



**MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS  
34ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO COMITÊ TÉCNICO DE MODERNIZAÇÃO E  
DESEMPENHO (CONAPORTOS/CTMD) 2022**

**Data:** 29 de agosto de 2022

**Horário:** 16:0h

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

**Membros presentes:**

**Ministério da Infraestrutura**

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

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

**Casa Civil da Presidencia da República**

Marco Antonio Viva Motta – Suplente

**Ministério da Defesa – Marinha do Brasil**

Péricles Alves – Titular

Antonio Cezar Souza Sales – Suplente

**Ministério da Economia – RFB/SECEX**

Marcelo de Souza Sateles – Titular

Laís Luri Inagaki Garcia – Suplente

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

André Okubo – Titular

**Convidados:**

**Ministério da Infraestrutura**

Amanda Coelho

Marcela Gomes Correa

**Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq**

Fernando Serra

**Santos Port Authority – SPA**

Claudio Antonio Teixeira Bastos

Roberto Liyudi Watanabe

**Complexo do Pecém**

Nicolau

**Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros– SUAPE**

Nilson Monteiro da Silva Filho

**EMAP- Porto do Itaqui**

Hiberno Marinho

Jailson Macedo Feitosa

## **1. ABERTURA:**

O Diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e Coordenador do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho (CTMD), Sr. Otto Burlier, iniciou saudando os membros e convidados presentes na sala virtual, informando-os que o objetivo desta reunião será dar seguimento no monitoramento do projeto de construção do painel de indicadores de desempenho para a Conaportos.

## **2. APRESENTAÇÕES**

### **2.1 Painel de indicadores portuários.**

O Sr. Otto ressaltou que é um dos principais projetos, visto que dará um salto de qualidade, no sentido da forma de trabalho de todos os envolvidos e onde todos terão mais uma ferramenta de trabalho para identificar lacunas de atuação e melhorar os serviços prestados, principalmente no âmbito da Conaportos.

Destacou a fase inicial de internalização do painel no Ministério da Infraestrutura – MInfra e que a partir da versão final, poderão ser identificadas novas melhorias em outras versões, aprimorando do painel. Informou que estão trabalhando com três frentes diferentes: a primeira é o setor privado, no qual houve uma reunião com a Coalizão Empresarial onde a Fundação Dom Cabral - FDC fez uma apresentação que foi disponibilizada para recebimentos de sugestões e críticas do setor privado; a segunda frente são as entidades públicas, gêneses do trabalho, um trabalho colaborativo construído a várias mãos com o apoio da Fundação Dom Cabral – FDC e Confederação Nacional do Transportes – CNT e que, no final, será um trabalho de todos; e a terceira é interna do MInfra, onde estão aproveitando a oportunidade para alinhar com outras áreas desta pasta e também com empresas veiculadas, sendo elas, a Infra S.A (antiga Empresa de Planejamento e Logística – EPL) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.

Ressaltou que um dos principais objetivos desta revisão é evitar redundâncias e aproveitar o que já existem, como o Observatório Nacional de Logística da EPL e o Anuário Estatístico da ANTAQ.

A Sr.<sup>a</sup> Fernanda Machado informou que, até o momento, receberam contribuição somente da ANTAQ e Receita Federal. Mas imagina que os demais tenham deixado a oportunidade para fazerem na presente reunião. Em seguida abriu a palavra para contribuições.

O Sr. Roberto Liyudi Watanabe, representante do Santos Port Authority – SPA, iniciou informando sobre as dificuldades que estão tendo para fazer o levantamento dos indicadores, uma vez que, durante a inserção dos dados, ocorre alguns erros de digitação. Então uma sugestão de melhoria seria o acesso direto ao banco de dados por API, de modo que grande parte dos dados, não só do Porto de Santos como também de outros portos, conseguiriam fazer a entrega automatizada.

Em relação aos dados de caminhões, tiveram alguns problemas com o sistema Portolog e, como tiveram o processo de transição, tanto o histórico como os novos dados não conseguem indicadores concretos, uma vez que um está em fase de adaptação. Então precisariam de um tempo a mais para fazerem algumas melhorias no sistema atual, no caso o Sislog e, em relação aos indicadores da ferrovia, ressaltou que conversou com a Sr.<sup>a</sup> Fernanda Machado recentemente, informando-a que, grande parte dos dados, quem possui é a Portofer. Desse modo estariam solicitando tais dados para, em seguida, o Porto encaminhar para o MInfra. Uma sugestão seria uma consulta direta daquela base de dados.

