



**MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
19ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO NACIONAL
DE AUTORIDADES NOS PORTOS (CONAPORTOS)
2020**

Data: 24 de junho de 2020

Horário: 15:00h

Local: Vídeo conferência pelo *Teams* – sala virtual

Membros presentes:

Ministério da Infraestrutura

Marcelo Sampaio Cunha Filho – Secretário Executivo do Ministério da Infraestrutura e Coordenador da Conaportos

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)

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

Ricardo Strauss – Coordenador do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (CTIS)

Petterson Costa - Coordenador Suplente do Comitê Técnico de Integração de Sistemas (CTIS)

Casa Civil da Presidência da República - CC

Rafael Vitale Rodrigues – Suplente

Ministério da Justiça - DPF

Marcelo João da Silva - Titular

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Alexandre Cursino de Oliveira - Titular

José Luiz Ribeiro Filho - Suplente

Ministério da Economia – RFB/ SECEX

Glenda Bezerra Lustosa - Titular

Renato Cardoso de Sousa - Substituto Eventual

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - VIGIAGRO

Fabio Florêncio Fernandes - Suplente

Agência de Vigilância Sanitária– ANVISA

Marcus Aurélio Miranda de Araújo - Titular

Rodolfo Navarro Nunes – Suplente

Agência Nacional de Transportes Aquaviário- ANTAQ

Bruno Guerra Neves da Cunha Frota - Suplente

Convidados:

Ministério da Infraestrutura

Rita Munck

Fernando André Coelho

Cristiano Gontijo Silva

Mariana Pescatori

Ana Carolina Souza do Bomfim

Edigar Martins

Evie Gonçalves

Guilherme Luiz Bianco

Marcos Bernardes Cozzoliono

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Paulo Marcelo Loer

Ministério da Economia - RFB

Joana Soledade

Luanna Roncaratti

Paula Lima

Lara Sampaio

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - VIGIAGRO

André Minoru Okubo

Agência de Vigilância Sanitária - ANVISA

Norberto Campos

Viviane Vilela Marques Barreiros

Marcelo Felga de Carvalho

Agência Nacional de Transportes Aquaviário - ANTAQ

Fernando Serra

Bruno Pinheiro

José Renato Ribas Fialho

Palladium

José de Almeida Maciel Neto

John Mein

Marcelo D'Antona

Samantha Albuquerque

Elizabeth Albernaz

Setor Privado

Federação Nacional das Agencias de Navegação Marítima -Fenamar

André Zanin

Paulo Braga

Federação Nacional das Operações Portuárias – FENOP

Sergio Aquino

Cristina Dutra

Associação Brasileira de Administradoras de Consórcios - ABAC

Claudio Loureiro

Maciel José

Associação de comércio Exterior do Brasil – AEB

Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP

Jesualdo Conceição da Silva

Claudia Borges

Associação de Terminais Portuários Privados – ATP

Murilo Barbosa

Associação Brasileira de Terminais de Líquidos - ABTL

Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA

Lilian Schaefer

Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CENTRONAVE

Cláudio Loureiro

Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA

Luiz Antonio Fayet

Elisângela

Confederação Nacional da Indústria – CNI

Matheus Braga

Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA

Angelino Caputo

Mauricio Toledo

Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima – FENAMAR

Marcelo Neri

Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC

Luís Fernando Resano

Confederação Nacional do Transporte – CNT

Thiago Ticchetti

Associação dos Produtores de Apoio Marítimo – ABEAM

Carlos da Cunha e Menezes

Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias – ABEPH

Mayhara Chaves

1. ABERTURA

O Secretário Executivo do Ministério da Infraestrutura e Coordenador da Conaportos, Sr. Marcelo Sampaio, iniciou saudando os membros e convidados, informando-os sobre a importância dessa reunião ordinária e a relevância na rapidez das ações. Destacou a importância da participação da Conaero, Contran e do setor privado, pediu objetividade nas falas por ter muitos participantes e algumas apresentações importantes, informou que o setor privado segue até uma parte da reunião e depois segue somente com a equipe de governo para deliberação de assuntos técnicos e passou a palavra ao Sr. Diogo Piloni - Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários.

O Sr. Diogo Piloni - Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, frisou a relevância dessa reunião, a importância das entidades privadas e do setor portuário brasileiro e Transportes Aquaviários. Informou que este é um fórum de discussão com os principais órgãos anuentes da atividade portuária é uma reunião de instituições públicas com membros permanentes, mas abre a partir de agora a oportunidade de estreitamento de relações com as entidades privadas que vem sofrendo com as dificuldades, restrições, burocracias e situações que demandam da parte do poder público uma atuação para que tenham um fluxo de cargas mais célere, eficiente e toda a sinergia do potencial positivo para economia brasileira. Reiterou, que será uma reunião dividida em duas etapas: uma aberta, que conta com a participação de vinte e duas entidades representativas do setor privado e que dará espaço para os representantes dos quatro seguimentos, e outra restrita aos membros que compõem a Comissão Nacional. Firmou um compromisso de nas próximas reuniões fazer um rodízio de manifestações dos representantes de cada setor.

