



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
30ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO NACIONAL
DE AUTORIDADES NOS PORTOS (CONAPORTOS)
2023

Data: 05 de abril de 2023

Horário: 15:00

Local: Vídeo conferência pelo *Teams*– sala virtual

Membros presentes:

Ministério de Portos e Aeroportos

Fabrizio Pierdomênico – 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)

Casa Civil da Presidência da República -CC

Leonardo Rafael Machado de Freitas Maciel – Suplente

Ministério da Justiça e Segurança Pública – Polícia Federal

Marcelo João -Titular

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

José Luiz Ribeiro Filho – Suplente

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – Vigiagro

José Marcelo Nogueira Maziero – Suplente

Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa

Daniel Meirelles Fernandes Pereira - Titular

Bruno Gonçalves Araujo Rios - Suplente

Convidados:

Ministério de Portos e Aeroportos

Thayrine Oliveira
Dino Antunes
Júlio César de Sousa Dias
Edigar Martins
Flavia Nico
Luciano Ângelo Seffrin Bragagnolo
Carlos Tiego

Setor Privado:

Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA

Mauricio Toledo

Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC

Luís Fernando Resano

Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres – ABRATEC

Caio Morel

Sergio Salomão

Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB

Jovelino Pires

Monica Romero

Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos – ABREMAR

Marco Ferraz

Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima – FENAMAR

André Zanin

Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA/ ABEAM

Lilian Schaefer

Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CENTRONAVE

Wagner de Sousa Moreira

Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA

Elisângela Lopes

Confederação Nacional da Indústria – CNI

Ramon Goulart Cunha

Ronnie Sá Pimentel

André Almeida Villani

Confederação Nacional do Transporte – CNT

Maria Carolina Piloto

Representantes dos Portos:

Companhia Docas do Ceará – CDC

Yuri Paz

Companhia Docas do Estado da Bahia – CODEBA

Ana Paula Leal Aguiar Calhau

Jenner Augusto Kruschewsky Silveira

Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN

Roberto Santoy

Porto de Suape

Nilson Monteiro

Porto do Pecém

Nicolau

Porto de Imbituba – SC

Cássia Reis

Superintendência de Itajaí

Medelin

Ricardo Amorim

Porto de Paranaguá

Luiz Fernando

1. ABERTURA

A S. r.^a Thayrine Oliveira, representante da Secretaria Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, 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 o Sr. Fabrizio Pierdomênico, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, agradeceu os membros e convidados.

2. APRESENTAÇÕES

2.1 Participação do setor privado

O Sr. Otto Burlier – Diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), iniciou fazendo uma breve contextualização sobre a Conaportos, informando-os sobre sua instituição, pelo Decreto nº 7.861, de 06 de dezembro de 2012, Decretos nº 10.319, de 09 de abril de 2020 e nº 10.703, de 18 de maio de 2021.

As atribuições são: propor, coordenar e avaliar medidas de eficiência relacionadas às atividades desempenhadas pelos órgãos e entidades públicas nos portos e instalações portuárias.

Composição:

- Ministério da Infraestrutura (atual Ministério de Portos e Aeroportos – Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários);
- Casa Civil da Presidência da República;
- Ministério da Justiça e Segurança Pública;
- Comando da Marinha do Ministério da Defesa;
- Ministério da Economia, por meio da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil; e da Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais; (atuais Ministério da Fazenda e Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços);
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento;

- Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa e Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ;
- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT.

Destacou que convidarão formalmente a Secretária Executiva do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, para compor a Conaportos, visto que muitos dos temas tratados são semelhantes, tais como: melhoria de processos, revisão de procedimentos e inovação. Ressaltou-se que o decreto vigente contém a Conaero, Conaportos e Conat. A Conat atualmente está no Ministério dos Transportes, mas se for o caso, futuramente poderão convidar outros atores do governo e da atual gestão que teriam interesse em participar da Conaportos.

Ressaltou que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT, entrou na composição da Conaportos na última versão do Decreto, com a perspectiva de discutir temas relacionados a navegação interior e hidrovias, informou que existe uma proposta de criação da CONAHIDRO, então a ideia da CONAHIDRO é voltada para o setor hidroviário e, como na atual gestão pretendem dar continuidade e ênfase nas políticas públicas para impulsionar o setor hidroviário, oportunamente será avaliado se é o caso de criarem a CONAHIDRO, caso aconteça aproveitarão a oportunidade para atualizar os órgãos de governo que participariam da comissão.

