



**MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA**  
**SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS**  
**29ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO NACIONAL**  
**DE AUTORIDADES NOS PORTOS (CONAPORTOS)**  
2022

**Data:** 15 de dezembro de 2022

**Horário:** 15h

**Local:** Vídeo conferência pelo *Teams* – sala virtual

**Membros presentes:**

**Ministério da Infraestrutura**

Bruno Eustáquio – Secretário Executivo do Ministério da Infraestrutura e Coordenador da Conaportos

Mário Povia – 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)

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

**Casa Civil da Presidencia da República**

Marcelo Ribeiro Moreira

**Ministério da Justiça - DPF**

Marcelo João – Titular

**Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – Vigiagro**

José Marcelo Nogueira Maziero – Suplente

**Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ**

Eduardo Nery Machado - Titular

**Convidados:****Ministério da Infraestrutura**

Edigar Martins

Júlio César de Sousa Dias

Fernanda Coutinho

Flavia Nico

Amanda Medeiros

Flávio Teixeira

Lino José de Figueiredo

**Ministério da Economia/ RFB**

Mirela Batista

**Ministério da Defesa – Marinha do Brasil**

Péricles Alves Arraes

**Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ**

José Renato Ribas

**Setor Privado:****Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga – ANUT**

Renato

**Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA**

Mauricio Toledo

Angelino Caputo

**Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC**

Luís Fernando Resano

**Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC**

Caio Morel

**Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB**

Jovelino Pires

Monica Romero

**Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima – FENAMAR**

André Zanin

**Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA**

Lilian Schaefer

Laíra Vanessa

**Sindicato das Agências de Navegações Marítima do Estado de SP – SINDAMAR**

José Roque

**Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA**

Elisângela Lopes

**Confederação Nacional da Indústria – CNI**

Ramon Goulart Cunha

**Confederação Nacional do Transporte – CNT**

Bruno Lustosa Rodrigues

Maria Carolina Piloto

**Representantes dos Portos:**

**Companhia Docas do Ceará – CDC**

Mayhara Chaves

**Companhia Docas do Estado da Bahia – CODEBA**

Davison

**Porto de Suape**

Felipe Fonseca

**Porto do Rio Grande**

Odson Silva Juvenal

**Porto de Imbituba – SC**

Carlos Assis

**Superintendência de Itajaí**

Fábio Veiga

**Porto São Francisco do Sul – PSFS**

Vladimir Arthur Fey

**Santos Port Authority**

Lucas Pontes Simões

## **1. ABERTURA**

O Sr. Bruno Eustáquio - Secretário Executivo do Ministério da Infraestrutura e Coordenador 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 passou a palavra para o Sr. Mário Povia, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, que fez um breve agradecimento os membros e convidados.

## **2. APRESENTAÇÕES**

### **2.2 Participação do setor privado**

O Sr. Caio Morel, representante da Coalisão empresarial, fez um breve agradecimento pela celeridade e encaminhamento dos assuntos tratados na Conaportos.

O Sr., representante da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC, agradeceu à Conaportos pela resolução dos temas apresentados nas reuniões.

A S.r<sup>a</sup>. Lilian Schaefer, representante do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA, fez um breve agradecimento, em nome das empresas de Apoio Marítimo, visto que a Conaportos foi essencial nos alinhamentos que foram feitos por ocasião das reuniões e que seguiram adiante, ressaltou que é muito importante para o setor privado ter uma interlocução estreita com o governo.

O Sr. Jovelino Pires, representante da Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB, iniciou informando que o primeiro ponto é sobre a necessidade de haver rodovias que permitam a chegada das cargas aos portos, de modo que, se não tiverem o acesso facilitado no próximo ano, o custo das operações irá aumentar, então deverá haver a integração porto e rodovias, portanto terão que observar isso com muita atenção.

Outro ponto importante é que, considerando os riscos de assaltos que tem acontecido principalmente no Rio de Janeiro, diante disso, terão que redobrar a atenção e buscar soluções, deste modo terão que considerar os riscos de assaltos de transportes de cargas pelas rodovias e acessos aos portos. Destacou sobre o fortalecimento da geopolítica da América do Sul, visto que terão de integrá-lo através das rodovias os portos e considerar que, trazendo cargas de países vizinhos, fortalece e garante um pouco mais a segurança do transporte, além de evitar maior contrabando.

