, uma vez que o Brasil depende de insumos e, dentro disso, a Rússia é um *player* importante para o mundo inteiro. A preocupação são os riscos de sanções daquele país e, cada dia que passa essas são cada vez mais fortes. O Brasil importou no ano de 2021 um determinado insumo chamado cloreto de potássio, que, é o menos produzido por aqui. Produzem um pouco de fosfato de ureia, mas o cloreto de potássio só produz 5% do que é consumido. Os outros 95% vêm de fora. No ano de 2021, importaram 12,5 milhões de toneladas do cloreto de potássio e, dessa quantia, 2,2 milhões de toneladas vieram da Bielorrússia. Os embargos do Ocidente no ano passado, fecharam aquele país e, por isso, a Bielorrússia não está mais podendo produzir e fornecer esse insumo para o Brasil. O momento é muito crítico. Fez um apelo para que, os órgãos que puderem ajudar a dar dinamismo, fazendo os procedimentos serem mais rápidos, não abolindo fases, criando soluções. Passou a palavra para o Sr. João Roberto Galhardo.

O Sr. João Roberto Galhardo, iniciou informando que já houve uma grande evolução, exemplo: o porto de São Francisco com novas normas, em seguida fez um breve *highlight* do cenário internacional, ressaltando que estão acompanhando principalmente o que está vindo da Rússia, onde os embargos estão menos do que deveriam, apesar do mercado ter recebido volumes maiores do que ano passado, mas não o suficiente para abastecimento do mercado. As solicitações da ANDA vão muito em função principalmente da questão da agilidade de toda a parte documental de processos que ajudam a alavancar, incluindo a possibilidade de serem mais rápidos do que outros países. A última questão com relação aos navios de fertilizantes atualmente teriam possibilidades, como foi o caso de São Francisco, lembrando que os portos de fertilizantes no Brasil que descarregam os grandes volumes, como Paranaguá e Santos, que são os dois principais, acabaram por haver uma concorrência maior, uma vez que não há

competição com outros materiais. Logo é onde ganham agilidades principalmente na questão da descarga que envolve toda a questão de ser alfandegado ou não, questão de balança e assim sucessivamente. Além disso o pleito com relação às fraudes de fertilizantes, está aumentando significativamente, principalmente nos grandes polos como Rondonópolis, Paranaguá e Santos, até mesmo em função dos preços que aumentaram. É uma preocupação do setor, independente da questão de solicitar algumas melhorias no sentido de agilizar e serem mais rápidos na questão de documentos na operação de fertilizantes.

O Sr. Marcelo Scopilho, informou que alguns pontos importantes serão o avanço na parte de desburocratização e agilidade. Ressaltou que um dos pontos a ser apresentado junto ao MAPA é que todas as NCN enquadradas no procedimento nº 6 da Instrução Normativa nº 51/201, possam ser parametrizadas no canal verde do LPCO, uma vez que são produtos que não oferecem riscos sanitários junto à Polícia Federal. Será interessante que se estude o ingresso do órgão junto à LPCO, no sentido de buscar uma melhor comunicação, pois atualmente o setor possui comunicação somente por e-mail e, muitas vezes, por uma questão de demanda, acaba não tendo uma confirmação do recebimento da solicitação das análises das Lis. O deferimento será automático.

Em relação à Receita, sobre os embarcadores/importadores possam seguir com segurança do que informa o manual aduaneiro de importação de graneis constante no site da Receita Federal publicado em 04/11/2011. Mas isso é um procedimento único em todo território brasileiro, visto que, na prática, muitas vezes a execução do que diz o manual aduaneiro, sem que ocorra a intervenção da fiscalização, exemplo a liberação da descarga direta, onde, em alguns portos, existe uma intervenção manual e em outros não. Nesse sentido, a descarga direta será automaticamente autorizada na data da protocolização da comunicação. Também ligado às liberações das cargas, em alguns pontos acaba tendo que liberar, esperar todo o descarregamento, fazer a inspeção do armazém, sendo que poderiam buscar uma agilidade, como a inspeção em bordo para liberação da carga, já promovendo a retirada inclusive da parte portuária e de armazém, facilitando o transporte.