O Sr. Claudio Bastos complementou informando que sempre apoiaram a ideia do painel, visto que é importantíssimo para o setor terem os indicadores como ferramenta de auxílio à tomada de decisão. Ressaltou que o ideal é que a leitura seja direto do banco de dados que tenha integração com os sistemas do Porto mas, por outro lado, entendem que não é tão simples de fazer, então possuem a primeira versão e, estão trabalhando para sanar essas dificuldades, tais como informações de ferrovias e de pátio regulador mas, terão que pensar em aprimorar o sistema, de forma que seja como o sistema anuário da ANTAQ é totalmente integrado com as bases dados, onde terão uma confiabilidade maior dos dados.

O Sr. Otto, ressaltou que a premissa é fazer o possível para minimizar o trabalho braçal, evitar erros de preenchimento e minimizar o mínimo possível a geração trabalho para todos. O objetivo é que tudo seja mais automatizado o mais breve possível.

A Sr.<sup>a</sup> Fernanda Machado, destacou que, atualmente, estão apenas com dados de cinco portos e que, quando as demais autoridades portuárias forem integradas ao painel, sem dúvida alguma, o formulário não irá funcionar, de modo que estão estudando alguma forma de tentar encontrar uma solução viável junto do processo evolutivo daquilo que será mudado no painel.

Portanto é algo que já está sendo conversado, mas, de fato terão que trazer uma ferramenta mais automatizada que Google Forms, atual ferramenta utilizada, e que está no projeto original.

O Sr. Nicolau, representante do Complexo do Pecém, destacou que surgiu uma dúvida com relação ao indicadores, ressaltou que possui o controle de acesso tanto na esteira quanto no duto, terminal multimodal e trem mas, no preenchimento do indicador ferroviário surgiu a dúvida em relação à permanência do trem no porto, se seria da locomotiva ou dos vagões, visto que normalmente controlam o acesso do trem por uma motivação, de modo que colocam no sistema o acesso da locomotiva com o maquinista e todo o pessoal que trabalha com ele e, também com a carga e seus vagões mas, às vezes, a locomotiva entra, deixa os vagões, sai e então dão a saída da locomotiva. Cinco horas depois vem outra locomotiva, que pega os vagões que ficaram carregando, visto que não possui média somente para permanência da locomotiva no porto. A permanência da locomotiva é em quantas horas que fica no porto ou na média.

A Sr.<sup>a</sup> Fernanda Machado ressaltou que, no início do projeto, quando decidiram o indicador, de fato possuía média para questão de horas e o quantitativo absoluto de três atendimentos no porto pelo mês. A palavra média é quando se fala em horas, no caso de vagões seria quantos vagões foram atendidos pelo porto no mês específico, ou seja, terão resultado do trimestre tendo a referência de mês, o que será colocado dentro do indicador.

O Sr. Hibernon Marinho, representante do Porto do Itaqui, ressaltou que ficou combinado em uma reunião anterior que seria o somatório. Nesse sentido, a quantidade de veículos que faria a soma e poderão fazer a somatória dos vagões durante um mês e as horas permaneceriam em média.

A Sr.<sup>a</sup> Fernanda Machado ressaltou que estão verificando junto aos portos para saberem se ainda existe alguma pendência e dúvida sobre o preenchimento.

O Sr. Hibernon ressaltou que terminaram de preencher todos os semestres. Destacou que o painel como um todo é bem completo, mas quando chegam as informações da autoridade portuária, por exemplo, o tempo médio de um trem dentro de um porto não é um fator comparativo. Isso irá depender do tamanho do Porto e tamanho do ciclo do trem, sendo uma informação trabalhosa para coletar e que não irá gerar inteligência para o MInfra. Então há alguns poucos indicadores que não trarão a inteligência que precisam para o setor, visto que existem vários outros indicadores que já estão trazendo.

O Sr. Otto ressaltou que estão finalizando a primeira etapa para, em seguida, começarem a usar e, posteriormente, verificarem em conjunto o que realmente tem racionalidade ou não.

O Sr. Jailson Macedo Feitosa contribuiu dizendo que a parte de ferroviária poderá entrar na estatística quando o sistema da Suzano e Cope entrarem na área primária ou depois que resolverem o problema da Pera norte e sul, incorporando o que houver a mais aos ativos da autoridade portuária que atualmente não está o rodoviário. O fluxo que fica nas arrendatárias não está sob controle, apesar de todos os veículos passarem pelas áreas de apoio logístico, mas já existe um painel e janelas de operação, visto que isso não afeta o fluxo. Os que entram para o primário através do Sim, controle efetivo do tempo, quantidade e volume que foi operado, de modo que são tratados em dois momentos.