O Sr. Mário Povia questionou sobre a questão do acesso rodoviário aos portos e os roubos de cargas, se a referência seria particularmente ao porto de Itaguaí ou aos portos do Rio de Janeiro em geral.

O Sr. Jovelino Pires ressaltou que o Rio de Janeiro, que é um problema sério, havia melhorado bastante, isso representa uma insegurança estadual, visto que, quando há algum problema com relação à movimentação da economia, os assaltos crescem. Contrabando e tráfico de drogas sempre existiram, principalmente na fronteira, portanto terão um enorme trabalho para controlar os contrabandos. Desse modo, o porto para ser atendido e para resolver precisa receber a carga.

O Sr. Mário Povia informou que, em relação a integração da América do Sul, estão com um projeto da Lagoa Mirim, projeto de Hidrovias, é uma pauta muito forte com a embaixada do Uruguai, ressaltou que na parte marítima já é uma agenda presente, visto que já estão com uma interligação do canal de São Gonçalo com a Lagoa dos Patos, então em breve terão novidades pela água e por terra ficará devendo, pois não tem pouco conhecimento sobre o assunto, mas com certeza terão boas notícias.

A Sr<sup>a</sup>. Monica Romero fez um breve agradecimento a toda equipe da Conaportos e ressaltou que os portos precisam estar integrados, até porque precisam chegar aos portos de outros países com mais facilidade e precisam trazer cargas mais interiorizadas, visto que precisam entrar na cadeia global de valores.

O Sr Jovelino complementou informando que, tanto Itaguaí quanto Porto do Rio de Janeiro, desde outubro houve um aumento dos casos de roubo de cargas e cargas marcadas. Não é qualquer carga, então será necessário um rastreamento muito forte. Destacou que quando

fizeram multimodalidade contrataram um gerenciamento de risco de cargas e usaram escoltas veladas, informou que já enviaram uma correspondência para Companhia Docas do Rio de Janeiro, mas entendem que não será a companhia que irá resolver o problema. Tem a capacidade junto com à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA em articular com as outras entidades.

O Sr. Otto Burlier, Diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária, reforçou sobre a necessidade de integração permanente entre rodovias e portos, ou seja, todos os modais, que a Infra S/A está entregando para o MInfra e será levado para deliberação a construção de planos setoriais portuários, hidroviários, terrestres e o plano setorial aéreo, que atualmente é feito pela Secretaria de Aviação Civil junto com o Labtrans. Isso será uma grande inovação e, após a deliberação, a intenção é abrir para consultas públicas para recebimento de contribuições de toda a sociedade do que será apresentado nos planos setoriais. O grande diferencial é serem feitos pela Infra S/A, que tem por trás toda uma metodologia, uma ferramenta que considera a integração de todos os modais, a projeção de demandas, de cargas até 2035 e os impactos disso em todos esses, então tentarão atender às demandas através dos planos setoriais que serão apresentados para a sociedade no início do próximo ano.

O Sr. Renato, representante da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga – ANUT, ressaltou que fizeram grandes avanços regulatórios e avanços na área de planejamento nos últimos anos, então precisam consolidar isso ao governo futuro, ter um setor privado unido e coeso no sentido de manutenção das coisas que foram pedidas.

Ressaltou que tiveram a BR do Mar, que foi um grande avanço e agora precisam de uma BR do Rio. Todas essas vertentes de realizações continuem acontecendo no próximo governo, visto que foram notórios os avanços e a interlocução do setor privado com o setor público melhoraram bastante nos últimos anos.

O Sr. Bruno Eustáquio reforçou o compromisso com planejamento integrado que é fruto de Acordão de fiscalização do Tribunal de Contas da União sobre o Ministério da Infraestrutura – Minfra, o que impôs no momento não fechar o plano, mas sim deixar aberto para consulta pública no próximo ano com o devido prazo para que as instituições possam contribuir, ressaltou que é um plano setorial sofisticado que traz uma integração modal e busca fazer uma combinação de investimento pública e privado reconhecendo as limitações de partida do

orçamento público, ainda que tenham a possibilidade de um espaço fiscal para investimento em infraestrutura rodoviária. Então os planos setoriais lastreados por um plano nacional de logística que visa 2035, está prevendo algo em torno de 14,5 bilhões de reais de investimento público para os próximos quatro anos que será acompanhado por uma parcela majoritariamente privada para fazer frete aos crescimentos do ponto de vista de PIB e demanda e obviamente a impulsão de os corredores estratégicos precisam para alavancar o Agro e os combustíveis de um modo geral na matriz de produto insumo brasileiro.

