

OBJETIVO 1083

Caracterização do Objetivo 1083 - Melhorar a produtividade, nível de serviços e otimizar os fluxos logísticos do sistema portuário na movimentação de carga e transporte de passageiros.

Com o objetivo de embasar as ações para melhorar o desempenho operacional dos portos brasileiros, a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República - SEP/PR, por meio da elaboração do Plano Nacional de Logística Portuária - PNLN e de sua atualização contínua, promove o acompanhamento de indicadores e índices calculados com base em dados do setor portuário. Além da análise de evolução da movimentação total ao longo dos anos, indicadores operacionais como produtividade dos portos por natureza de carga, participação percentual por tipo de navegação, tempo de espera e índice de ocupação de berços auxiliam no acompanhamento da evolução do setor.

A movimentação de cargas pelas instalações portuárias, públicas e privadas, vem apresentando aumentos expressivos nos últimos anos. Entre 2009 e 2014 houve um incremento de 32,1%, o que representa um crescimento médio de 5,7% ao ano no período. O aumento da movimentação foi observado para todas as naturezas de carga, com destaque para os Granéis Sólidos que aumentaram sua participação percentual na movimentação total de 59,1% em 2009 para 60,8% em 2014. Segundo dados do Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior, da Secretaria de Comércio Exterior - SECEX, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior - MDIC, a via marítima foi responsável por 95,4% do volume de exportação brasileira em 2014. Desta forma, o sistema portuário cumpre importante papel no que diz respeito aos custos e à eficiência da logística de transportes do País, impactando diretamente na competitividade dos produtos nacionais no exterior.

Uma boa medida de desempenho operacional dos portos é a taxa média de utilização, que vem evoluindo nos últimos anos, atingindo 73% em 2014, para todos os tipos de cargas operadas. Importante destacar que, de acordo com a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento - UNCTAD, a taxa de ocupação ótima deve ser de 85%, a fim de aliar a otimização do uso das infraestruturas portuárias ao nível de serviço adequado. Outra medida do desempenho operacional dos portos brasileiros pode ser obtida pela análise da produtividade dos portos e sua evolução ao longo dos anos para cada natureza de carga. De 2009 a 2014, segundo o PNLN, foi observada uma expressiva melhoria na produtividade da movimentação dos portos brasileiros. Enquanto em 2009, a melhor produtividade de movimentação de contêineres em portos públicos era de 30 TEUs/h, em 2014, foram atingidas produtividades de 93,8 TEUs/h, um aumento de 213%, que passou a ser equivalente às produtividades alcançadas nos principais portos internacionais. Em relação aos tempos médios de espera para atracação, em 2014, cerca de 50% das instalações portuárias, públicas e privadas, atingiram níveis de serviço adequados, para atendimento das embarcações, ou seja, menos de 6 horas de espera para contêineres e 48 horas para as demais cargas, segundo o PNLN 2014. Nesse sentido, foram promovidos avanços com a implantação do sistema Porto Sem Papel em 35 portos públicos e a atuação da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos - CONAPORTOS, instituída pelo Decreto nº 7.861, de 6 de dezembro de 2012, com a finalidade de integrar as atividades desempenhadas pelos órgãos e entidades públicas nos portos e instalações portuárias.

Apesar de terem sido registrados aumentos da movimentação geral e de produtividade para algumas naturezas de carga em determinados portos, a SEP/PR tem como desafio estimular a melhoria contínua do desempenho do setor por meio de ações e programas que objetivem a ordenação e aumento de eficiência dos fluxos logísticos nos acessos terrestres e aquaviários, a melhoria da própria operação do porto, dos níveis de serviço praticados e da segurança portuária. Uma

breve descrição das soluções previstas é apresentada a seguir, as quais compõem as **metas e iniciativas** da SEP/PR para melhoria do desempenho dos portos brasileiros nos próximos anos:

Sistemas de Gestão do Tráfego de Embarcações

Como **meta** estabelecida pela SEP/PR, pretende-se implantar Sistemas de Gestão do Tráfego de Embarcações em 6 (seis) portos brasileiros que compõem a primeira fase prevista para o projeto até o ano de 2019.

Os Sistemas de Gestão do Tráfego de Embarcações objetivam implantar um monitoramento ativo do tráfego aquaviário, ampliando a segurança da navegação e a proteção do meio ambiente, além de aumentar a eficiência das operações portuárias. O dimensionamento dos sistemas de gestão de tráfego de embarcações deve considerar o porte das instalações portuárias, podendo contemplar ferramentas mais simplificadas, conhecidas como LPS (*Local Port Service*); até sistemas altamente sofisticados, cujo funcionamento deve seguir regulamentações internacionais, como o *Vessel Traffic Management Information System - VTMISS*.