Destacou que a periodicidade das reuniões ordinárias da Conaportos seja realizada a cada 3(três) meses, ou quando necessário, de forma extraordinária. Durante este intervalo, reúnem-se os membros dos Comitês para que possam trazer subsídios para compor as pautas dos encontros da Comissão Nacional.

A coordenação é realizada pela Secretaria Executiva deste Ministério. A SNPTA, por meio da CGGP/DGMP, fornece apoio técnico e administrativo necessário ao funcionamento da Comissão Nacional que conta, também, com Comitês Técnicos e Comissões Locais em cada Porto Organizado.

Os Comitês Técnicos são instâncias que subsidiam e auxiliam a deliberação da Conaportos no estabelecimento das metas de desempenho dos órgãos e entidades públicas nos portos organizados e instalações portuárias.

Atualmente, temos os seguintes Comitês vigentes:

- Comitê Técnico de Integração de Sistemas (CTIS), com a finalidade de promover a modernização, a otimização e a integração dos sistemas informatizados dos órgãos anuentes com o Porto Sem Papel;
- Comitê Técnico de Modernização e Desempenho (CTMD), com a finalidade de promover a modernização, a otimização e a desburocratização dos processos, de monitorar o desempenho dos órgãos e entidades públicas com impacto nos portos. As Comissões Locais das Autoridades nos Portos:

São instâncias encarregadas de desenvolver, examinar e propor ao Plenário as matérias de sua competência. Lembrando que a implantação do referido fórum, não é obrigatório às Autoridades Portuárias. Ressaltou que até o final do ano passado havia o Comitê Técnico de Estímulo a Cabotagem – CTEC, após a edição da BR do Mar e, entre outras iniciativas chegaram à conclusão de que não havia rotina ordinária suficiente para mantê-lo. Optaram pela sua extinção.

O Sr. Otto, apresentou uma lista das Comissões Locais que atualmente estão vigentes – Resolução nº 8/2022:

- I - Comissão Local do Porto de Cabedelo;
- II - Comissão Local do Porto do Recife;
- III - Comissão Local do Porto de Santos;
- IV - Comissão Local do Porto do Rio Grande;
- V - Comissão Local do Porto de Itajaí;
- VI - Comissão Local do Porto de Paranaguá;
- VII - Comissão Local do Porto de Suape;
- VIII - Comissão Local do Porto de Fortaleza;
- IX - Comissão Local do Porto de Belém, Santarém e Vila do Conde;
- X - Comissão Local do Porto de Natal, Terminal de Areia Branca e Porto de Maceió;
- XI - Comissão Local do Porto de Salvador, Ilhéus e Aratu;
- XII - Comissão Local do Porto de Forno;
- XIII - Comissão Local do Porto de Imbituba e São Francisco do Sul;
- XIV - Comissão Local do Porto de Porto Velho;
- XV - Comissão Local do Porto de Manaus e
- XVI – Comissão Local do Porto do Pecém.

Em seguida, o Sr. Luís Fernando Resano, representante da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC, ressaltando que não tinha conhecimento do encerramento do CTEC, e que por falta de demanda certamente não foi. Informou ainda, sobre as restrições de calado no Rio Amazonas em período de seca, houve uma redução sensível de calado de 11,5 para 9,0 metros, em algumas passagens do rio Amazonas, especialmente na foz do rio Madeira, causando sérios impactos no escoamento e na produção da região amazônica. A situação traz dificuldades no escoamento da produção da zona franca.

O Sr. Luíz Resano, agradeceu a Conaportos pela capacidade de articulação, de modo que gastariam de ver poder de articulação dos órgãos públicos para atuarem na dragagem, batimetria e atualização de cartas para que não tenham um impacto no Comercio Exterior e Cabotagem, uma vez que a zona franca de Manaus é seriamente impactada.

Ressaltou que perderam dois m² e meio de carga, visto que se perde calado, perde carga e é exatamente em uma época que as cargas estão descendo de Manaus.

Logo, a entidade alerta sobre o impacto na economia e faz o pedido de apoio da Conaportos junto ao DNIT e Marinha para mapeamento dos problemas.