O Sr. Luís Eduardo Pacifini Rangel, representante do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA, iniciou informando que, desde a última conversa que tiveram, estão assumindo de fato que existem questões fora da zona primária que precisam ser tratadas e, dentro dessa zona, cabe ao MAPA o que for possível ser feito não só dentro do Ministério ou do Portal Único, com a colaboração da Anvisa e Receita Federal. Obviamente irão usar o quesito dos fertilizantes para ser o piloto da racionalidade em função do momento. Sobre a retroarea, estão estudando possibilidades, uma vez que o MAPA já tem um plano de

fertilizantes e, nesse plano, não se pode desconsiderar, mesmo na visão de longo prazo, a questão da manutenção das importações. Então precisam estar preparados para a logística fora da zona primária, logo, irão pautar o tema internamente. S. Luís complementou a fala do Sr. João Roberto, informando que estão acompanhando os alinhamentos das importações de produtos, mas estão monitorando e, mesmo com os problemas geopolíticos, os fluxos parecem estar chegando.

O Sr. Diogo Piloni sugeriu que os representantes da ANDA encaminhem as questões identificadas como possíveis melhorias de procedimentos com cada um dos anuentes que compõem a Conaports, endereçando para o Sr. Otto que ficará incumbido de, na reunião do Comitê de Modernização e Desempenho – CTMD, que é onde se discutem as oportunidades de desburocratização de procedimentos, seja também discutido o que será possível melhorar, uma vez que, assim, o tema fica presente, fazendo com que haja providências, considerando a urgência que a demanda requer. Ensejam que, de fato, o fluxo continue na medida do possível normalizado, embora esteja próximo do normal, uma vez que a questão dos custos tem impactado bastante a vida do produtor, mas poderão tentar trazer melhorias que irão contribuir com o processo.

2.3 Apresentação do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho - CTMD - Atualização do andamento do projeto de mapeamento dos indicadores portuários

Dando continuidade às apresentações, o Sr. Otto iniciou informando que a ideia será expor a versão final do projeto de indicadores de desempenho portuários desenvolvido pelo CTMD, em parceria com a Confederação Nacional dos Transportes – CNT, que contratou a Fundação Dom Cabral - FDC para realização da proposição dos indicadores. Logo, passou a palavra para o Professor Paulo Resende.

O Professor Paulo, representante da FDC, iniciou fazendo um breve agradecimento a todos pelo apoio e parceria. Logo, passou a palavra para o Professor Newton Pereira.

O Professor Newton, iniciou fazendo uma breve apresentação do painel, ressaltando que o projeto avaliou os indicadores portuários, basicamente de desempenho. Também, envolveu toda a parte de *Foreland*, que é desde a chegada do navio até a sua atracação, operação e desatracação e, posteriormente, importação e exportação das cargas e os respectivos indicadores de movimentação de carga, e a *Hinterland* com os indicadores que tratam da coleta de entrega, que são os acessos que chegam ao porto para que a carga possa entrar e sair pelos modais rodoviário e ferroviário.

Os intervenientes que trabalham diretamente com o processo são os já encontrados no Porto Sem Papel – PSP, bem como os que não estão no PSP. Todavia, estes fornecem dados para serem colocados também no painel. As cinco autoridades portuárias que participaram do projeto piloto em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e Empresa de Planejamento e Logística – EPL, permitiu que chegasse a um consenso de que todos os indicadores deveriam ser implementados no painel.

Destacou que, no final, chegaram a um bloco com 43 indicadores, sendo que 22 indicadores tinham relação com desempenho operacional e 21 tinham relação com conectividade. Desses últimos, 13 anuentes e 8 indicadores de gestão e, quanto ao desempenho operacional, 7 indicadores são de anuentes e 15 de gestão estratégica dos portos, totalizando 43 indicadores no painel.

