

O IMPACTO DO PROJETO PORTO SEM PAPEL NO PORTO DE SANTOS

Guilherme Barros

guilherme.rocha6@fatec.sp.gov.br✉

Flavia Cristina Cavalini

fccavali@yahoo.com

Adriana Cassetari (*in memoriam*)

FATEC ITAPETININGA - SP

RESUMO: Tornou-se comum falar sobre a estrutura portuária brasileira de forma derradeira, devido forte exposição na mídia sobre um dos seus principais, se não o principal problema: a burocracia excessiva. Esta impacta diretamente nos custos portuários que, somada aos problemas da falta de infraestrutura portuária e rodoferroviária, juntamente com marcos regulatórios ineficientes, constituem um dos maiores gargalos logísticos do País. Ainda por outro lado, existe a participação de excessivos órgãos e entidades que interferem nas atividades portuárias com exigências redundantes, atrasando ainda mais os processos portuários. Logo, o objetivo desse trabalho é justificar a importância do Porto Sem Papel, projeto da Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República (SEP/PR), partindo de uma análise da implementação no Porto

de Santos. O projeto busca desburocratizar os processos portuários através da criação de um meio eletrônico que busca compactar informações exigidas pelas entidades aduaneiras, influenciando diretamente na efetividade das operações diárias do porto.

PALAVRAS – CHAVE: Desburocratização dos Portos. Eficiência Portuária.

ABSTRACT: It has become common to speak about the Brazilian port structure in a bygone way, due to strong media exposure on one of its main if not the main problem: excessive bureaucracy. This impacts directly on port costs, which, together with the problems from lack of port and road infrastructure, coupled with inefficient regulatory frameworks, constitute one of the biggest logistical bottlenecks in the country. On the other hand, there is the participation

of excessive bodies and entities that interfere in the port activities with redundant requirements, further delaying port processes. Therefore, the objective of this paper is to justify the importance of the Paperless Port, a project of the Ports Special Secretariat of the Presidency of the Republic (SEP / PR), based on an analysis of the implementation in the Port of Santos. The project seeks to “de-bureaucratize” port processes through the creation of an electronic medium that seeks to compress information required by customs entities, directly influencing the effectiveness of the daily operations of the port

KEYWORDS: De - bureaucratization of Ports. Port Efficiency.

1 INTRODUÇÃO

Atualmente, os desafios logísticos no Brasil são um verdadeiro problema para o escoamento da produção nacional para o exterior. As deficiências da infraestrutura logística brasileira permeiam todos os setores de transporte. Rodovias, portos e aeroportos sofrem com a falta de investimento, afetando a demanda, elevando os gastos e sobrecarregando as vias de acesso.

De acordo com Lima (2014) se a matriz de transportes brasileira fosse igual a dos Estados Unidos e fossem aplicados os mesmos custos de cada modal no Brasil, teríamos uma economia de 37% dos custos com transporte de carga em território nacional, o que é equivalente a R\$113 bilhões. O grande motivo dessa discrepância e o que explicam os grandes gargalos logísticos vivenciados hoje é que o Brasil

ainda conta com uma infraestrutura para transporte similar à que tinha na década de 80. “Mesmo entre outros BRICS, o Brasil é o mais carente em termos de infraestrutura” (LIMA, 2014). O território nacional conta com 219 milhões de km² de rodovias pavimentadas, ficando muito atrás da Rússia (776 milhões km²), Índia (1.569 milhões km²) e China (1.576 milhões de km²).

Tal desempenho gera resultados negativos para o Brasil. Conforme ILOS (2016) existe uma pesquisa realizada pelo Banco Mundial chamada *LPI – Logistics Performance Index*, que compara o desempenho de 160 países no comércio internacional. O objetivo dessa pesquisa é subsidiar ações governamentais e promover o intermédio entre nações incentivando o desenvolvimento da logística internacional. Com relação à última pesquisa feita em 2014, o Brasil estava na 64^a posição, e na pesquisa mais recente, feita em 2016, está em 55^o. Mas ainda assim, o Brasil tem muito a melhorar. Mesmo entre os BRICS, a logística brasileira está apenas na frente da Rússia, ficando atrás de países que tem menor potencial produtivo, como o exemplo da Índia e África do Sul.