O Sr. Fabrizio Pierdomênico, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, destacou que a Cabotagem está abarcada no conceito maior de comercio e de navegação. Ressaltando que irá discutir o assunto internamente, e se for o caso voltarão o Comitê de Estímulo a Cabotagem – CTEC, visto que a Cabotagem deverá ter um espaço de debate na desburocratização e na facilitação dos órgãos públicos, e ainda informou que para mitigar os efeitos climáticos terão planejamento, mas basicamente investimentos e foco.

Destacou que o Ministro Marcio França, está articulando sobre a possibilidade de criação de uma Secretaria Nacional de Hidrovias dentro do Ministério de Portos e Aeroportos, isso é uma possibilidade, dado a importância que o Ministro está dando para implantação de mais Hidrovias no país.

Informou que o Ministro está preocupado com a questão de terem informações em tempo real da batimetria dos principais rios navegáveis, para anteciparem esse tipo de problema. Então, a questão agora é planejar, conseguir os recursos e fazer as obras e serviços necessários.

O Sr. Otto, informou que sobre a demanda apresentada pelo Sr. Luíz Resano, conversou previamente com o Sr. Dino Antunes, Diretor do Departamento de Navegações e Hidrovias e, a S.r^a. Karoline Lemos, Diretora de Infraestrutura Aquaviária do DNIT, onde foi informado que já receberam a demanda e estão estudando e contratando batimetrias e definindo ações.

O Sr. Dino Antunes, informou que no caso da navegabilidade no Amazonas para Cabotagem especificamente, e no caso do calado que é necessário, é exatamente o tipo de tema a ser tratado no Conahidro, então, com o Conahidro não ficarão órfãos em relação a esse tipo de debate. Ressaltou que os Comitês Técnicos têm uma abordagem mais específica e produtiva, de Estímulo à Cabotagem, justificando-se muito durante a

tramitação e as discussões da BR do Mar, onde houve o acompanhamento e, foi tratando com todos os envolvidos através do Comitê, atualmente acaba tendo o dia dia e assim não precisam de um comitê para trabalhar, logico que a Cabotagem tem alguns temas que são específicos e que foge das tratativas do longo curso nos portos, mas não viam mais a justificativa para um Comitê específico para Cabotagem, e sim continuar trabalhando na Conaportos para que os temas específicos sejam alinhados.

O Sr. Otto, sugeriu que as entidades enviem as demandas e necessidades para que sejam avaliadas internamente como serão tratados cada um dos temas e, posteriormente darem um feedback.

O Sr. Ronnie Sá Pimentel, representante da Confederação Nacional da Indústria – CNI, iniciou informando-os que dentro dos mecanismos de diálogo com a base da CNI, buscaram elencar aquilo que é prioridade na agenda, então, há dois mecanismos, um de interação direta com as empresas que são usuárias do transporte marítimo e de navegação e, também com as Associações e entidades de classes setoriais. As duas frentes de diálogo vinham demandando as questões sobre a plataforma de Janela Única Aquaviária, portanto a CNI precisava incorporar os conceitos e identificar oportunidades para elencar quais são as prioridades e recomendações para o desenvolvimento. Logo contam com uma assessoria interna, que atualmente é a Madrona Fialho Advogados, então os dois representantes da Madrona Fialho detalharão a estrutura do estudo que foi elaborado, mas existem vários membros que demandavam em função da implantação do Porto Sem Papel – PSP, que já atravessa mais de uma década no país com uma interface precária e aperfeiçoamentos limitados durante a fase de implantação que ainda não alcançou a plena integração pretendida a com gestão aduaneira.

A gestão aduaneira desde 2015, vem incorporando importantes avanços para transformação digital dos controles, das operações de importação e exportação e o trânsito aduaneiro das cargas das empresas que são a base da CNI e, sobretudo por meio do Portal Único de Comercio Exterior. Então essas duas iniciativas complementares, tem a possibilidade de se integrar e compor uma só plataforma, e isso faz mais sentido diante do cenário da crise logística nos últimos anos, então essa integração é fundamental para redução de custos, sobretudo para os usuários de transportes para que não sofram com a falta de transparência, custos adicionais, burocracias e abusividades que passam a surgir, além dos impactos positivos na agenda de desburocratização, redução de custos e tempo, e também para uma gestão compartilhada entre os órgãos, pensando nisso, buscaram a assessoria da Madrona Fialho, para entender alguns conceitos, buscar referencias internas e a partir disso elencaram um Benchmarking, com algumas prioridades para aquilo que entendem ser uma abordagem adequada para a harmonização dos procedimentos entre todos os atores. A análise das melhores práticas está

detalhada no estudo, apresentou alguns slides com o roteiro do estudo, em seguida passou a palavra para o Sr. André Almeida Villani.