2. APRESENTAÇÕES

2.1 Pró-Brasil

Sr. Marcelo Sampaio iniciou a apresentação fazendo uma exposição do programa Pró-Brasil, informando que é um programa do governo e que vem fazendo a gestão desde outubro de 2019. Reforçou que o MInfra entende sua importância para a retomada do crescimento do país e que terá a responsabilidade e compromisso para ser a força motriz capaz de dar uma resposta pós-crise. O governo conseguiu um programa que está com dois grandes braços de execução, o primeiro deles que se chama “Ordem” e o segundo “Progresso”, fazendo uma alusão aos dizeres da Bandeira Nacional - Ordem e Progresso; o braço Ordem tem um papel de revisar medidas estruturantes e revisar o arcabouço normativo como um todo, de forma que o governo consiga criar um ambiente favorável ao desenvolvimento de negócios e atrair

investimentos, não só de investidores nacionais, mas em especial o investidor estrangeiro, que trará capital para o país fazer investimento no setor de infraestrutura, que é um setor que tem uma certa maturidade, tendo modelos maduros tanto no setor portuário, rodoviário, ferroviário e setor de aviação; assim tem-se a expectativa de criar um ambiente regulatório favorável para atrair investimentos privados, trazendo visibilidade regulatória, segurança jurídica, melhoria no ambiente de negócios e mitigar impactos socioeconômicos; neste último tendo atenção a legislação ambiental e em outros pontos.

Sobre o eixo Progresso, antecipa que ele está baseado no portfólio de investimentos que se divide também em dois braços, um é portfólio que está ligado a parceria com o setor privado e os outros com os investimentos públicos. Cita também sobre algumas medidas legislativas que são estritamente importantes durante esse movimento de transformação do país principalmente no setor de infraestrutura, a primeira delas é o licenciamento ambiental, que é um PL (Projeto de Lei) que já está no Congresso Nacional e que regulamenta a questão ambiental para o setor de infraestrutura como um todo; simplificando, desburocratizando, especialmente quando as intervenções de pequeno porte dentro de uma área poligonal, dentro de uma faixa de domínio que já está desapropriada para o uso da infraestrutura. Outro ponto é a nova Lei de parcerias, que é a PL nº 70.63, que também está no portfólio do braço Ordem do programa Pró-Brasil, em atenção às mudanças e aos estudos que estão sendo feitos por parte do Congresso.

Relatou que o documento de transporte eletrônico - DTE, está hoje no PL nº 60.93, que será objeto da medida provisória do governo, mas a expectativa é conciliar os interesses em volta desse documento, que tem um poder enorme de transformar setor de transporte operacional de cargas no país, e também fazer a conexão nas questões dos tombamentos com outros setores como ferroviário e setor de portos. Este documento tem uma capacidade de desburocratização muito grande, são mais de quinze documentos que serão simplificados em apenas um. A nova lei de licitações (PL nº 12.92), revisita alguns pontos de forma a dar maior celeridade e flexibilidade para trabalhar a agenda. O projeto de lei de cabotagem, que é o BR do mar, tem a perspectiva de ser encaminhado ainda este mês para o congresso. O MInfra, junto ao Ministério da Economia, tem feito esforços para arredondar os pontos, para encaminhar com rapidez para o congresso.

A PEC nº 187, que trata dos fundos públicos, tem grande relevância e o MInfra possui três grandes fundos. Fundo Nacional de Aviação Civil, Fundo da Marinha Mercante e FUNSETE – Fundo Nacional de Segurança no Trânsito, são quase 40 Bilhões de reais paralisados nestes fundos, então é importante saber dar instrumentos/ferramentas para que

consigam efetivamente utilizar estes recursos no setor de infraestrutura, dentre outros. O PL de Debêntures nº 26.46/2020, que é um PL que tem a real possibilidade de atrair investimentos, especialmente quando se coloca a oportunidade de uma pessoa jurídica poder investir em debêntures, trazendo todos os diferenciais e ganhos da pessoa física (emitir debêntures no exterior e conseguir fazer debêntures em dólares e outras moedas).

O MInfra possui um programa de qualidade normativa que é importante para revisar o arcabouço infralegal, sendo coordenado pela Secretaria Executiva, em conjunto com todas as agências reguladoras do setor de infraestrutura. Possui, também, o programa de estacionamento digital, que está dentro do ambiente de negócios, criando um ambiente favorável de previsibilidade. Possui, ainda, o Plano Nacional de Logística de Transportes, o PNL, que é executado pela Infraestrutura Planejamento e Logística, a ILPL.

Menciona também sobre o programa de caminhoneiros que prevê a construção de 40 pontos de parada para descanso, certificado até 2022, a expectativa é a redução de impedância nos diferentes programas, a redução dos custos para transportadores autônomos de cargas em 30% até 2022. A expectativa é criar um ambiente mais favorável e solucionar os problemas no setor de transportes de cargas, especialmente para os caminhoneiros autônomos, onde foi identificado um número muito grande de agenciadores e de intermediários no setor. A ordem dos investimentos privados é de 230 bilhões de reais, um valor substancialmente superior aos investimentos que serão trazidos em obras públicas durante os próximos três anos. Informou a diretoria do governo em trabalhar efetivamente com o apoio e recurso do setor privado. Relatou sobre o portfólio de concessão para este ano de 2020 no setor aéreo, que irá publicar o edital de mais 22 aeroportos que serão concedidos em blocos. Relatou, ainda, diversos arrendamentos portuários, que serão realizados ainda este ano, haverá, ainda, a concessão da BR 153 e da BR 163 no Pará, que está previsto para o segundo semestre de 2020, serão mais de dois mil quilômetros concedidos ainda este ano, somando estas concessões, com uma ordem de quase 14 bilhões de reais em investimentos. No setor ferroviário houve uma aposta de estratégia com três pilares, o primeiro deles é a renovação antecipada dos contratos de concessões já existentes. Expôs que, recentemente, houve a assinatura da renovação antecipada do contrato de concessão da malha paulista que irá gerar mais de 6 bilhões de investimentos nos próximos cinco anos e quase 100 mil empregos gerados neste período que país tanto precisa de geração de empregos.