Em seguida apresentou alguns slides sobre como ficou a visão geral do painel, ressaltando que conseguiram implementar e atender as expectativas do MInfra e da Confederação Nacional do Transporte – CNT.

O Sr. Otto agradeceu e parabenizou a FDC e CNT, pelo apoio e realização do trabalho. Agradeceu também o apoio dos anuentes, ressaltando que é início do trabalho e não o fim, uma vez que, irão começar um novo capítulo de funcionamento. Em seguida, compartilhou a agenda de trabalho do Comitê ao longo do ano. Destacou que o intuito é mudar dinâmica e que irão continuar as discussões com os anuentes para terem acessos às informações mais atuais possíveis. Ratificou que, uma vez que o projeto dê certo, irão ampliar a ideia para outras autoridades portuárias. Apresentou o Plano de Trabalho do Comitê previsto, ressaltando que, além da internalização do painel, pretendem dar sequência nas discussões com temas que chegam oportunamente, lembrando que isso é o início dos trabalhos que gerarão frutos para o setor nos próximos anos.

2.4 Apresentação do Comitê Técnico de Integração de Sistemas – CTIS - Atualização do andamento do Projeto Janela Única Aquaviária e Atualização do projeto Porto Sem Papel - PSP 2.0

Sr. Otto iniciou informando sobre os avanços nos projetos do Porto Sem Papel - PSP 2.0 e Janela Única Aquaviária, apresentando ainda o Plano de Trabalho para 2022. Ressaltou que o intuito do projeto é promover a melhoria da experiência do usuário do Porto Sem Papel, obtendo 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. Informou ainda que, de forma didática,

distribuíram em três grandes eixos as etapas que já foram entregues e as próximas que serão entregues ao longo do ano. Ratificou que, ao final da apresentação, irão aprovar uma Resolução.

Destacou ainda que algumas das iniciativas do PSP 2.0 tem uma relação direta com o projeto Janela Única Aquaviária, lembrando que, há algum tempo, estão trabalhando em conjunto com a Receita Federal e Secretaria de Comércio Exterior – SECEX para, efetivamente, buscarem diversas integrações com o sistema Portal Único de Comércio Exterior.

Ressaltou que são várias iniciativas sendo implementadas e que, ao longo do ano, pretendem finalizar, por exemplo, a integração com a Marinha do Brasil em relação ao pagamento da tarifa de utilização de faróis. A ideia é que, no segundo semestre de 2022, seja concluída a integração com o PagTesouro, visto que já houve uma primeira etapa.

Logo passou a palavra para a Sr.^a Lara Gurgel, para seguirmos com o tema de atualização do projeto PCS.

A Sr.^a Lara Gurgel, representante da *Palladium*, iniciou informando que desenvolveram como parte de uma parceria bilateral do governo do Reino Unido e o governo brasileiro, um programa financiando pelo *Prosperity Fund*, que tinha foco na modernização portuária. Foram parceiros do projeto na fase de implementação o PROCOMEX, a HPC e o Instituto de Tecnologia de software da USP – ITS. O programa tinha como objetivo desenvolver um sistema de comunidade portuária para que fosse utilizado pelos principais portos do Brasil. Tal trabalho teve foco em quatro portos: Rio de Janeiro, Santos, Suape e Itajaí. Todavia, as bases do programa estabeleceram padrões que poderão serem utilizados pelos 36 portos organizados do Brasil. Em seguida apresentou alguns resultados do projeto ao longo dos dois anos de implementação, destacando que, em termos de processos liderados pela PROCOMEX, que trouxe a iniciativa de formar grupos nacionais e locais para o mapeamento de processos. Foram 25 mapas desenvolvidos e, dentro desses mapas foram apresentadas 4.416 atividades. Dessas atividades, 3.702 foram simplificadas e 1.685 foram identificadas, levando a uma redução de 16% da burocracia relacionada à operação portuária e gerando 32 soluções principais, sendo essas propostas aos parceiros e ao Governo Federal. Algumas delas já estão em fase de implementação.