O Sr. Otto, sugeriu que apresentação seja feita no Comitê Técnico de Integração de Sistemas – CTIS e, posteriormente apresentarem com mais detalhe na próxima reunião da Conaportos, visto que a programação das apresentações das entidades privadas seria cerca de 5 minutos.

O Sr. André Almeida Villani, iniciou informando que o estudo apresentou, além da análise de diagnóstico dos sistemas do Brasil, mas também alguns sistemas Janela Única - JUA. Em outros países que podem ser considerados como modelos a serem observados, obviamente que a partir das peculiaridades de cada sistema e das necessidades do nosso país, abordou mais especificamente 5 sistemas nos quais extraíram as melhores práticas consolidadas em diretrizes bastante objetivas.

Em seguida, apresentou um slide com algumas dessas diretrizes e conclusões, destacando que, o estudo aponta cinco eixos de recomendações de governança institucional que prioriza a coordenação centralizada; implementação do projeto e a previsão de dotações orçamentárias específicas para implementação integral da Janela Única.

O Sr. Fabrizio, agradeceu em nome da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA, a CNI, pela apresentação, e destacou a importância de trazerem propostas e participarem do processo de construção de solução dos problemas é a base principal do diálogo entre governo e sociedade e, que as contribuições são extremamente bem-vindas.

A S.^{ra}. Lilian Schaefer, representante do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA/ABEAM, iniciou informando-os sobre o Projeto de Lei: **PL 329/23 – ALERJ**, de autoria do Deputado Jorge Felipe Neto, que pretende estabelecer medidas preventivas e adoção de equipamentos de proteção ambiental a serem utilizados pelas embarcações fundeadas ou atracadas em áreas de zonas costeiras, águas continentais e nas baías do Estado do Rio de Janeiro.

A essência do PL é o cercamento com barreiras de contenção de todas as embarcações com mais de 5.000 TPB, atracadas ou fundeadas nos portos, terminais, enseadas, baías e nas águas costeiras do Rio de Janeiro, em qualquer ocasião. Destacou-se que em nenhum porto do

mundo existe esse tipo de determinação e que tecnicamente o PL vai afastar os usuários do porto do Rio de Janeiro, quem puder não operar nos portos do Estado do Rio de Janeiro, certamente evitará, visto que o custo é absolutamente desnecessário. E muito preocupante como o avanço do Projeto de Lei tem acontecido dentro da assembleia legislativa, ressaltou que encaminharam uma nota técnica para o Ministério de Portos e Aeroportos.

Ressaltou, que um projeto de lei que não tem nenhuma justificativa técnica, então é preciso que haja uma mobilização do governo no âmbito das atribuições da Conaportos para que haja alguma ação efetiva de audiência pública, de consulta pública, de consulta a Marinha do Brasil, que é responsável pela segurança da navegação.

O Sr. Fabrizio, questionou sobre o posicionamento do Governo do Estado do Rio de Janeiro, em relação ao projeto de lei.

A S.^{ra}. Lilian Schaefer, informou que encaminharam notas técnicas, tentaram audiências e, até o momento não houve nenhum aceno de providências ou de ações efetivas para contrabalançar o que vem sendo discutido na assembleia legislativa.

O Sr. Sergio Salomão, representante da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres – ABRATEC, informou que, em uma reunião de autoridades portuária do Rio de Janeiro, identificaram três pilares legítimos para condução do assunto, que são eles; A autoridade portuária do Rio de Janeiro, autoridades marítimas e a praticagem, cujo posicionamento técnico sobre o que pretende o projeto de lei é muito importante, ou seja, o parecer técnico da praticagem sobre as possíveis consequências do que pretende o PL, esses três entes públicos dominam o assunto e tem uma legitimidade que outro entes não tem.

O Sr. Fabrizio, informou que as preocupações apresentadas estão no radar e, irá endereçar o problema internamente e com a autoridade portuária do Rio de Janeiro.