Por último Sr. Marcelo Sampaio informou que por ser uma apresentação detalhada poderá ser compartilhar com os participantes, informou que permanece a disposição assim como toda a equipe do MInfra. O Sr. Marcelo Sampaio, finaliza a apresentação passando a palavra ao Sr. Diogo Piloni.

Sr. Diogo Piloni - Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA/MInfra, iniciou parabenizando o Sr. Marcelo Sampaio pela excelente apresentação do Programa Pró-Brasil e ressaltou a importância do programa e dos órgãos participantes, complementando que com relação aos portos será importante uma discussão ao longo do segundo semestre sobre melhorias dentro desse programa Pró-Brasil. Informou que serão realizadas buscas e modelos para melhoria da gestão no marco regulatório do setor portuário. Ressaltou que um dos maiores desafios está na elevação do nível de eficiência para gestão dos portos organizados do país, realizando um mapeamento em conjunto com os órgãos de controle. Relatou que, recentemente, houve uma auditoria do Tribunal de Contas da União em que o relatório final da equipe de auditoria vai no sentido que os portos organizados tem que buscar melhorias que reduzam as impedências para os lançamentos de novos empreendimentos, realização de dragagem e obras de melhoria de infraestrutura, não se furtando de trazer um grau de competitividade para os portos organizados e de equipar a infraestrutura que é operada pela iniciativa privada.

2.2 Participação do Setor Privado

O Sr. Diogo Piloni, abre espaço para duas contribuições dos participantes a respeito do programa Pró-Brasil.

O Sr. Jesualdo Conceição da Silva representante da Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP, informou que gostaria de saber como está à estruturação do apoio técnico do Pró-Brasil e se houve uma iniciativa de chamar a iniciativa privada para um processo de consultoria.

O Sr. Marcelo Sampaio, informou que a área técnica do MInfra vinha trabalhando para estruturar o programa e a expectativa é que com a consultoria seja possível validar a metodologia e o portfólio. Informou, ainda, que ocorreram tratativas com alguns *players* que estavam interessados em doar a consultoria. Informou que haverá uma reunião sobre consultoria e estende o convite para as associações e outros setores que queiram participar.

A Sr.^a Mariana Pescatori, representante da Secretária Executiva - MInfra, informa que compartilhará a apresentação completa do que já foi levantado em termos de portfólio do programa Pró-Brasil no âmbito do Ministério da Infraestrutura, sendo uma carteira mais detalhada, obra a obra, e todas as parcerias que o MInfra pretende colocar o selo do programa Pró-Brasil, para que os participantes possam avaliar, pois a contribuição será muito válida e irá disponibilizar o formulário on-line para que sejam feitas as contribuições sobre os atos normativos, atos legais e infralegais para a melhoria do arcabouço normativo do setor portuário.

O Sr. Jesualdo iniciou elogiando a iniciativa da Conaportos por abrir o espaço para ouvir o setor privado e informou que o objetivo que foi passado era trazer alguma sugestão de tema para o âmbito desta comissão. No esforço inicial da coalizão, foram identificados duas possíveis atuações da Conaportos que podem vir a ser de bastante valia para o setor, uma delas se refere a um problema, os órgãos que de alguma forma interferem no setor portuário, que tem a sua legítima competência, tem editado normas e procedimentos, que parece não estar havendo um entendimento com a SNPTA/MInfra, pois essas iniciativas embutem muitas vezes uma capacidade muito grande de impacto no setor portuário e nos contratos. Relatou que gostaria que através da Conaportos, essas iniciativas fossem avaliadas, exemplificando como a Receita Federal ou outro órgão emite uma norma que terá um efeito no setor portuário antes trouxesse para este fórum e fizesse uma análise prévia. Informou que recentemente houve dois exemplos, um da Receita Federal e outro da Agência Nacional de Petróleo, com possíveis impactos no setor portuário, resultando em possíveis desequilíbrios contratuais. Aliado a esse tema, vem um outro que tem a ver com a atuação da Conaportos, exemplificando que nesse período da pandemia foi o momento propício para a Conaportos tomar frente do processo de normativos de outros entes.

O Sr. Diogo Piloni informou que, realmente, é uma preocupação muito válida. A Conaportos tem, realmente, esse papel de trazer para discussão das decisões de cada um dos anuentes uma visão geral dos impactos das decisões. No período de pandemia houve uma integração dos anuentes e duas reuniões extraordinárias, onde se reuniram todas as autoridades para tratar sobre temas que tinham o objetivo de manter as operações acontecendo nos portos e nos transportes aquaviários. Manter a continuidade dessas operações era uma questão muito relevante, conseguiram disciplinar com bastante competência, pois não está tendo falta de produtos nas prateleiras e nem insumos médicos, fora as dificuldades que o mundo inteiro está passando por excesso de demanda para determinados insumos, mas a logística está acontecendo no país. Ressaltou que a Conaportos cumpriu o seu papel articulando com os anuentes no período de pandemia. Respondendo ao outro ponto colocado em relação as normas da Receita Federal e da Agência Nacional de Petróleo, a ANP, o secretário informa que a ANP não faz parte da Conaportos, mas que é importante ter uma relação próxima com o Ministério de Minas e Energia e com a própria ANP.