No geral, é possível apontar que a grande diferença do Brasil com relação aos outros países está na proporção de utilização dos modais de transporte. O transporte rodoviário está disparado na frente, com 67% de uso, seguido do ferroviário (18%), aquaviário (11%) e dutoviário (3%).

Naturalmente, esse desbalanceamento da matriz reflete diretamente nos custos logísticos do País. Entre 2010 e 2012, os gastos do Brasil com o modal rodoviário subiram de R\$202,6 bilhões para R\$275,6 bilhões. O motivo dessa substancial diferença é que houve um aumento da demanda pelo transporte rodoviário nesses anos, em decorrência da falta de outros modais e do aumento do preço do frete no período. Tais motivos trabalhando em conjunto definitivamente impactam para uma cadeia de distribuição sobrecarregada e ineficiente.

Tendo em vista todos esses impasses, a Secretaria dos Portos resolveu tomar uma iniciativa e criou o projeto Porto Sem Papel. “O Porto sem Papel (PSP) é um sistema estruturador criado para facilitar a análise e a liberação de mercadorias nos portos brasileiros” (TARDIO, 2015). A proposta é a criação de um sistema virtual onde será possível o acesso de todas as entidades aduaneiras por uma única janela ao Documento Único Virtual (DUV), documento eletrônico que substituirá todos os documentos e formulários em papel anteriormente utilizados. Além disso, todas as informações ficarão disponíveis em uma única base segura de dados, permitindo o trabalho mais preciso e uma gestão mais eficiente dos recursos a fim de melhorar os processos no setor portuário. Ainda é válido afirmar que de uma maneira indireta, a sociedade como um todo será beneficiada,

pois com o uso inteligente das informações disponíveis no sistema para um planejamento no setor, espera-se uma otimização dos investimentos públicos, reduzindo custos e aumentando a eficiência logística.

2 METODOLOGIA

O método utilizado para a realização da presente pesquisa é a revisão bibliográfica, que de acordo com Vianna (2001) é a base que sustenta qualquer pesquisa científica. Para proporcionar o avanço em um campo do conhecimento é preciso primeiro conhecer o que já foi realizado por outros pesquisadores e quais são as fronteiras do conhecimento naquela área.

Desta forma, a revisão bibliográfica é indispensável para a delimitação do problema em um projeto de pesquisa e para obter informações precisas sobre o quanto um determinado tema já foi investigado, suas lacunas e o quanto a busca por mais informações poderá contribuir para o desenvolvimento do conhecimento (LAKATOS; MARCONI, 2010).

Finalmente, conforme Medeiros; Tomasi (2008), além de auxiliar na estruturação de uma pesquisa científica, a revisão bibliográfica também contribui nas construções teóricas, nas comparações e na validação de resultados de trabalhos de conclusão de curso e de artigos científicos.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1 IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA

Conforme Montenegro (2014), com base em levantamentos realizados no âmbito do Ministério dos Transportes e da já extinta Empresa dos Portos do Brasil (Portobrás), a SEP/PR realizou um diagnóstico da situação portuária. Os pontos marcantes observados foram: intervenção descoordenada de diversas autoridades nos portos nacionais; processos complexos, com fluxos intrincados de informações e atividades; excessivos fluxos de informações e documentos de papel sem uma base de dados centralizada; e falta de atuação efetiva das autoridades portuárias no controle de cargas, pessoas e veículos que transitavam na área do porto.

Dentro do contexto apresentado, é importante detalhar o processo de gestão de estadia de embarcação nos portos. A estadia de uma embarcação passa por três etapas básicas: atracação, operação e desatracação. A atracação é realizada quando o navio se posiciona no cais do porto para que se realizem as operações de carga/descarga de mercadorias, passageiros e tripulantes. Finalizada a operação, a embarcação será desatracada e seguirá seu rumo.