O Sr. Dino Antunes, ressaltou que avaliarão a legalidade do PL, sobre a possibilidade de o Estado legislar sobre a questão.

O Sr. Caio Morel, representante da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres – ABRATEC, iniciou informando sobre a falta de manutenção do acesso terrestre às margens direita e esquerda no porto de Santos é um problema recorrente, também é insuficiente a sinalização das vias.

O estado precário das vias de acesso, causam riscos aos trabalhadores portuários em acidentes de trajetos, também aumentam o custo de manutenção dos veículos que transportam os contêineres e demais cargas, com reflexos no custo do frete. É um problema de fácil solução, mas que não é resolvido,

O Sr. Otto, informou que atualmente estão discutindo o novo programa de investimentos do Governo Federal e, receberam da autoridade portuária de Santos alguns empreendimentos que estão discutindo junto à Casa Civil para que sejam inseridos no novo programa de investimentos do Governo, mas independentemente de serem inseridos ou não, o ponto é que está no planejamento da autoridade portuária.

Ressaltou que validarão com o presidente do porto para entender se o que está no planejamento atende a demanda apresentada pelo Sr. Caio Morel.

O Sr. Dino Antunes, destacou que o acesso terrestre, tanto a margem da esquerda, quanto da direita, tem sido acompanhada em todas as reuniões do CAP de Santos, então o presidente do CAP e a equipe estão cientes da situação.

O Sr. Otto, informou que estão acompanhando mensalmente todos os empreendimentos previstos na LOA e no orçamento de investimento das companhias Docas. Independentemente de estar ou não no programa de investimentos do Governo Federal em discussão, o ponto é, já é orientação o Secretário de Portos, Fabrizio, acompanhar tudo de perto.

O Sr. Jovelino Pires, representante da Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB, informou que a Bahia de Guanabara precisa de uma melhor observação, de modo, que tem navios que estão ancorados há anos e desce uma sujeira enorme que causa poluição na Bahia e isso é problema sério que precisa ser tratado.

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

2.2 Apresentação do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho – CTMD – Apresentação do Painel para mapeamento dos indicadores portuários

Dando início às apresentações, o Sr. Otto Burlier, iniciou informando-os que a ideia é retomar os trabalhos na nova gestão e trabalhar sempre no sentido de unir esforços e parcerias entre os atores públicos, uma vez que tem restrições de tempo, recursos humanos e financeiros.

Em seguida informou-os sobre o projeto painel de indicadores, ressaltando que o Ministério e a Confederação Nacional de Transportes (CNT), com apoio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), firmaram uma parceria para o desenvolvimento de um painel de indicadores portuários para mapear as performances dos órgãos anuentes nos portos públicos, sendo possível identificar os pontos que necessitam de mudanças e as medidas necessárias para aperfeiçoar seus processos, contribuindo na busca da melhoria contínua da produtividade.

A partir de portos pré-selecionados, a Fundação Dom Cabral, escola de negócios contratada para elaborar o painel, avaliou indicadores relacionados às operações portuárias, de cargas e passageiros, envolvendo atracações e desatracações de navios em berços portuários, operação de cargas dentro das áreas portuárias, e entrada e saída de mercadorias nos portos.

A realização desta iniciativa foi proposta pela Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos), uma vez que dentro de sua principal atribuição, considera o painel uma ferramenta importante, para termos uma dimensão pró-ativa da qualidade dos serviços oferecidos pelas autoridades portuárias e, por meio dele, traçar políticas públicas mais eficientes e focadas no setor.

Após a entrega do projeto piloto, temos internalizado o painel com apoio da Coordenação de Governança de dados e informação - CODIN/SGETI, seguindo na evolução dos apontamentos levantados pelos possíveis usuários da ferramenta – departamentos internos SNPTA, Autoridades Portuárias, anuentes, Infra S/A e entidades privadas.

Ressaltou que continuam em tratativas com alguns órgãos, sendo eles MAPA/VIGIAGRO, ANTAQ, ANVISA e com alguns atores externos como SYNDARMA/ABEAM e ABTRA, para identificarem as oportunidades de melhoria, então é um trabalho em andamento, mas a intenção é que vire um instrumento de trabalho, destacou que a expectativa é que na próxima reunião da Conaportos apresente o painel, destacou que o projeto iniciou com quatro portos piloto: Santos, Suape, Paranaguá e Pécem. Sendo um TUP, para mostrar que o projeto não é só para portos organizados, a ideia final é ter uma visão do setor portuário como um todo, é um trabalho em andamento e, que estão abertos para receber contribuições, sugestões e melhorias necessárias.