O Sr. Bruno Eustáquio concluiu a primeira parte aberta da reunião que contou com a contribuição das entidades privadas e agradeceu a presença de todos, reforçando que o setor privado será sempre bem-vindo às reuniões da Conaportos.

### **2.3 Deliberações Conaportos**

- **Deliberação acerca da manutenção/implementação das Comissões Locais de Autoridades nos Portos - Claps**

Dando início às apresentações, o Sr. Otto Burlier iniciou informando que, com base no decreto da Conaportos, que prevê a renovação das Comissões Locais de Autoridades nos Portos – CLAPS existentes, pela lógica dos CLAPS que é a troca de informações das demandas que surgem, entram as autoridades portuárias e os diversos órgãos e a Conaportos. Então fizeram um trabalho em conjunto com os portos, alguns portos continuam executando o trabalho dos CLAPS e outros chegaram à conclusão de que não necessariamente precisavam continuar formalmente a existência dos CLAPS, uma vez que existem outro fóruns.

O Sr. Otto, apresentou uma lista dos portos que demonstraram interesse em darem continuidade na manutenção dos CLAPS, ressaltando que a ideia é deliberar pela renovação por mais um ano:

- I - Comissão Local do Porto de Santos;
- II - Comissão Local do Porto de Fortaleza;
- III - Comissão Local do Porto de Salvador, Ilhéus e Aratu;
- IV - Comissão Local do Porto de Natal, Terminal de Areia Branca e Porto de Maceió;
- V - Comissão Local do Porto de Cabedelo;
- VI - Comissão Local do Porto do Rio Grande;
- VII - Comissão Local do Porto de Itajaí;
- VIII - Comissão Local do Porto de Paranaguá;

X - Comissão Local do Porto do Pecém;

Em seguida apresentou a lista de portos que solicitaram a não continuidade:  
Comissão Local do Porto do Recife;  
Comissão Local do Porto de Suape;  
Comissão Local do Porto de Belém, Santarém e Vila do Conde;  
Comissão Local do Porto de Forno;  
Comissão Local do Porto de Imbituba e São Francisco do Sul;  
Comissão Local do Porto de Porto Velho; e  
Comissão Local do Porto de Manaus.

Além destas citadas acima, as demais Autoridades Portuárias optaram por não instituir neste momento os CLAPS, sem prejuízo de discussão local acerca de temas relevantes à comunidade portuária.

Ressaltou que tem trabalhado sempre na lógica da autonomia das autoridades portuárias, que são responsáveis por conduzir e coordenar o funcionamento dos CLAPS e estão sempre reforçados à atuação dos CAPS. Servidores do MInfra compõem a presidencia de todos os CAPS. Então, mesmo que em alguns portos não existam os CLAPS, pelo menos em alguns estão reforçando o bom funcionamento.

O Sr. Marcelo João, representante da Polícia Federal, ressaltou que, fazendo um paralelo com experiência em Santos, visto que a Polícia Federal não participa do CAPS de Santos, mas uma das formas que desenvolveram foi entendendo um pouco a parte da lógica portuária, de modo que, muitas vezes a Polícia Federal fica muito alijada do dia a dia das autoridades portuárias. Então, o que se observa é que cada instituição, na sua missão constitucional específica, é concentrada no seu desafio, o que já é gigantesco.

Informou que o CLAP de Santos servia para entenderem onde havia problemas da Anvisa que é um universo distante da Polícia Federal. Então a PF tem uma experiência bastante positiva naquele CLAP. Por isso não entendeu não ter CLAPS no Rio de Janeiro e Manaus, visto que Manaus pelo menos no radar da Conportos é um porto que é bastante complicado em termos de certificação. Então só para reflexões futuras e pela experiência em Santos, pelo menos Rio de Janeiro e Manaus seriam portos que mereceriam uma maior integração das autoridades, ressaltou que o CLAP de Santos era um fórum bastante importe para troca de experiências e construção de uma mentalidade portuária.

