



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
22º REUNIÃO DO COMITÊ TÉCNICO DE MODERNIZAÇÃO E DESEMPENHO
(CONAPORTOS)
2020

Data: 13 de maio de 2020

Horário: 09h:30

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

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Péricles Alves Arraes – Titular

Antônio Cezar Souza Sales – Suplente

Ministério da Economia – RFB

Tiago Barbosa - Titular

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - VIGIAGRO

André Minoru Okubo – Titular

Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA

João Gregório de Oliveira Júnior – Suplente

Convidados:

Ministério da Infraestrutura

Cristiano Gontijo e Silva

Ricardo Strauss

Edigar Martins

Petterson Costa

Casa Civil

Marco Motta

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Paulo Marcelo Loer

Ministério da Economia – RFB

Renato Cardoso de Sousa

Agência Nacional de Transportes Aquaviário - ANTAQ

Fernando Serra

1. ABERTURA

O Diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária da SNPTA/MInfra, o Sr. Otto Burlier e Coordenador do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho (CTMD), iniciou saudando os membros e convidados na sala virtual, informando-os que na reunião anterior havia ficado acordado que a Receita Federal, Antaq e SNPTA fariam uma apresentação mínima sobre indicadores de desempenho com o objetivo de chegar a conclusão ou definir alguns indicadores para propor que sejam acompanhados por meio da Conaportos.

2. APRESENTAÇÕES

2.1 *Time Realese Study* -TRS

O Sr. Renato Sousa, representante do Ministério da Economia fez uma apresentação sobre o *Time Realese Study* -TRS onde informou que se tratava de um estudo em parceria com a SECEX, Vigiagro e Anvisa com apoio do Banco Mundial. Informou ainda, que o contexto do estudo é medir o tempo do comércio operacional. Relatou que a Receita Federal faz esse acompanhamento de medição de tempo e desempenho dos seus processos de trabalho e isso é relevante para gerenciar suas ações. Relatou, ainda, que o TRS é o estudo e aferição dos tempos de liberação de cargas harmonizada com outros países, tendo relação com o Acordo de Facilitação de Comércio, utilizando a metodologia da OMA, órgãos intervenientes do comércio exterior e, principalmente, o setor privado. Descreveu sobre as quatro fases do estudo e ressaltou que estão em fase de validação.

Informou que o estudo abrange desde a chegada do veículo transportador até a entrega da carga para o importador, suas etapas e fluxos estudados. Sr. Otto indagou quanto aos critérios adotados para o canal amarelo ou vermelho. O Sr. Renato, informou que quem determina é o Gerenciamento de Risco, e são levados em conta uma série de fatores como: intervenientes, países, preço e produto. Ressaltou o tempo médio de cada modal desde a chegada do veículo transportador e a entrega da carga ao importador, relatando as principais constatações do estudo como: Gerenciamento de riscos intensivo no controle aduaneiro; atuação da RFB representa menos de 10% do tempo; 87% das cargas com intervenção estatal mínima; importador chega a responder por quase 80% do tempo; tempos médios superiores as medianas; OEA é 32% mais ágil, despacho sobre águas é 72% mais veloz; sequencialismo dos controles chega a dobrar o tempo; falta de harmonização de procedimentos e alta variabilidade dos tempos e meios diversos para pagamento de tributos.

Por fim, ressaltou as recomendações do Estudo em apoiar a conclusão das soluções em desenvolvimento; encaminhar proposta para revisão da política de cobrança de armazenagem por períodos; harmonizar procedimentos e compartilhar boas práticas; simplificar processos de restituição de tributos, desvincular pagamento; aprofundar a análise de intervalos que possuem atores diversos; estudar casos para anexação obrigatória de documentos; ampliar horários e dias de atuação das equipes de Gestão de Riscos - GR para fins de análise e liberação da Declaração de Importação - DI e ampliação do escopo para TRS futuros.

2.2 Indicadores de desempenho portuário – Antaq

Dando continuidade às apresentações, o Sr. Fernando Serra, representante da Antaq, relatou a visão da Antaq em relação aos dados que são de competência da Agência 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 associados a contratos de arrendamento ou outros tipos de contratos feitos por terminais e, outro indicador para ilustrar as características principais de determinado objeto de análise e 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. O quarto é o DEA Análise Envoltória de Dados que é baseado no método matemático que também estabelece uma curva de eficiência.