O Sr. Luiz Antônio Fayet representante da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA, apresentou uma tabela que o Brasil há 50 anos era um importador de alimentos e que o agronegócio atingiu em 2018 um grande avanço na linha de produção e nas exportações, resultando em uma maior absorção da fatia do mercado internacional. Em 1950, a população

mundial era de dois bilhões e meio de pessoas e que até 2060 devemos bater 10 bilhões de habitantes, isso é o crescimento de mercado por aumento da população. Citou que um outro fator importante é capacidade das cadeias produtivas, o aumento da produtividade e a qualidade do produto é fantástica, o agronegócio está ocupando cada vez mais esse mercado internacional, pois não existem outros fornecedores com potenciais com as mesmas condições. Exemplificou mencionando a soja que vale 2 vezes e meia o valor do milho como valor de referência, que teve uma gigantesca expansão, dobrando a cada década e comprovando o diferencial em relação ao resto do mundo. Ressaltou que dada as características do milho este ainda está sendo pouco desenvolvido por sofrer muito com as dificuldades logísticas em relação ao seu valor de mercado. Esses dois mapas mostram que o agronegócio nasceu ao sul e ocupou as novas fronteiras, as novas fronteiras do agronegócio e todos os portos que estão desde Ilhéus até Itaqui são os chamados portos do arco norte, os portos do arco norte tem um déficit avaliados em 50 Milhões de toneladas de capacidade, a soja na mão do consumidor chinês vale 450 aguenta o peso, mas o milho que vale 200,00 não aguentará, por esta razão não houve a curva de expansão da lavoura de milho, na mesma velocidade ou até maior que poderia ser, do que a soja, há uma falta de setor portuário na arco norte e nas novas fronteiras, existem três projetos em análise, explana que são projetos de terminais portuários, o mais avançado é o terminal de grãos de São Luís, chamados Tegrans, que foi construído o ano passado, o Tegrans está esgotando a capacidade física operacional e já está em um projeto avançado de expansão, então é preciso todo o empenho das autoridades federais no sentido de dar cobertura no trabalho que muito bem feito pela companhia docas do Maranhão, o segundo projeto que tem um avanço muito grande é o Outeiro, que fica no sistema portuário de Belém do Pará, é um terminal com capacidade nominal de 10 milhões e meio de toneladas, mas operacionalmente pode ultrapassar de 12 a 15 milhões de toneladas, já houve tentativa de licitação, foram feitos todos os estudos e modelagens, só precisa ser arrematado, há conversa de que tem uma grande demanda para grãos líquidos, contêiner é um antigo terminal da Sopavia onde já tem toda uma área preparada, tem um píer antigo que servirá como base para os equipamentos de um novo terminal, o que falta é licitar um novo píer ou um Delfins de atracação, para embarcações mais pesadas e fazer os armazéns regular, é um projeto que está avançado e precisará de uma decisão, uma tonelada de soja na porteira do terminal vale 350,00 dólares, 1 milhão de toneladas arrendando, é 1 milhão e meio de reais de riqueza gerada nas cadeias produtivas, imagine, 10 ou 15 milhões de toneladas, o país está abortando o desenvolvimento das novas fronteiras, a única saída é descer para os portos de Santos e Paranaguá pagando um logística que praticamente aborta algumas oportunidades menos favoráveis, é preciso rever o projeto com

urgência O terceiro é um projeto que tem uma função diferente, uma função de estado e de propagação do desenvolvimento, é o terminal de Aratu em Salvador, hoje o Oeste da Bahia está assistido, pois é uma região muito difícil, qualquer oportunidade de desenvolvimento da agricultura tem uma importância muito grande, hoje em dia existe aproximadamente, 6 milhões de produção de soja no oeste baiano, não há aumento porque não tem como retirar, as saídas existentes são impraticáveis dar rentabilidade para quem produz, esse projeto foi construído de maneira inadequada, mas será preciso a revisão e devolução para a Companhia Docas de Salvador, houve uma mudança na administração e deseja ver a modelagem do projeto, é um projeto que começa humildemente com 2 milhões de toneladas, mas pode chegar a 10 milhões, 10 milhões de toneladas a 1 bilhão e meio por tonelada, são 15 bilhões de reais de riqueza gerada na economia baiana, o orçamento do estado da Bahia, é de 48 bilhões, isso é o impacto que o terminal de Aratu trará para economia baiana e para economia brasileira, este projeto foi enviado para o tribunal de contas e não houve contribuição de algumas entidades, o que significa descumprimento das normas, que o projeto seja retirado do tribunal de contas e volte para a Companhia Docas da Bahia, para que seja feitas todas as revisões técnicas do terminal e passem a um processo acelerado de implantação.