O Sr. Nilson Monteiro, representante do Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros – SUAPE, informou que ainda falta enviar alguns indicadores da parte de rodoviários, mas que irão enviar o mais breve possível.

O Sr. Fernando Serra, representante da Agência Nacional Transportes Aquaviários, destacou que as considerações feitas sobre as telas machadas de 1 a 10, são dados publicados pela ANTAQ e corre o risco de haver divergência, principalmente quando são feitos somas e cálculos, uma vez que aquela Autarquia tem uma metodologia que possa apresentar divergência e coloque em xeque os dados. Com relação às outras telas, quando estão navegando, sentem falta de uma seleção prévia do item, por exemplo, a tela que foi comentada anteriormente por alguns participantes está aparecendo percentuais acima de 100%. Ressaltou que não sabe se os números são definitivos ou só exemplos, uma vez que, na primeira página, aparece uma atualização até 29/08/2022. Outro exemplo é Suape que aparece com 131%.

No modal rodoviário no índice de conectividade e com relação à questão caminhão e vagão é um indicador interessante. Antaq já estava querendo observar este indicador, de modo que, se o painel começar a incorporar mais portos, este indicador seria uma fonte, pois realmente é um indicador importante, principalmente a quantidade.

Sugeriu a criação do mecanismo de cheque de dados para evitar questão que causam impacto.

Todas as considerações feitas serão consideradas, segundo o Diretor do DGMP/SNPTA.

A Sr.<sup>a</sup> Laís Luri, representante da Receita Federal, informou que os dados se referem a tempos médios por porto, por canal de conferência aduaneira, por mês. Tendo em vista que estão agregados pela média, não é possível apresentar tais dados selecionando mais de um porto ou mais de um canal, pois não é adequado calcular média de média. A parte superior do painel também incorre no mesmo erro, **apresentando a média da média**.

Sugeriu apresentar os dados da RFB na mesma unidade de medida (em dias ou horas), para efeitos de comparabilidade, lembrando que os dados enviados pela RFB estão em horas.

Sugeriu, ainda, deslocar as informações de “Tempo entre o registro da DI – Desembaraço”, tanto da parte superior quanto da parte inferior para ser apresentado por último, tendo em vista que este representa a soma dos outros dois intervalos.

Conforme verificaram, o preenchimento do Formulário Online é passível de erros. Sendo necessário copiar e colar, ou digitar cerca de 190 campos de valores. Sugerimos que a RFB gere uma planilha estruturada (com rótulos de colunas e linhas estruturadas, conforme proposto pelo CTMD) e encaminhar essa planilha em CSV, a qual seria processável pela ferramenta Power BI.

Destacou que não analisou todas as páginas do painel, de modo que talvez o problema esteja acontecendo com outros painéis, uma vez que considera da mesma forma, faz o filtro por mês, por porto e pode ser que esteja agregando média de média.

O Sr. Fernando Serra, ratificou que não faz sentido fazer do jeito que está. Ou muda a parametrização ou proíbe a mistura de filtro no painel.

O Sr. Otto sugeriu marcarem uma reunião bilateral com a Receita Federal e Fundação Dom Cabral – FDC para entenderem qual seria a sugestão ideal.

O Sr. André Okubo, representante do Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento – Vigiagro, ressaltou que, da forma como estão sendo captados os dados, o painel não consegue fazer a conta, pois não saberá a quantidade de contêineres que tinha em Santos e a quantidade que tinha em Paranaguá, tendo em vista que não consegue ponderar a questão do volume.

Destacou os quatro indicadores estabelecidos pela Vigiagro. Três deles tem relação com dados de presença de cargas e, um dentre esses, a Vigiagro não dispõe na base dados. Portanto aparecerá sempre zero por não haver informação, ficando como um dado irrelevante.

A Sr.<sup>a</sup> Fernanda Machado complementou informando que, além de haver a falta dos referidos dados, quando a Vigiagro manda as informações, por conta do sistema SIGVIG – Madeira, consegue receber os dados de todos os Portos, por exemplo os dados que receberam não contemplam os cinco portos piloto, só conseguem Santos e Paranaguá. Mas, com o avanço da integração de sistema interno da Vigiagro é que conseguirão enviar os dados. Portanto, precisam verificar quais os portos já estão no SIGVIG-Madeira, visto que os dados do Vigiagro, representam os dois portos, Santos e Paranaguá e não os cinco do projeto piloto.

O Sr. Otto sugeriu alinharem com a Receita Federal para, em seguida, darem encaminhamento ao assunto.