O ponto é que para cada uma dessas ações presentes na estadia de uma embarcação, é necessária a anuência (autorização prévia) de diversas autoridades

e órgãos governamentais, como: Marinha, Polícia Federal, Anvisa, etc, os quais são chamados de anuentes. Na situação anterior à implantação do PSP, cada um desses anuentes exigia que fossem cumpridas suas exigências e procedimentos, isto é, obter autorizações, envio e conferência de documentos físicos, etc. Na maioria dos casos era ainda necessária a comunicação entre funcionários das empresas e os funcionários das entidades, o que é chamado de “relação agência-anuente”, o que gerava mais transtorno e demora para a operação ser concluída. Nesse cenário, observava-se uma total falta de gestão dos serviços portuários, com excessiva circulação de papéis (tipos, vias, idas e vindas, assinaturas, conferências, etc.), atividades descoordenadas dos órgãos anuentes, falta de informações fidedignas e a inexistência de um histórico estruturado de dados que permitisse um planejamento e uma maior eficiência do setor portuário.

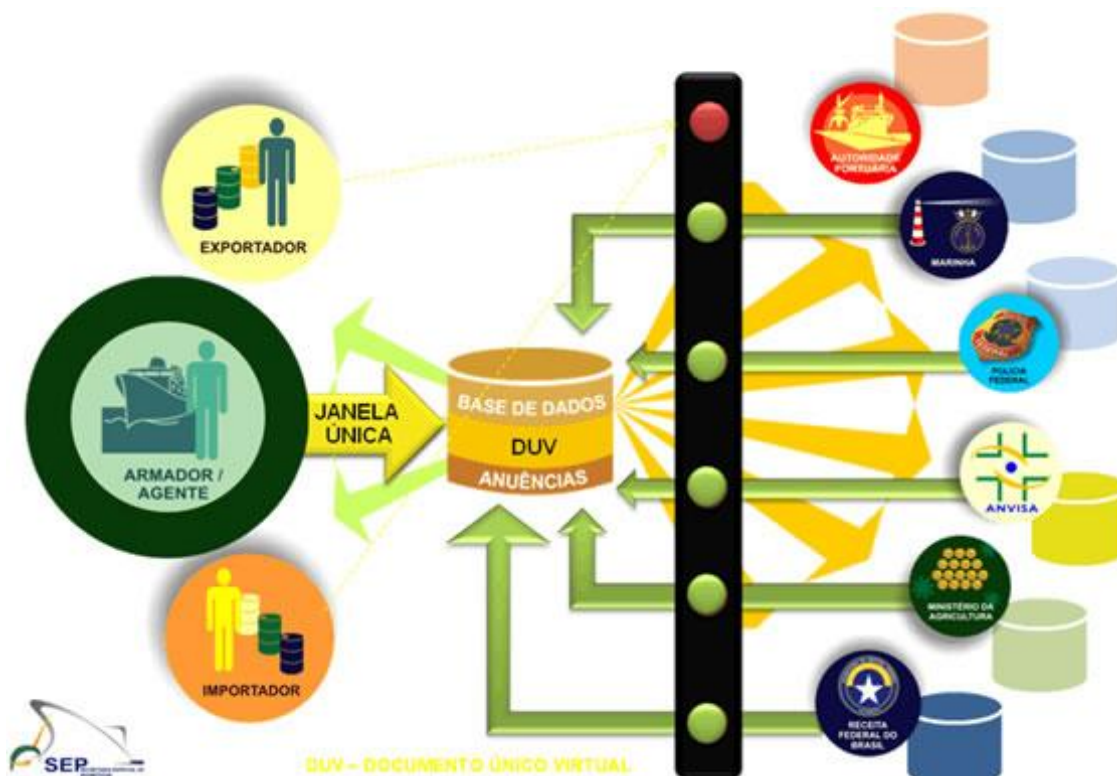
3.2 SOLUÇÃO: O CONCEITO DE *SINGLE WINDOW*

Com base nessas informações, a estratégia da SEP/PR foi inicialmente resolver os problemas no processo da estadia de uma embarcação no porto. Assim, modelou-se um novo fluxo de informações e documentos baseados no conceito de *single window* (janela única).