O Sr. Diogo Piloni, informou que sempre estão atentos as contribuições da CNA, para conseguir acertar as modelagens dos terminais e que o MInfra tem dado prioridade ao agronegócio de uma forma geral, seja no escoamento de grãos, seja no escoamento de fertilizantes, exemplo é o terminal de fertilizantes em Santos e a perspectiva de meados do ano que vem lançar mais um terminal de fertilizante em Santos. Mencionou a existência do terminal de trigo em Mucuripe, que já está em consulta pública, bem como em Santana, onde há o terminal de farelo de soja, que já está em fase de conclusão de análise no tribunal de contas da união para publicação de edital e que terão também novos investimentos em pelo menos 3 terminais de Paranaguá, resultante do processo de licitação. Informou que no porto de Aratu foi aberto um processo de consulta pública, o modelo foi objeto de contribuição, essas contribuições foram ouvidas e boa parte incorporadas e encaminhadas ao Tribunal de Contas da União. Com relação ao Tegrã, o MInfra está dando todo apoio para duplicação da capacidade do terminal, inclusive há uma documentação que veio antes da meta estabelecida no contrato que mostra o escoamento de cargas pelo arco norte brasileiro, realidade que não tem volta e é importante que gere oportunidades.

O Sr. André Zanin, representante da FENAMAR, informou que a contribuição da instituição para a reunião é uma situação que vinha acontecendo antes da pandemia, mas que piorou este período. Solicitou ao MInfra juntamente com a Anvisa e outros órgãos que puderem

ajudar a debater a possibilidade de navios graneleiros para que possam atuar na carga e descarga de seus produtos enquanto serão realizadas a inspeção sanitária a bordo dos navios que não tenham nenhum registro de enfermidades e que estejam dentro de uma situação normal. Indagou um outro aspecto sobre a inspeção da Anvisa, que o horário das inspeções seja estendido além do horário estabelecido (das 08h até às 17h). Indagou, ainda, que dentro dessa situação muitos navios que atracam às 14h/15h só serão inspecionados no dia seguinte por causa da falta de servidores. Diante do exposto, é possível imaginar o enorme prejuízo que toda a cadeia logística acaba sofrendo com tantas horas sem movimentação de mercadorias. Informou que no caso do porto de Santos os navios são penalizados duplamente pois eles ficam muitas horas inoperantes e pagam uma multa para a autoridade portuária pela falta de movimentação de cargas. Ressaltou outro ponto importante, no dia seguinte ou no horário marcado, a incerteza do inspetor da equipe da Anvisa comparecer para realizar o trabalho, gerando maiores prejuízos financeiros. Então é algo que gostaria de contribuir para que voltássemos a falar sobre isso e que certamente quanto mais cedo o navio carregar e descarregar melhor para todos.

Sr. André aproveitou para apontar que inclusive em relação à Anvisa e ao MInfra, a mudança de pagamento vai proporcionar um grande avanço na relação de liberação de navios.

Sr. Diogo Piloni ressaltou que a fala do Sr. Andre Zanin é sobre a questão do Pag Tesouro, sendo uma conquista importante pois houve uma evolução, aumentando a agilidade em relação a liberação e movimentação de cargas substanciais. Relatou casos que, a depender do período (dias não úteis) havia a necessidade da confirmação do pagamento, no modelo antigo se aguardava por até 5 dias. Com o sistema Pag Tesouro ocorre a liberação em minutos, estando disponível para contas do Banco do Brasil e será expandida para outras instituições bancárias. No que diz respeito às outras questões que foram aqui apontadas pela Anvisa, esse tipo de demanda é necessário ouvir das entidades representativas da iniciativa privada, pois através deste estímulo há condições de um debate interno entre as autoridades anuentes evoluir.

O Sr. Luís Resano, representante Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem – ABAC, apontou que iria comentar temas já abordados em reuniões anteriores. Informou sobre o Covid-19, corroborando com o Sr. Jesualdo e sobre a ANP, relatou que com a pandemia houve um grande número de resoluções e documentos que dificultaram a troca de tripulantes, especialmente os estrangeiros, deixando o fiscal em dúvida do que fazer e causando um prejuízo muito grande para a navegação. Passou a palavra para o Sr. Claudio Loureiro.

Sr. Claudio Loureiro representante do Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CENTRONAVE, informou que concorda com o que foi exposto pelo Sr. Luís Resano no que se refere às dificuldades operacionais causadas pelo Covid-19, existindo uma fronteira muito

perigosa de interrupção de operação, causando riscos e custos adicionais para o armador e, principalmente, para a carga. Informou, ainda, que para a carga de longo curso e perecível, não há a possibilidade de ficar parada por vários dias. Ressaltou a necessidade de conciliar política de saúde de prevenção e as necessidades do transporte. Outro assunto abordado foi o risco de interrupção do comércio em Santos por conta de autuação da Receita Federal, relatou que está acontecendo autuação por alterações fora do prazo no sistema Siscarga, que é originado da normativa nº 800 e que estão recorrendo destas autuações, mas as autoridades continuam autuando e quando se tem mais de três autuações por mês tem o risco da suspensão das atividades. Solicitou que as autoridades avaliem este assunto para evitar um rompimento da fluidez das operações de comércio exterior.

Sr. Diogo Piloni agradeceu as apresentações, firmou o compromisso com as demandas e solicitou ao Sr. Otto Burlier, representante da SNPTA/MInfra, que sejam pautadas nas próximas reuniões as tratativas das demandas do setor privado.

Sr. Marcelo Sampaio agradeceu as apresentações e informou que em relação ao DTE – foi levantado a questão da vontade política e explicou que esse assunto já está na Casa civil, sendo tratado com muita atenção no Poder Executivo e no Poder Legislativo. Informou, ainda, que o Sr. Tarcísio Gomes de Freitas – Ministro da Infraestrutura realizou reuniões nesse sentido com o Sr. Adolfo Sachsida - Secretário de Política Econômica do Ministério da Economia, para alinhamento das agendas e relatou que embora existam divergências, há muito mais convergências, especialmente no sentido da ampliação do DTE inclusive acrescentando mais outros documentos fiscais. Nesse sentido ressaltou a importância de se ter um trabalho efetivo com resultados reais, mesmo que pequenos, mas que se apresentem ganhos reais.