2.3 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;

- Porto sem Papel 2.0
- Janela Única Aquaviária – JUA
- Incentivo à Inovação
- Port Community System
- VTMS

Criado em 2011, o sistema **Porto sem Papel** possibilitou que diversos formulários em papel fossem convertidos em um único documento eletrônico – DUV.

Destacou sobre a equipe Esquad, que passaram no concurso temporário do Ministério da Economia e estão alocados temporariamente no Ministério de Portos e Aeroportos – MPOR, trabalhando no projeto, desde quando foram alocados no MPOR, já realizaram várias entregas e melhorias no PSP 2.0, com o objetivo de melhorar a experiência do usuário, informou que o projeto foi dividido em 3 eixos:

Eixo 1

Integração de novas funcionalidades dos anuentes no sistema

Eixo 2

Maior transparência na divulgação das informações

Eixo 3

Análise e melhorias futuras do processo de negócios

Informou ainda que, no início do ano lançaram o aplicativo PSP para sistema Android e IOS, para os usuários que usam o PSP direto no celular para atividades de cruzeiro atualmente não há mais necessidade de troca de papéis, visto que a agência de navegação pode enviar antecipadamente para Receita Federal a lista de tripulantes e passageiros que irão utilizar o navio de cruzeiro, isso ajuda a Receita Federal na análise de risco prévia ou seja, são várias iniciativa para tornar o PSP cada vez mais eficiente.

Destacou que janeiro 2021 – Reunião entre os Secretários Minfra (atual MPOR), Receita Federal do Brasil, Secretaria de Comércio Exterior, Secretaria de Governo Digital e Serpro.

Objetivos: Integrar os fluxos dos dois sistemas, eliminando redundâncias e procedimentos desnecessários. Logo, o resultado será a redução de burocracia, custos e aumento da competitividade. Ao longo dos últimos dois anos, o projeto avançou na fase 1 e 2, contudo a fase 3 que depende do engajamento de ambas as equipes, encontra-se suspensa, em função da paralisação dos servidores da RFB ocorrida em meados de 2022.

Logo, a intenção dos próximos passos é retomar a agenda para efetiva integração dos sistemas.

Fase 1: Unificação do login dos sistemas – sem integração pelo Gov.br

Com essa implementação, os usuários do Portal Único de Comércio Exterior – PUCOMEX, podem acessar o Porto Sem Papel utilizando as mesmas credenciais, sem necessidade de novo login, simplificando as operações. Contudo, o PUCOMEX ainda não está integrado ao Gov.br como o PSP, conforme diretriz da SGD. Espera-se que no término da fase 3, ambos sistemas já estejam integrados a ferramenta trazendo ainda mais praticidade ao usuário.

Fase 2: Diagnóstico e harmonização dos cadastros redundantes

Levantamento de cadastros redundantes entre PSP, PUCOMEX e demais sistemas utilizados no setor portuário como, por exemplo, sistemas da Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários e sistema de embarcações da Marinha do Brasil.

Diante desse levantamento, foram identificados os dados necessários para cada Órgão e, posteriormente, harmonizados os conceitos e integração desses cadastros redundantes.

Até o momento foram harmonizadas mais de 25 tabelas, contudo no andamento da Fase 3, é possível que ainda sejam identificados pontos de harmonização.

Fase 3: Análise e melhorias futuras do processo de negócios

AS IS, TO BE e Roadmap de desenvolvimento do PSP com CCT Importação Aquaviário, em parceria com o setor.

A etapa final e mais importante do projeto, já que trata da efetivação da integração encontra-se paralisada, carecendo de revisão do cronograma, considerando a retomada dos trabalhos por parte da equipe da RFB.

O Sr. Leonardo Rafael Machado de Freitas Maciel, representante da Casa Civil, questionou se há alguma ligação do PSP com DTe.

Em seguida o Sr. Otto, apresentou o escopo do projeto, informando que Portal Único de Comercio exterior tem vários sistemas e estão trabalhando para melhoria do sistema de Comercio Exterior, a ideia é que no futuro o PSP se torne um dos sistemas dentro dos módulos do Portal Único de Comercio Exterior.