“O conceito de *single window* vem sendo adotado internacionalmente e tem por princípio fornecer ao usuário de determinados serviços um meio único de comunicação com todos os intervenientes no serviço de seu interesse” (MONTENEGRO, 2014). Logo, um importante passo para o desenvolvimento do projeto foi a criação do Documento Único Virtual (DUV). Sua criação foi possível após muita cooperação dos anuentes para que fossem identificadas e uniformizadas as informações e documentos por eles solicitados às agências de navegação marítima.

Pelo novo fluxo de dados, todas as autorizações exigidas pelos anuentes ainda são necessárias, porém, com o auxílio do DUV, a comunicação se tornou muito mais eficiente, pois todas as informações estão concentradas em um único sistema capaz de concentrar, processar e distribuir todos os dados e solicitações referentes aos processos de atracação, operação e desatracação de embarcações. Esse sistema é chamado de Concentrador de Dados Portuários, representado na Figura 1. Um detalhe é que tanto as agências de navegação como os anuentes tem acesso ao sistema.

Figura 1 - O concentrador de Dados Portuários



Fonte: Adaptado de Projeto Porto sem Papel.

Ainda segundo Montenegro (2014), o Projeto Porto sem Papel ainda apresenta um

fator que merece ser mencionado: estima-se em 3,8 milhões a quantidade de folhas que

eram enviadas aos órgãos anuentes no Porto de Santos, representando 17,5 toneladas de papel, para os quais são utilizados 340 eucaliptos.

3.3 RESULTADOS MENSURADOS

A seguir, os resultados diretos obtidos após a implementação do Porto Sem Papel.

- Existência de uma base única de dados;
- O sistema possibilita que haja interação entre agências e anuentes, facilitando os trâmites relacionados às operações que as embarcações são submetidas;
- Os dados apresentados aos anuentes são idênticos (dentro de suas competências) para não haver mais duplicidade de informações;
- O sistema serve como uma ferramenta de gestão para os anuentes;
- A SEP/PR já utiliza informações para direcionar a política portuária;
- Os processos se tornaram mais transparentes;
- Através dos dados e relatórios do PSP, já se iniciou uma padronização de procedimentos entre os diversos portos do Brasil;
- As anuências de alguns órgãos para atracação de operações, em alguns casos, são dadas antes mesmo de sua chegada;

- O tempo médio de espera para atracação no Porto de Santos (de navios a granel e contêineres) reduziu em média 8 horas;
- Considerando o custo médio de fretamento de um navio de contêineres de 2500TEUS [É a abreviação da sigla em inglês *Twenty Foot Equivalent Unit*, que se refere à unidade equivalente de transporte. Esta unidade de transporte possui um tamanho padrão de contêiner intermodal de 20 pés, que é a mais usada nos portos brasileiros] e a redução média no tempo de espera para atracação, estima-se uma redução de U\$11 mil no valor do fretamento e;
- Alguns órgãos como a Anvisa e a Marinha estão se adaptando para utilizar o Porto Sem Papel em suas atividades diárias como ferramenta de trabalho.

3.3.1 Comparativo: Antes e depois do PSP

Uma análise do Mensário Estatístico do Porto de Santos, elaborado pela DC/SCM/Gerência de Mercados, Estudos e Estatísticas (GCE) é bastante importante para deixar clara a efetividade do projeto. Na Tabela 1 é possível observar os resultados no período de julho/2011 (ano em que foi iniciada a implementação do PSP).