O Sr. Rodolfo Navarro, representante da Anvisa, apresentou o Sr. Norberto Polla de Campos como novo membro da Conaportos representando a Anvisa. O Sr. Norberto informou que percebeu os avanços que tiveram em relação ao dataviz e ao Pag Tesouro e que a questão do Porto de Santos é sempre recorrente, principalmente, aos atrasos das inspeções sanitárias, mas que estão revendo um novo modelo de trabalho para tentar dar a agilidade necessária. Relatou a dificuldade com a falta de servidores e ressaltou que conta com todos para construir melhorias para o setor.

O Sr. Diogo Piloni concluiu a primeira parte aberta da reunião que contou com a contribuição das entidades privadas e agradeceu a presença de todos. Informando que esta reunião é a primeira de muitas que ainda virão, reforçando que será institucionalizada uma rotina de respostas à essas questões que foram colocadas para atualizá-los quanto à condução das demandas.

2.3 Aprovação do Regimento Interno, da Resolução para instituir Comitês Técnicos e Resolução para instituir CLAPS

O Sr. Diogo Piloni – Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA/MInfra iniciou a segunda parte da reunião informando que foi compartilhado com os membros Minutas do Regimento Interno, Reinstituição dos comitês técnicos e conselhos locais por meio de resolução. Considerando que não houve manifestação dos membros, ficam aprovadas as resoluções em consonância ao novo Decreto nº 10.319, de 9 de abril de 2020.

O Sr. Otto Burlier – Diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária (SNPTA) complementou que a Minuta de Regimento Interno foi feita em conjunto com a equipe da Secretaria de Aviação Civil havendo um alinhamento de prazos e datas em relação ao regimento interno da Conaero.

2.4 Impacto do Covid – 19 na Navegação

O Sr. Dino Antunes – Diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias (SNPTA) e Coordenador do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem (CTEC) informou que vários dos participantes da iniciativa privada já citaram a questão dos impactos das normas ou das ações relacionadas à navegação e troca de tripulação ligadas ao Covid-19 que tem gerado uma complicação muito grande na operação de Cabotagem. Relatou que no caso de uma embarcação que fica 22 dias retida com restrições a operação, são cargas diversas que têm impactos na cadeia produtiva de vários setores e no próprio abastecimento do mercado. Informou que a Cabotagem é responsável pelo transporte de vários tipos de produtos que são utilizados no consumo geral da economia e salientou que no caso de uma embarcação ficar retida por 22 dias, haveria possibilidade de operação assistida pelo pessoal de terra sem contato algum com a tripulação. Propôs ser realizado pela Conaportos em conjunto com a Anvisa protocolos para que as operações não parem. Ressaltou que estamos falando de pessoas infectadas ou com suspeita de infecção, mas a embarcação não está infectada considerando que as empresas têm cumprido as ações de assepsia e limpeza das embarcações, mas é fundamental que as embarcações continuem a operar. Ressaltou que as embarcações de Cabotagem navegam a poucas horas de uma acessibilidade a um porto, além de contar com o apoio que a Marinha disponibiliza na atividade de busca e salvamento no mar.

2.5 Plano de Trabalho Comitê Técnico de Cabotagem.

O Sr. Dino Antunes informou que o plano de ação é composto por 5 itens; o primeiro é o projeto com o Procomex, que irá fazer todo o mapeamento do processo da Cabotagem. O Procomex trabalha com patrocínio entre privados e o que ficou claro é que só haverá patrocínio a partir do momento em que o BR do mar estiver andando no congresso; o segundo é a questão da livre prática, informou que houve um trabalho bastante produtivo com a Anvisa em 2019, demonstrando como é realizada a livre prática na Cabotagem, o monitoramento e o acompanhamento das ações; o terceiro é a operação multimodal, relatou que existe a questão de articulação com o CONFAZ que possui vários itens que são de responsabilidades das fazendas estaduais em relação a documentos fiscais. Dentro da operação multimodal algumas mudanças são necessárias no mercante. Esta semana, foi encaminhada pela a ABAC as demandas mais específicas. A Cabotagem tem trabalhado com um apoio muito grande da Receita Federal e a expectativa é tirar algumas travas que existem no mercante; um outro elemento do plano de trabalho é a emissão do DANFE, do CTe, nota fiscal e o conhecimento de transporte. Informou que as embarcações ocupam muito tempo de berço aguardando a emissão destes documentos e tem toda uma tratativa para que consiga fazer a emissão com a embarcação já desatracada.

O Sr. Diogo Piloni sugeriu que o apoio financeiro para o projeto do Procomex aproveite o ensejo do Pró-Brasil para angariar fundos do setor produtivo para acelerar os projetos de modernização e Cabotagem.

O Sr. Otto Burlier – Diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária (SNPTA) e Coordenador do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho (CTMD), informou que o objetivo é propor para Conaportos um conjunto de indicadores de desempenho para serem monitorados no âmbito da Comissão. Relatou que ocorreram algumas reuniões e apresentações de alguns indicadores que já existem ou estão em construção, entre eles o *Time Release Study* - TRS que é um conjunto de indicadores que a Receita Federal está começando a implementar no país e que irá realizar uma apresentação em breve e, posteriormente, será apresentado na Conaportos. Informou que a Antaq fará uma apresentação dos indicadores existentes na agência.