Informou, ainda, a metodologia dos 51 indicadores onde foram divididas as dimensões de mercado, produtividade, qualidade de serviço, gestão econômica financeira, modicidade tarifaria e a questão socioambiental. Relatou a necessidade de ajustes de questões no sistema de desempenho portuário, qual metodologia a ser aplicada (a implantação seria realizada primeiramente nos portos). A quarta fase relatou a complexidade de como levar esses indicadores a serem aplicados em contratos, pois não existe uma padronização do que ser cobrado nesses contratos.

Por fim, relatou que possuem muitos dados e insumos, juntamente com PSP e TRS para criar excelentes trabalhos no Comitê e se colocando à disposição.

2.3 Indicadores do Porto Sem Papel – PSP

O Sr. Ricardo Strauss, representante da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA/MInfra, fez um breve relato dos indicadores que o Comitê Técnico de Modernização e Desempenho havia levantado em 2013 e informou que esses indicadores não constam no PSP, apresentando propostas para serem inseridas como indicadores com foco na eficiência das autoridades nos Portos e com a questão das anuências previstas e concedidas; tempo de anuência entre a solicitação, autorização e evento. Ressaltou a importância dos indicadores serem apresentados com gráficos para uma análise melhor dos ganhos de eficiência. Por fim, ressaltou, ainda, que os indicadores sejam vistos de forma conjunta com RFB e Antaq.

O Sr. Otto explicou que após as três apresentações ficou evidente o excesso de informações e dados, e que será um grande desafio estabelecer e monitorar parâmetros de desempenho para órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias, uma vez que esse é o objetivo proposto no novo Decreto para o CTMD. Sugeriu uma apresentação da Conaero para a próxima semana, informando que eles possuem uma

metodologia estabelecida, e através de uma empresa contratada com recurso do fundo de aviação civil, realizam pesquisa baseada em indicadores qualitativos e quantitativos. Solicitou que a Antaq, com toda sua expertise, ajudasse na seleção de quais são os indicadores mínimos, considerando desde a chegada do navio, fluxo da carga nos recintos alfandegados até a saída do porto e posterior a saída do navio. Avaliou também quanto a necessidade de contratação de consultoria para dar apoio operacional na definição desses indicadores ou se a Antaq poderia ajudar nesse aspecto.

Nesse momento, abriu a palavra para os membros contribuírem e após as contribuições ficou acordado que: será realizada uma apresentação da Conaero em relação a metodologia utilizada na medição de desempenho para próxima semana; construção de um questionário com questões macro a fim de identificar, inicialmente, o que seria interessante medir para a construção do plano de trabalho; apresentação do TRS e dos indicadores da Antaq para próxima reunião da Conaportos; compartilhamento das apresentações realizadas, ressaltando que as apresentações sejam mantidas dentro do grupo.

3. ENCAMINHAMENTOS

- Reunião extraordinária a ser realizada no dia 21 de maio de 2020 por vídeo conferência - apresentação dos indicadores da Conaero.
- Questionário com questões macro a fim de identificarmos, inicialmente, o que gostaríamos de medir, que será compartilhado com os membros para contribuição e validação na próxima reunião do Comitê.
- Apresentação do TRS e dos indicadores da Antaq para próxima reunião da Conaportos.
- Compartilhamento das apresentações realizadas, ressaltando que as apresentações sejam mantidas dentro do grupo.

4. ENCERRAMENTO

Sr. Otto Burlier, Coordenador do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho, agradeceu a participação de todos e deu por encerrada a 22ª Reunião do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho, da qual lavrou-se a presente ata que, aprovada, será assinada pelos membros do comitê.

Otto Luiz Burlier
Ministério da Infraestrutura

Péricles Alves Arraes
Ministério da Defesa – Comando da Marinha

André Minoru Okubo
Ministério da Agricultura, Pecuária e
Abastecimento

João Gregório de Oliveira Junior
Agência Nacional de Vigilância Sanitária

Tiago Barbosa
Ministério da Economia – RFB