Tabela 1 - Tempo de espera de navios cargueiros no porto de Santos - julho/2011

ATRACAÇÃO DE NAVIOS CARGUEIROS NO PORTO DE SANTOS (ESPERAS)														CODESP - fl.16 ESTATÍSTICA - Jul / 11								
TRECHO	Com menos 24h de espera		Com 24 e menos de 48h de espera						Com 48 e menos de 72h de espera				Com 72 e mais horas de espera				Total					
			Causas				Soma		Causas				Soma		Causas				Soma			
	Quant.	%	Do porto		De terceiros		Quant.	%	Do porto		De terceiros		Quant.	%	Do porto			De terceiros		Quant.	%	
NO MÊS																						
Cais e Bôcos	Terminal da Alamoá	12	26,1	-	-	9	19,6	9	19,6	-	-	7	15,2	7	15,2	-	-	18	39,1	18	39,1	46
	Cais do Saboó	29	78,4	-	-	6	16,2	6	16,2	-	-	2	5,4	2	5,4	-	-	-	-	-	-	37
	Do arm. 5 ao arm. 12 (pátio)	-	-	-	-	1	100	1	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Do arm. 12-A ao arm. 23	18	27,7	-	-	5	7,7	5	7,7	-	-	1	1,5	1	1,5	-	-	41	63,1	41	63,1	65
	Do frigorífico à Mortona	10	76,9	-	-	2	15,4	2	15,4	-	-	-	-	-	-	-	-	1	7,7	1	7,7	13
	Do 29 ao pátio do arm. 33	10	62,5	-	-	1	6,3	1	6,3	-	-	-	-	-	-	-	-	5	31,3	5	31,3	16
	Do arm. 38 ao arm. 39	2	15,4	-	-	2	15,4	2	15,4	-	-	-	-	-	-	-	-	9	69,2	9	69,2	13
Ilha do Barnabé	11	52,4	-	-	3	14,3	3	14,3	-	-	3	14,3	3	14,3	-	-	4	19,0	4	19,0	21	
Soma	92	43,4	-	-	29	13,7	29	13,7	-	-	13	6,1	13	6,1	-	-	78	36,8	78	36,8	212	
Terminais	Uso Privado	197	78,8	-	-	25	10,0	25	10,0	-	-	4	1,6	4	1,6	-	-	24	9,6	24	9,6	250
	Privativos no Porto Organizado	6	66,7	-	-	-	-	-	-	-	-	1	11,1	1	11,1	-	-	2	22,2	2	22,2	9
	Priv. fora do Porto Organizado	5	17,9	-	-	1	3,6	1	3,6	-	-	1	3,6	1	3,6	-	-	21	75,0	21	75,0	28
	Soma	208	72,5	-	-	26	9,1	26	9,1	-	-	6	2,1	6	2,1	-	-	47	16,4	47	16,4	287
Total	300	60,1	-	-	55	11,0	55	11,0	-	-	19	3,8	19	3,8	-	-	125	25,1	125	25,1	499	

Fonte: Adaptado de Mesário Estatístico do Porto de Santos, edição de 2011.

É possível observar que 300 navios esperaram menos de 24 horas para serem atracados no Porto de Santos. Casos que excedem esse tempo foram por causas de terceiros, ou seja, impasses envolvendo órgãos anuentes, transportadores, despachantes, etc. Foram 199 cargas com problemas do tipo, somando um total de 499 cargas.

Na Tabela 2, que destaca os resultados do período de julho/2016, observa-se uma considerável diminuição na quantidade de cargas em quase todos os aspectos, sendo que 228 navios esperaram menos de 24 horas para atracar e 174 cargas excederam esse tempo devido às causas envolvendo terceiros.