A Sr.<sup>a</sup> Lais Luri ressaltou que, sobre presença de carga, não acompanhou para saber como ficaram as definições no passado. Destacou que não sabe qual a base de dados de presença de carga que está no sistema da Receita Federal e que não está no sistema chamado Receita Data, que é o Big Data, onde conseguem acessar informações de alta performance e a informação de presença de carga atualmente não é fácil extrair no sistema.

O Sr. Marcelo Sateles ressaltou que, quando não colocaram o tempo como base na presença de carga, em razão de não terem um instrumento gerencial que conseguisse extrair os dados, então verifica-se o que foi proposto.

A Sr.<sup>a</sup> Lais Luri destacou que quando fizeram o estudo do *Time Release Study* (TRS) para alguns dados, foi necessária uma operação especial junto ao SERPI, visto que é uma extração que a Receita Federal não consegue fazer. Com relação ao Portal Único os dados ainda não estarão no Sistema de Carga e Trânsito. Não existe ainda no sistema o Controle de Carga e Trânsito - CCT Aquaviário dentro do Portal Único. Atualmente é um sistema dentro do sistema carga. Informou que não começaram a fazer a parte do Marítimo Aquaviário dentro do Portal Único. Atualmente estão fazendo o Aéreo que será a primeira entrega. Quando todos os dados tiverem dentro do Portal Único, será necessário



que os dados sejam disponibilizados no ambiente do Receita Data, para poder gerar relatórios, então ainda faltam algumas fases.

O Sr. Péricles Alves, representante da Marinha do Brasil, informou que, se observarem a página 12 da apresentação que trata das anuências, quando selecionam um órgão que tem um tempo de anuência maior e depois, na mesma tela, agrega um segundo que tem uma anuência menor de média, os dois tempos são somados e a média cai. Isso é um fator que poderá levar a uma decisão equivocada, visto que, na realidade, o impacto continua sendo do tempo maior, mas que de alguma maneira ficou embutido na média que se parece um pouco melhor. Terem as médias diferentes sendo ponderadas em uma mesma tela poderá gerar algum tipo de confusão na hora de avaliarem um dado com mais precisão.

Outras coisas é que a média de tempo tem algumas características que distância dos dados mais precisos. Talvez seja mais importante uma visão evolutiva terem uma distribuição de tempos do que a média do tempo para saberem se é ideal ou não, por exemplo, na primeira página há tempo de espera médio para atracação de 9 horas. Esse tempo de espera médio pode ser resultante de um navio que esperou 8 horas, ou que esperou 10 horas, ou pode ser resultante de um navio que esperou 01 hora e outro que esperou 17 horas. Então, independentemente das coisas, se tivessem que tomarem uma decisão e tentarem entender onde estava o problema, certamente teriam que verificar o grupo que está com 17 horas de espera e não aquele está com 01 hora apenas. A questão da média disfarça muita coisa, talvez em uma visão futura terem uma distribuição aquilo que é mais crítico para então tentarem entender onde está o problema efetivamente entendido seria mais interessante do que um número médio que pode conter algum tipo de disfarce onde precisam atuar definitivamente.

O Sr. Otto ressaltou que primeiro irão começar a usar o painel para chegarem a uma conclusão se terá ajustes a serem feitos, como inclusão ou não de indicadores e se a métrica que está sendo utilizada está adequada ou não.

A Sr.<sup>a</sup> Fernanda Machado destacou que irão fazer um trabalho de consolidação das informações para que seja apresentado na Conaportos, uma evolução possível dentro daquilo que foi proposto para primeira versão.

O Sr. André Okubo, ressaltou que os indicadores já foram mapeados como indicadores relevantes. Porém, se não houver uma perspectiva de acessos a esses indicadores no momento, talvez seja o caso de avaliarem e deixarem alguma coisa em standby para uma segunda versão.

O Sr. Otto retificou que a meta será chegar ao indicador, mas que irão analisar com calma qual a perspectiva, destacou que, enquanto não houver o que foi implementado, poderiam sugerir outro mesmo que provisoriamente

### **3. ENCAMINHAMENTOS**

- Agendar uma reunião bilateral com a equipe da Receita Federal e com Vigiagro-MAPA.

### **4. ENCERRAMENTO**

O Sr. Otto Burlier agradeceu a participação de todos e informou que o intuito é melhorar cada vez mais os serviços prestados e as políticas públicas do setor portuário. Sendo assim, deu-se por encerrada a 33ª Reunião Ordinária do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho, da qual lavrou-se a presente ata que, aprovada, será assinada preferencialmente por meio eletrônico pelos membros do comitê.