O Sr. Otto, ressaltou que o foco do PSP é atracação e desatracação de navios, cargas e movimentações dos sistemas da Receita Federal e Vigiaagro. Já a Anvisa, trocam muitas informações com o PSP, visto que precisam de informações para dar anuência e Livre Prática. Relação ao DTe, atualmente não tem nenhuma integração com o PSP.

Informou que *Port Community System - PCS*, é um projeto que foi iniciado na gestão anterior, em parceria com o governo Britânico, em quatro portos, o projeto não avançou tudo que gostariam que avançasse, mas no final chegaram à conclusão de que para funcionar um *PCS* precisam do engajamento da comunidade portuária, atos públicos e privados, essa é uma agenda que pretendem retomar fortemente.

Destacou que o Sistema de Gerenciamento do Tráfico Aquaviário - VTMISS, agora com a discussão do novo programa de investimentos do Governo Federal, vários portos estão propondo iniciativas, estão prevendo um investimento de mais de 100.000, milhões de reais, a ideia é continuar com os portos de Santos, Paranaguá, Rio Grande, Itaqui e Rio de Janeiro, isso está sendo colocado nos estudos do canal de acesso, visto que é um sistema que vai muito além de benefícios somente para as autoridades portuárias, é um sistema que irá ajudar a segurança pública em geral.

O Sr. Marcelo João, representante do Ministério da Justiça – MJ, destacou que em alguns momentos é uma ênfase muito grande, não somente na questão de segurança, visto sistema com características próprias da segurança pública, não necessariamente, ele agrega um valor e tem várias externalidades positivas para todos os atores portuários, logo é uma ferramenta muito importante que dialoga com as competências do MJ.

O Sr. Júlio Cesar, representante da Secretaria Nacional de Portos – SNPTA, informou que internacionalmente há um movimento pelo VTS e não mais o VTMS, talvez seria o caso de rever a questão.

O Sr. Otto, ressaltou que cada portos tem a sua realidade e a diferença do TVS para o VTMS, está vincula ao sistema de gestão interna da empresa. Destacou os projetos apresentados, são projetos de inovação e inteligência logística que pretendem dá sequência na Conaportos.

2.4 Deliberações Conaportos

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

O Sr. Otto Burlier, informou que com base no decreto da Conaportos, que prevê a aprovação do calendário de reuniões;

Comissão Nacional: manutenção da trimestralidade de reuniões

Março – realizada em 05/04

junho, setembro e dezembro

Comitês Técnicos: manutenção da trimestralidade de reuniões

CTMD - fevereiro, maio, agosto, novembro

CTIS - fevereiro, maio, agosto, novembro

Considerando o último levantamento junto aos portos, se faz necessária a validação acerca do posicionamento em relação às atividades dos CLAPS, 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, entre 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, 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:

Autoridades portuárias com posicionamento favorável para manutenção:

- 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.

Destacou, que foi deliberado na última reunião da Conaportos, mas como houve mudança de governo e as deliberações não foram assinadas, então, estão deliberando novamente.

O Sr. Daniel Meirelles Fernandes Pereira, representante da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa, informou que está como diretor da Quinta Diretoria da Anvisa e, e que, dentre outros assuntos, é responsável pela parte de Portos, Aeroportos e Fronteiras, que desde o ano passado estão dando uma atenção especial a área de Portos e Aeroportos. Ressaltou que a nova gestão está completamente dedicada a melhorias logísticas e simplificação de processos e que a Anvisa está à disposição, uma vez que precisam de uma integração entre todos os órgãos.

Destacou que o principal problema da Anvisa em alguns portos é a falta de apoio de estrutura, informou que existe uma portaria da Receita Federal, sobre aduanas, a qual informa que cabe ao administrador portuário prever a estrutura de aduana, ressaltou que as exigências da Anvisa é ter mais informações para que sejam mais eficiente, destacou que já está na agenda da Anvisa a nova Resolução da Diretoria Colegiada - RDC, sobre portos, informou que de repente poderão discutir de forma conjunta estes assuntos na Conaportos.

2.5 DELIBERAÇÕES

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

3. ENCERRAMENTO

O Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – Fabrizio Pierdomenico, 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.