2.6 Indicadores Portuários Ações da ANTAQ

O Sr. Fernando Serra, representante da Antaq, informou que o objetivo é mostrar o que a Antaq tem feito em relação aos dados e indicadores e que são trabalhados para geração de indicadores portuários. Relatou sobre os dois tratamentos de indicadores, sendo o primeiro variável, a fim de comparar com metas preestabelecidas geralmente associadas à contratos de

arrendamento ou outros tipos de contratos feitos por terminais e, o outro indicador para ilustrar as características principais de determinado objeto de análise, além de observar a evolução do tempo e do espaço.

Relatou os quatro caminhos observados com relação ao desenvolvimento desses indicadores que são baseados em dados da própria Antaq, sendo eles: Sistema de Desempenho Portuário – possui vários dados como visualização de ranking, tarifa portuária, consignações médias de navios ou seja a quantidade de carga nas atracações, pranchas médias que são as produtividades em cada terminal e berço e a Antaq recebe todos os tempos desde o fundeio até a desatracação, possuindo também uma base de dados com os vários eventos relacionados a paralizações. O segundo foi a criação de um GT de indicadores cujo grupo apontou 51 indicadores utilizados para mapeamento com mais cuidado dentro do setor envolvendo seis dimensões baseadas em vários métodos sendo um deles multicritério com análise cognitiva. O terceiro é análise da Fronteira estocástica- SFA onde é traçado uma curva de eficiência máxima que permite comparar portos em termos de eficiência máxima. E o quarto é o DEA, Análise Envoltória de Dados que é baseado no método matemático que também estabelece uma curva de eficiência.

Relatou a necessidade de ajustes em questões no sistema de desempenho portuário e na metodologia a ser aplicada (a implantação seria realizada primeiramente nos portos).

2.7 Plano de trabalho-CTMD para 2020/2021

O Sr. Otto Burlier apresentou o plano de trabalho do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho e ressaltou que com base no Decreto nº 10.319, de 9 de abril de 2020, tem como competência estabelecer e monitorar parâmetros de desempenho dos órgãos e entidades públicas nos portos e instalações portuárias, estabelecer mecanismos que asseguram a eficiência na liberação de bens e produtos dos operadores e também propor aos órgãos e entidades competentes medidas para implementar padrões e práticas internacionais relativos as operações portuárias. Ressaltou a necessidade de ter indicadores claros para avaliar o que tem que ser aprimorado e fazer comparação entre os diversos portos. Informou que só com os indicadores consegue-se, de fato, medir o que pode ser aprimorado. Relatou que isso já acontece na Conaero, onde existem várias ferramentas e sistemas dedicados a produção de dados e, atualmente, existem indicadores da Receita Federal, Antaq, Porto Sem Papel, mas ainda não tem o esforço coordenado dentro da Conaportos para manter e divulgar dados de forma transparente para o setor no âmbito desta Comissão. Neste sentido o CTMD, pretende identificar, selecionar, sistematizar e tornar público os dados provenientes do setor portuário.

Ratificou que o objetivo proposto pelo comitê técnico é definir um conjunto de indicadores para retratar a situação das instalações portuárias brasileiras que sofrem, principalmente, no funcionamento dos órgãos anuentes. Propôs que ao longo de 2020/2021 seja feito um planejamento das atividades, contratando um ator externo, pois existem limitações de recursos humanos e metodológicos. A Antaq está sendo uma grande parceira neste trabalho e a EPL foi convidada para participar das reuniões. Comentou ainda, que na EPL existe um observatório nacional de logística e o intuito é, ao longo do segundo semestre de 2020, não só finalizar o planejamento, mas contratar um parceiro para executar o trabalho na Conaportos. Além disso, ao longo de 2021 será realizado o mapeamento dos processos portuários. Acrescentou que a ideia é olhar todo o fluxo da carga desde chegada e saída dos navios, até a saída e entrada das cargas nos portos e, a partir de então, identificar e sugerir os indicadores, desenvolver uma metodologia para consolidação destes indicadores e, por fim, implementar painéis para que possam publicar, acompanhar o desempenho e ajudar na tomada de decisões do que for necessário.

A Sr.^a Joana Soledade, representante do Ministério da Economia, informou que trabalha no Departamento de Experiência do Usuário da Secretária de Governo Digital. Esta Secretaria foi convidada pela SNPTA e pelo SEM- Secretaria de Modernização da Presidência para ir até os portos conversar com os usuários dos serviços portuários. Informou que quando são realizadas pesquisas de usuários existem algumas premissas do design de serviços, sendo elas: que os serviços sejam ofertados para os usuários no menor número de etapas possíveis e que sejam previsíveis. Relatou que o objetivo da pesquisa é saber quais são as principais dificuldades enfrentadas pela as agências de navegações para atracar e desatracar navios nos portos brasileiros e o público alvo da pesquisa são as agências de navegações, e o escopo são os serviços acessados pelas agências em relação à embarcação.