A Sr.<sup>a</sup> Mirela Batista, representante da Receita Federal do Brasil – RFB, questionou sobre os CLAPS, uma vez que é sua primeira reunião da Conaportos e não comprehende ainda do que se trata.

O Sr. Otto, explicou que CLAPS, é a Comissão Local de Autoridade nos Portos e Conaportos é a Comissão Nacional de Autoridades nos Portos, as comissões é como se fosse braços operacionais na ponta da Conaportos nos portos. Então, em tese, são “mini” Conaportos em cada um dos portos em que a coordenação é feita pela autoridade portuária. Ressaltou que os CLAPS foram criados desde o início da Conaportos e Conaero e que os CLAPS não são obrigatórios, isso depende muito do interesse local.

O Sr. Marcelo João informou que, em Santos, entre 2008 e 2010, já tinham conhecimento dos problemas de efetivo da Anvisa, que vieram a se materializar de forma muito contundente em decorrência do Covid. O CLAP de Santos, na época, formulou ofícios para Conaportos, informando que havia déficit de efetivo muito grande na Anvisa daquele Porto e, quando surgiu o Covid, foi um problema que se apresentou de uma forma muito contundente.

A Sr.<sup>a</sup> Mirela Batista questionou sobre criarem Comissões Locais, visto que não precisam criar uma Comissão para entenderem o que está acontecendo, de modo que poderiam resolver os problemas com uma simples ligação.

A Sr.<sup>a</sup> Fernanda Machado, representante da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, informou que os CLAPS é mais ou menos como o CONFAC, que é a Nacional de Facilitação do Comércio e o COLFAC que são as locais. A Nacional tem subsídio das Comissões Locais, então a lógica é trazer dos CLAPS pautas e subsídios para que possa submeter à Comissão Nacional, seja para alguma desburocratização ou alguma ação que o representativo passa a ajudar as regionais.

O Sr. Bruno Eustáquio ressaltou que são modelos do Ministério da Infraestrutura. Um modelo racional que é a Comissão Nacional e que tem as Comissões Locais para dar suporte nas decisões do conselho. É uma decisão já foi tomada e que está positivada em decreto. As informações apresentadas pelo Sr. Marcelo João são assimetria de informações, então o conselho terá que trabalhar, uma vez que se há uma informação da Comissão Local que não corresponde com as informações da Polícia Federal. Terão que trazer para Conaportos para tomar as decisões e reduzir essa assimetria de informação. Destacou que são estruturas de governança para que possam fortalecer a autoridade portuária.

O Sr. Otto informou que, nas reuniões de transição, bem como fazer parte das atribuições do Departamento de Gestão e Modernização Portuária – DGMP, um dos pontos apresentados para a equipe de transição foi a existência da Conaportos, inclusive que foi criada em 2012, não sendo algo novo, é algo que já existe há muitos anos.

O Sr. Bruno Eustáquio ressaltou que o intuito da Conaportos é ter informações e poder complementar e tomar a decisão, ou seja, dispõe do dever discricionário de avaliar a opção dos CLAPS de permanecerem ou não com uma informação adicional que por exemplo foi a da Polícia Federal.

A Sr.<sup>a</sup>. Mirela questionou novamente sobre a necessidade das Comissões Locais, uma vez que poderiam resolver os problemas dos portos sem a necessidade de uma comissão.

O Sr. Bruno Eustáquio destacou que a deliberação é pela admissibilidade com relação àquelas comissões que optaram por permanecer. Perguntou aos membros presentes se havia alguma observação adicional para além das que já foram colocadas, em seguida perguntou à Sr.<sup>a</sup> Mirela se manteria a posição de acordo com a admissibilidade.

Ela, por sua vez, ressaltou que não concordaria, uma vez que é sua primeira reunião e que não entende dos assuntos, destacando que o dia a dia do porto tem que ser rápido.

O Sr. Odson Silva, representante do Porto do Rio Grande, informou a importância das Comissões Locais e deu exemplo da Conportos e Sisportos. Destacou que está no Porto desde 2014 e quando chegou para fazer a gestão de segurança do porto, a Sisportos não era ativa. A Sisportos é uma comissão local da Conportos. A partir de 2019 a Sisportos ficou muito ativa, os membros se reúnem com o governo estadual e isso foi extremamente benéfico para o Porto de Natal e para o terminal de Areia Branca. Então é fundamental haver as comissões locais.