Também destacou que, em um dos pontos do último trimestre, a PROCOMEX conduziu um estudo de mapeamento que revelou que, caso o *Port Community System* – PCS seja completamente implementado em Santos relativo à chegada e saída do navio, poderá haver uma redução de 51,8% das emissões CO² só naquele porto. Informou que o estudo será compartilhado com o MInfra, assim como todos os processos, e ficarão à disposição para consulta e até mesmo para adaptações ou reflexões que sejam feitas para os outros portos.

Desenvolveram também uma norma nacional para implementação do PCS e foram desenvolvidas duas modernizações de sistemas portuários. Do ponto de vista de governança, foram criados 7 grupos.

Desses, um grupo nacional com vários atores e órgãos anuentes foram realizados 4 mapeamentos de processos relacionados aos grupos de governança local. Em dois grupos de governança foram relacionados ao desenvolvimento de um plano de negócio para implementação do PCS para os portos de Santos e Itajaí. Destacou que a Resolução que será aprovada na reunião fala especificamente da recomendação de adoção dos padrões que foram desenvolvidos pela USP para o PCS. Passou a palavra para o Sr. Vidal.

O Sr. Vidal iniciou informando que, durante o desenvolvimento do projeto, perceberam que, nas quatro comunidades portuárias que foram estudadas, existiam membros que trabalhavam em mais de uma comunidade, ou seja, a mesma empresa exporta para vários portos, a mesma agência marítima atua em vários portos, o mesmo armador atraca em vários portos e assim por diante. Então identificaram a necessidade de se criar padrões abertos para a interoperabilidade desses sistemas que permitissem que as comunicações comuns a todos os portos e comunidades portuárias fossem implementadas de uma única forma, ou seja, a empresa que interopera a comunidade portuária X também conseguirá interoperação a comunidade Y. Isso se ambos os PCS's seguirem os padrões abertos produzidos durante o projeto. Padrões que são uma premissa para qualquer atividade de interoperabilidade quando se tem vários membros distintos trocando informações.

O Sr. Otto ressaltou que, apesar da conclusão do projeto, o tema continuará presente nas reuniões da Conaportos e que, em breve, irá chamar a PROCOMEX para uma reunião. Ressaltou ainda que encaminharam com antecedência a minuta da Resolução acerca da recomendação de utilização dos padrões de interoperabilidade para implantação de futuros sistemas de comunidades portuárias. Ressaltou que irão continuar trabalhando nas melhorias advindas do PCS e Janela Única Aquaviária e, por fim, a Resolução foi deliberada e aprovada.

2.5 Apresentação do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem – CTEC

O Sr. Dino Antunes, Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias (SNPTA) e Coordenador do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem (CTEC), iniciou apresentando o plano de trabalho do Comitê, informando das ações que serão desenvolvidas ao longo do ano como acompanhamento da promulgação da Lei 14.301, de 7 de janeiro de 2022 (BR do MAR) e de todas as suas regulamentações posteriores, além do acompanhamento dos resultados obtidos com o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem.

Sobre esse último, discutirá outras ações que visem a promoção da Cabotagem no Brasil que não tenham sido contemplada no BR do Mar, bem como abordará temas correlatos à Cabotagem que estejam previstos nos Planos Setoriais do MINFRA e, por fim, participará das discussões dos projetos: Porto sem Papel 2.0, que contempla ações do projeto Janela Única Aquaviária; *Port Community System – PCS* e DT-E garantindo que a navegação de Cabotagem estará incluída nos sistemas.

2.6 DELIBERAÇÃO

- Aprovação da Resolução da Conaportos.

3. ENCERRAMENTO

O Sr. Otto Burlier, agradeceu a todos pela disponibilidade de estarem 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.