2.8 Proposta de integração do *SISCOMEX - PSP*

O Sr. Otto Burlier, apresentou a *Single Window* - Janela Única Portuária e informou que existem duas grandes janelas portuárias, a janela marítima, que é o Porto Sem Papel –PSP e uma janela do portal único de comércio exterior para cargas e mercadorias. Relatou que, além disso, existem outros sistemas que os usuários terão que acessar como por exemplo a PUCOMEX, PSP, sistema da Marinha e Polícia Federal. Isso demonstra ineficiência e também uma grande oportunidade de melhoria, buscando maior sinergia e eficiência do trânsito de informações entre os órgãos. Informou que há possibilidade de integração e unificação tecnológica, login e controle de acesso, escalas de embarcações, anexação de documentos,

cadastros redundantes, recolhimento de taxas, cenários de transição, evolução contínua das integrações, unificação tecnológica, dentre outros. Ressaltou que a integração será uma grande evolução e compartilhamento das informações, como o cadastro de embarcações, cadastros de empresas, cadastros de áreas portuárias e informação de escalas das embarcações, diminuindo as redundâncias e aumentando a confiabilidade dos dados.

O Sr. Otto Burlier, propôs a criação de um comitê específico para gestão e evolução da Janela Única Portuária. Informou que já existe o comitê técnico de Integração de Sistema, porém como são assuntos específicos, será importante a criação de um comitê separado para se ter uma governança e um plano de trabalho específico.

O Sr. Diogo Piloni informou que de acordo com a anuência de todos os membros presentes fica para uma próxima reunião a discussão sobre a criação de um novo comitê ou mudança de coordenação do atual Comitê Técnico de Integração de Sistemas.

2.9 Palladium-Port Community System

O Sr. Marcelo D'Antona, apresentou o programa de facilitação de comércio do *Prosperity Fund*. Informou que este fundo de cooperação do Governo Britânico é financiado através do *Foreign and Commonwealth Office* e tem como objetivo a inserção de micro, pequenas e médias empresas nas cadeias globais de valor e a melhoria na eficiência dos portos brasileiros. Citou os objetivos específicos do eixo Portos: Reduzir o tempo (2 dias na importação e 1 dia na exportação) e o custo do trânsito das cargas pelos portos brasileiros. Afirmou que as ferramentas usuais para resolver problemas de integração e coordenação entre atores são *Port Community Systems*, Plataformas de Comunidades Portuárias que visam endereçar estas questões. Acrescentou que o problema é atingir os objetivos de redução de tempo, custo da passagem das cargas pelos portos brasileiros e capacitar os integrantes das comunidades portuárias nos portos de Santos, Rio de Janeiro, Suape e Itajaí para o desenvolvimento e implantação de plataformas de comunidades portuárias.

Explanou que o *Port Community System* é uma plataforma eletrônica que integra múltiplos sistemas operados por diferentes atores que constituem uma comunidade portuária com o objetivo de disponibilizar serviços e funcionalidades que possibilitem otimizar e automatizar processos necessários. Acrescentou que este programa começou em outubro de 2019, e na primeira etapa foi necessário construir os engajamentos dos atores das comunidades portuárias. Foram feitas várias reuniões de capacitação e formação de “*steering comitees*”, incluindo os principais entes privados e de governo em cada uma dessas comunidades portuárias. Informou que nestas reuniões foram criados grupos de engajamento com os intervenientes governamentais nos processos portuários. Citou que estes grupos definiram

prioridades: otimizar os processos de entrada e saída de embarcações dos portos e otimizar os processos para a recepção e entrega de mercadorias nos portos.

3. ENCAMINHAMENTOS

- Compartilhamento da apresentação Pró-Brasil e disponibilização do formulário on-line para que sejam feitas as contribuições sobre os atos normativos, atos legais e infralegais para a melhoria do arcabouço normativo do setor portuário.
- Alinhamento no marco regulatório do setor portuário junto ao programa Pró-Brasil
- Solicitação do setor privado para uma melhor sinergia das normas e regulamentos dos órgãos anuentes para a evitar impactos.
- Solicitação do setor privado em relação aos impactos das normas ou das ações relacionadas à navegação e troca de tripulação ligadas ao Covid-19.
- Solicitação do setor privado sobre autuações baseadas na instrução normativa nº800 da Receita Federal.
- Solicitação do Coordenador do Comitê Técnico de Estímulo à Cabotagem para ser realizado pela Conaportos, em conjunto com a Anvisa, protocolos para que as operações não parem.
- Solicitação do Sr. Diogo Piloni que a questão do FANDE para o projeto do Procomex aproveite o ensejo do Pró-Brasil, para angariar fundos do setor produtivo acelerando os projetos de modernização e Cabotagem.
- Solicitação do Sr. Otto Burlier, Coordenador do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho, que ao longo de 2020/2021, seja feito um planejamento das atividades, contratando um ator externo, pois existem limitações de recursos humanos e metodológicos.
- Discursão sobre a criação de um novo comitê ou mudança de coordenação do atual CTIS

4. DELIBERAÇÕES

De acordo com a anuência de todos os membros presentes ficam deliberadas:

- Resolução do Regimento Interno;
- Resolução dos Comitês Técnicos;
- Resolução das Comissões Locais.

5. ENCERRAMENTO

O Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA/MInfra, Sr. Diogo Piloni, agradeceu a todos pela disponibilidade e rapidez nas ações. Aprovou e deliberou as resoluções que traz o regimento interno da Conaportos, resolução de reinstituição dos comitês técnicos e conselhos locais em consonância ao novo Decreto nº 10.319, de 9 de abril de 2020 e lavrou-se a presente ata que, aprovada, será assinada preferencialmente por meio eletrônico pelos membros da Comissão.