Hoje, o projeto encontra-se em fase de implantação nos portos de Santos e Vitória e, no Porto do Rio de Janeiro, em licitação. Para uma segunda fase do projeto, em continuidade, já foram iniciadas ações preparatórias de elaboração de projetos e estudos necessários à implantação em mais 10 complexos portuários.

Cadeia Logística Portuária Inteligente

No âmbito do Projeto Cadeia Logística Portuária Inteligente, a SEP/PR estabelece como **meta** a sua implantação em 12 (doze) portos públicos brasileiros até o ano de 2019, compondo a primeira fase do projeto.

O Projeto Cadeia Logística Portuária Inteligente tem por objetivo a introdução de um processo inovador amparado pelo Sistema da Informação denominado PORTOLOG, que permitirá o gerenciamento do tráfego de caminhões que acessam o porto, coletando informações desde a origem da carga até seu terminal portuário de destino, possibilitando a difusão de informações antecipadas à comunidade portuária, facilitando assim a programação dos recursos para agilizar as operações. Com isso, o processo logístico deve ganhar mais segurança, celeridade e índices expressivos de desempenho. Para que seja possível o monitoramento da localização dos caminhões, serão implementadas tecnologias para a automação dos gates dos portos, utilizando-se das tecnologias de Identificação por Rádio Frequência (*RFID -Radio Frequency Identification*); reconhecimento óptico de caracteres (*OCR - Optical Character Recognition*) para detecção automática das placas do veículo e o código BIC (*Bureau International des Containers*) do contêiner; e reconhecimento Biométrico para detecção e identificação do motorista.

Atualmente, para auxiliar a execução de obras e implantação de tecnologias nos portos, encontram-se concluídos e aprovados os anteprojetos de engenharia dos portos de Santos, Vitória e Pecém. Para os demais nove portos, os projetos estão em fase de elaboração.

Áreas de Apoio Logístico Portuário - AALPs

Foi estabelecida pela SEP/PR a **meta** de implantação de Áreas de Apoio Logístico Portuário em 4 portos brasileiros a ser alcançada até 2019.

As AALPs têm a finalidade de organizar o fluxo de veículos e cargas destinados ou provenientes do porto, racionalizando o uso dos acessos portuários e minimizando o conflito porto-cidade, quanto aos tráfegos urbano e portuário. O conceito de AALP foi desenvolvido no sentido de englobar infraestruturas que variam desde Pátios de Estacionamento de Caminhões, em sua forma mais simples; até Zonas de Atividade Logística Portuária - ZAL em sua forma mais complexa.

Funcionarão de forma integrada ao programa Cadeia Logística Portuária Inteligente tendo como objetivos organizar o fluxo de cargas com destino ao porto de forma a minimizar o conflito porto-cidade e reduzir os custos relacionados além de expandir a retroárea portuária. Em continuidade, para uma segunda fase, já foram iniciadas as ações preparatórias de elaboração de projetos e estudos necessários à implantação em mais 12 portos.

Sistema Porto Sem Papel (PSP)

Ainda, com o intuito de melhorar o desempenho do setor portuário, outra **meta** para o período de 2016 a 2019 a ser alcançada pela SEP/PR é fazer com que seja implantado o sistema Porto Sem Papel - PSP nos atuais 131 Terminais de Uso Privado - TUPs em operação. À medida que novos TUPs iniciem sua operação, deverão utilizar o Porto Sem Papel.

O PSP é um sistema de informação voltado à gestão portuária, que concentra as informações necessárias a estadia de embarcações nos portos marítimos públicos, de forma a possibilitar a análise das autoridades dentro das respectivas áreas de competência e consoante com a legislação vigente, para permitir atracações, operações portuárias de embarque e desembarque de cargas e passageiros, além da liberação das embarcações para desatracação. O PSP encontra-se em utilização em 35 portos públicos. Atualmente, os armadores e seus prepostos prestam informações de duas formas, uma em papel para estadias nos TUP, e no PSP, o que onera tanto o setor privado quanto os órgãos públicos.

A seguir serão listadas outras **iniciativas** da SEP/PR a contribuir para o objetivo de melhorar a produtividade, nível de serviços e otimizar os fluxos logísticos do sistema portuário na movimentação de carga e transporte de passageiros:

Aperfeiçoar o nível de serviços oferecidos pela Praticagem

O Decreto nº 7.860 de 06 de Dezembro de 2012 instituiu a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem (CNAP), visando à elaboração de propostas sobre regulação de preços, abrangência das Zonas de Praticagem (ZP) e medidas para o aperfeiçoamento desse serviço. Além da Secretaria de Portos (SEP/PR), integram essa comissão o Ministério da Defesa (representado pela Autoridade Marítima, que a preside), Ministério da Fazenda, Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Nos últimos 2 anos foram realizadas 5 consultas públicas para formulação da regulação, uma em março de 2013, contendo a Proposta de Metodologia de Regulação de Preços do Serviço de Praticagem, e as demais entre dezembro de 2013 e dezembro de 2014, sobre as da Tabela de Preços Máximos por Manobra dos Serviços de Praticagem das Zonas de Praticagem brasileiras. Como ações para a promoção de um serviço adequado de praticagem, a Comissão trabalha para propor o estabelecimento de preços máximos para cada uma das Zonas de Praticagem, determinadas pela Norma da Autoridade Marítima Normam nº 12 (anexo 4-A) da Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil.