- **Deliberação acerca da manutenção/extinção dos Comitês técnicos**

O Sr. Otto Burlier informou que, para cumprir o decreto, precisam anualmente sugerir e justificar a continuidade dos comitês técnicos. Destacou que conduz os Comitês Técnicos de Modernização de Desempenho - CTMD e o Integração de Sistemas – CTIS. Dentro desses comitês existem temas de melhoria contínua, desburocratização, melhoria de processos, indicadores de desempenhos, Porto Sem Papel – PSP, Janela Única Aquaviária, *Port Community System*, entre outros, então vale a pena continuar, visto que há uma agenda de trabalho contínua. A sugestão, por fim, é continuar com os dois comitês por mais um ano.

O Sr. Dino Antunes pautou que o Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem teve início principalmente no do BR do Mar, para que todos pudessem acompanhar o andamento do programa e de toda a tramitação que foi feita e, atualmente, o único ponto que tem no comitê é o acompanhamento do decreto. Mas esses poderão naturalmente serem atualizados sem a necessidade de existir um comitê técnico, visto que é uma regulamentação que está sendo feita. Portanto, avaliaram e decidiram que o Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem, não se justifica mais. Então a sugestão é encerrá-lo e, um pouco mais para frente, avaliar outras questões que são mais complexas e transversais como, por exemplo, a citada integração Sul-americana que pode ser um tema. A proposta é o encerramento do comitê e depois pensarem em outros temas que seja um pouco mais transversal.

O Sr. Otto, destacou que as reuniões da Conaportos são trimestrais, então tudo pode ser rediscutido oportunamente.

O Sr. Maria Povia, ressaltou que concorda com o encerramento do comitê, mas entende que a questão da Cabotagem requer cuidados, visto que estão em um momento de redirecionamento do vetor. Então talvez vez seja o caso de aguardar um pouco mais e reavaliar a continuação do comitê, uma vez que carece de uma discussão prévia.

O Sr. Bruno Eustáquio perguntou se havia alguma observação adicional. Todos concordaram pela renovação dos comitês e encerramento do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem.

O Sr. Otto apresentou a proposta de calendário, informando que sejam feitos pelo menos reuniões ordinárias de Conaportos e comitês a cada três meses e, sendo necessário, haverá reuniões extraordinárias.

Não havendo sugestões e observações, aprovou-se o calendário 2023 de reuniões da Conaportos e dos comitês.

## **2.4 Apresentação do Comitê Técnico de Modernização de Desempenho-CTMD**

Dando continuidade às apresentações, o Sr. Otto Burlier informou sobre os principais temas tratados no âmbito dos Comitês Técnicos o de Modernização e Desempenho – CTMD e o de Integração de Sistemas – CTIS. Um dos temas que tem sido tratado na Conaportos e que é um grande legado que será deixado para a próxima gestão, destacou que construíram um painel de Indicadores de Desempenho.

A Sr.<sup>a</sup> Mirela questionou quais os tipos de indicadores, uma vez que indicadores são usados para tomar decisões.

O Sr. Otto explicou que, com o apoio da Confederação Nacional Transporte – CNT, contratou uma consultoria, no caso a Fundação Dom Cabral – FDC. Fizeram um trabalho de um ano e meio a várias mãos, onde houve reuniões com cada um dos anuentes para ouvir um pouco e tentar escolher os indicadores mais importantes. O intuito da iniciativa é tentar melhorar o trabalho dos anuentes.

Ressaltou que foram várias etapas e que o painel ainda não 100% finalizados, o que irão propor para o próximo ano é realizarem reuniões com todos os anuentes dentro do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho.

A Sr.<sup>a</sup> Fernanda Machado apresentou alguns slides com as demandas que foram entregues, ressaltando que a 6<sup>a</sup> entrega é fazer o atendimento a todo o público que foi apresentado o painel, os chamados:

Grupo 1 – Anuentes + Portos Pilotos (Mapa, Receita e SPA)

Grupo 2 – Internos – SNPTA/SNTT/SGETI/ANTAQ/EPL (DNHI, EPL E ANTAQ)

Grupo 3 - Associações – entidades Privadas (ABEAM, ABTRA E ATP)

Então, a partir dessas demandas, foram colocados alguns itens de melhorias. Ressaltou que conseguiram atender 64% dos itens mencionados pela ATP, 82% da EPL, 50% do Mapa, 100% da Receita Federal. ABEAM, ABTRA e DNHI vão requerer um pouco mais de trabalho bilateral, visto que precisam entender um pouco do que eles entendem como visão do painel. Isso será agendo para o próximo ano junto à CODIN. O futuro é, na hora que chegarem a uma conclusão de tenham os dados é abrir para os demais portos, visto que os cinco portos é uma realidade muito pequena das autoridades portuárias. Em seguida apresentou um slide de como ficou o painel.