Assegurar que as instalações portuárias atendam ao código ISPS-Code

As instalações portuárias brasileiras devem cumprir a legislação nacional e os acordos e convenções internacionais que o Brasil é signatário, tais como: CTPAT - *Customs - Trade Partner Ship Against Terrorism* (Parceria Comércio e Alfândega Contra o Terrorismo), MEGAPORTS - Detecção de Produtos Radioativos, CSI - *Container Security Inniciativ* (Escaneamento de Contêineres), CERTIFICAÇÃO ISO 28000 - Cadeia de Suprimentos Segura, NORMAM 11/DPC (Norma da Marinha do Brasil que trata de Procedimentos para solicitação de parecer para realização de obras sob, sobre e às margens das águas jurisdicionais brasileiras), MARPOL (Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias) e a LC-72 (*London Convention 1972*) e, mais especificamente o *ISPS-CODE - International Ship and Port Facility Security Code* (Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias).

Nesse sentido, a atuação da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - CONPORTOS, a fim de assegurar que todas as instalações portuárias atendam as normas internacionais de segurança portuária, assume papel relevante na continuidade da movimentação de cargas para o comércio exterior pelos portos brasileiros. Além disso, pretende-se que as informações disponíveis no Porto Sem Papel, integrado ao Portal Único de Comércio Exterior, sejam utilizadas na gestão de risco voltada para a segurança da cadeia de suprimentos, viabilizando a implantação, com otimização de recursos, das normas de segurança portuária.

Implementar ações para o incentivo ao uso da Navegação de Cabotagem

A navegação de cabotagem, que utiliza exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as vias interiores, tem como principais vantagens o custo do frete, a segurança da carga, a confiabilidade dos prazos e nível de avarias, a redução do impacto ambiental das operações de transporte rodoviário de cargas (poluição, congestionamentos e acidentes) e o aumento da eficiência energética nacional, com o uso de um transporte de menor consumo de combustível. Em 2015 será concluído um estudo, denominado “Projeto de Estímulo à Navegação de Cabotagem”, financiado com aporte de recursos do Banco Mundial, que objetiva estabelecer um diagnóstico da cabotagem no Brasil e terá como resultado a indicação das principais linhas estratégicas das políticas públicas para a promoção da cabotagem. Para acompanhar a elaboração do estudo e implementar, nos próximos anos e de forma integrada, as ações que dele resultarem, foi criado um comitê de avaliação composto por representantes do Ministério da Fazenda, Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão, Ministério dos Transportes, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Ministério da Defesa e a própria SEP/PR, órgãos que representam os entes federais com ingerência no setor de cabotagem.

Expandir e Aprimorar o Sistema Porto Sem Papel (PSP) e Integrar o PSP ao Portal Único do Comércio Exterior

As seguintes iniciativas irão favorecer o aprimoramento do sistema: implantar o Sistema de Atendimento Portuário Unificado - Porto Sem Papel nos Terminais de Uso Privado, conforme já citado em meta estabelecida, unificando o processo de prestação de informações necessárias às estadias das embarcações nos portos brasileiros; implementar melhorias corretivas e evolutivas no sistema PSP para atender as necessidades legais e de facilidade de uso; implementar as integrações e trocas de informações entre o sistema PSP e os sistemas dos demais órgãos anuentes; realizar a gestão do conhecimento por meio de um ambiente digital colaborativo com vistas à melhoria do processo de capacitação e conhecimento dos envolvidos na utilização dos sistemas portuários gerenciados pela SEP/PR; criar metodologia e gerar indicadores a partir do sistema PSP com intuito de municiar a alta administração com informações do setor portuário e subsidiar suas decisões gerenciais; harmonizar os processos logístico-portuários suportados pelos sistemas portuários com os processos de comércio exterior a serem suportados pelo Portal Único de Comércio Exterior; promover os ajustes necessários nos sistemas de informações portuários sob a gestão da SEP/PR, a fim de viabilizar sua integração com o Portal Único de Comércio Exterior.

Elaborar política de capacitação do setor portuário no âmbito do Fórum Permanente para Qualificação do Trabalhador Portuário

O Fórum Permanente para Qualificação do Trabalhador Portuário, instituído pelo Decreto 8.033/2013, tem a finalidade de discutir questões relacionadas a formação, qualificação e certificação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso. Assim, outra **iniciativa** da SEP/PR será atuar em conjunto com os outros integrantes desse Fórum para “Elaborar política de capacitação do setor portuário no âmbito do Fórum Permanente para Qualificação do Trabalhador Portuário”.