Destacou que uma das discussões mais profundas foi com a Antaq, uma vez que o painel estatístico da Antaq já promove. Então precisam entender se é necessário manter, visto que a ideia é não ter retrabalho. Destacou ainda que a Anvisa se interessou em ter uma página específica de indicadores. Abriram um diálogo com os representantes da Anvisa para trazer alguns dados que a Anvisa entende ser importante a serem mapeados.

O Sr. Otto destacou que a ideia, a princípio, é que seja um painel interno dentro de governo para auxiliar nos trabalhos, a ideia é dar suporte ao que já fazem atualmente. Informou que irá compartilhar o link do painel com a Sr<sup>a</sup>. Mirela e, em seguida, poderão marcar uma

conversa específica, visto que o painel não é uma novidade, uma vez que já conversaram com as equipes da Receita há meses.

A Sr.<sup>a</sup> Mirela questionou novamente sobre a construção de um painel de indicadores, visto que não precisam criar indicadores para resolver a situação.

A Sr.<sup>a</sup> Karênia Teixeira, Coordenadora-Geral do Departamento de Navegação e Hidrovias, ressaltou que são dois pontos diferentes. O primeiro são os indicadores de gestão, onde se tem uma visão macro. Já o segundo o ponto operacional é totalmente deferente, obviamente que os indicadores atingem os dois pontos, visto que a SNPTA precisa ter uma visão de gestão dos portos. Os indicadores são operacionais e de gestão estratégica para tomada de decisões da SNPTA e existem as questões de diagnósticos rápido.

## **2.5 Apresentação do Comitê Técnico de Integração de Sistemas – CTIS**

O Sr. Otto informou que, em relação ao CTIS, estão trabalhando em uma agenda de vários projetos para tentar modernizar os portos brasileiros. Destacou que dia 08 e 15/12/2022, aconteceu um seminário do Porto Sem Papel PSP, para compartilhar os acontecimentos e colher novos subsídios, contribuições dos usuários do setor para ajudar na continuidade do projeto. O comitê traz estes projetos de inteligência logística. Ressaltou que foi uma agenda conjunta com a Receita Federal e com a SECEX nos últimos anos no Projeto da Janela Única Aquaviária. O projeto foi dividido em grandes eixos

**Fase 1: Unificação do login dos sistemas permanece ativo, contudo, a unificação do login via Gov.br permanece suspensa até que a mobilização dos servidores da RFB seja finalizada.**

**Fase 2: Diagnóstico e harmonização dos cadastros redundantes**

Foram identificadas 27 oportunidades de harmonização, as quais foram listadas e prioridades considerando critério de benefício versus grau de complexidade. Dentro do planejado para 2022, ficaram 22 tabelas, sendo que até o momento foram harmonizados 18 itens.

**Fase 3: Análise e melhorias futuras do processo de negócios**

As duas primeiras etapas foram finalizadas em dezembro/2021, contudo seguimos aguardando o término da mobilização dos servidores RFB, para replanejamento do cronograma de implementação da terceira fase “*Roadmap de desenvolvimento do PSP com CCT Importação Aquaviário*”.

Em seguida houve a apresentação do vídeo com várias entregas do PSP, nos últimos anos, ressaltou que terão uma agenda permanente para o próximo ano.

## **2.6 DELIBERAÇÕES**

- Aprovação da manutenção/extinção dos Comitês técnicos
- Aprovação da manutenção/implementação das Comissões Locais de Autoridades nos Portos – CLAPS

## **2.7 ENCAMINHAMENTOS**

- Encaminhar link do painel para a Sr.<sup>a</sup> Mirela Batista
- Compartilhar vídeo do PSP com os membros da reunião

## **3. ENCERRAMENTO**

O Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - Mário Povia, desejou a todos um feliz natal, agradeceu 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.