Tabela 2 - Tempo de espera navio cargueiros no porto de Santos - julho/2016

ATRAÇÃO DE NAVIOS CARGUEIROS NO PORTO DE SANTOS (ESPERAS)														CODESP - FL.16 ESTATÍSTICA - JUL/16							
TRECHO	Com menos 24h de espera		Com 24 e menos de 48h de espera						Com 48 e menos de 72h de espera						Com 72 e mais horas de espera						Total
			Causas				Soma	Causas				Soma	Causas				Soma				
	Quant.	%	Do porto		De terceiros			Quant.	%	Do porto			De terceiros		Quant.	%		Do porto		De terceiros	
Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%		
N O M Ê S																					
Terminal da Alamoia	8	19,5	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4,9	2	4,9	-	-	31	75,6	31	75,6	41
Cais do Saboó	14	87,5	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6,3	1	6,3	-	-	1	6,3	1	6,3	18
Do am. 5 ao arm. 12 (patio)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	100,0	1	100,0	1
Do am. 12-A ao arm. 23	11	20,4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	7,4	4	7,4	-	-	39	72,2	39	72,2	54
Do frigorífico a outerinhos	2	66,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	33,3	1	33,3	3
Do 29 ao patio do am. 33	9	75,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	25,0	3	25,0	12
Do am. 38 ao am. 39	1	11,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	88,9	8	88,9	9
Ilha do Bamabé	3	16,7	-	-	-	-	-	-	-	-	3	16,7	3	16,7	-	-	12	66,7	12	66,7	18
Soma	48	31,2	-	-	-	-	-	-	-	-	10	6,5	10	6,5	-	-	96	62,3	96	62,3	154
Privados	138	71,6	-	-	30	15,8	30	15,8	-	-	9	4,7	9	4,7	-	-	15	7,9	15	7,9	190
Uso Privativo no Porto Organizado	10	71,4	-	-	1	7,1	1	7,1	-	-	-	-	-	-	-	-	3	21,4	3	21,4	14
Uso Priv. fora do Porto Organizado	34	77,3	-	-	2	4,5	2	4,5	-	-	1	2,3	1	2,3	-	-	7	15,9	7	15,9	44
Soma	180	72,6	-	-	33	13,3	33	13,3	-	-	10	4,0	10	4,0	-	-	25	10,1	25	10,1	248
Total	228	56,7	-	-	33	8,2	33	8,2	-	-	20	5,0	20	5,0	-	-	121	30,1	121	30,1	402

Fonte: Adaptado de Mesário Estatístico do Porto de Santos, edição de 2016.

Vale considerar que a quantidade total de contêineres movimentados no período foi de 3.498.196 t, quantidade essa maior que no mesmo período de 2011, onde o total foi de 2.861.275 t. Ou seja, no período de julho de 2016 o Porto de Santos movimentou mais contêineres em menos tempo, justificando o aumento da efetividade das operações portuárias com o auxílio do Porto sem Papel.

3.4 MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO

A fim de explorar a capacidade do PSP em sua totalidade, o Concentrador de Dados Portuários conta com um módulo específico, denominado módulo Gerencial. Com ele, é possível se aproveitar de uma série de relatórios que permitem acompanhar índices de desempenho do setor portuário, assim possibilitando o acompanhamento da gestão

da eficiência do setor e de seus intervenientes.

Conforme Silva (2014), com a finalidade de aprimorar a afinidade dos órgãos e autoridades com o Projeto, foi criada a Comissão Nacional de Autoridades nos Portos, a qual será incumbida de realizar discussões e resolver os entraves encontrados na relação entre os intervenientes, além de estabelecer ações conjuntas com o objetivo de aperfeiçoar os processos dos portos nacionais. A comissão congregará os seguintes órgãos: SEP/PR, Casa Civil, Ministério da Justiça, Ministério da Defesa (representado pelo comando da Marinha), Ministério da Fazenda, Ministério da Saúde, Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento, Ministério do Planejamento, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Ministério dos Transportes e Antaq.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A iniciativa da Serpro juntamente a SEP/PR definitivamente veio para trazer inovação para o setor. O pensamento com base nessa perspectiva advém do fato que o que tradicionalmente se observa na gestão pública é uma atuação isolada dos diversos entes em seus processos. Cada órgão isoladamente, busca a informatização e a melhoria de procedimentos e não realiza uma análise em grupo e conjunta com os demais intervenientes na mesma atividade. No setor portuário não era diferente, cada um dos órgãos e autoridades desenvolveu seus próprios sistemas, documentos e procedimentos. Nesse sentido, o Porto Sem Papel foi inovador. Foi considerada em sua concepção toda a esfera do setor em torno de um objetivo comum e por ter sido inserido no setor portuário uma ferramenta de gestão que quebrou paradigmas e processos defasados que por muito tempo representaram gargalos e custos adicionais aos usuários dos serviços portuários.

A seu ritmo, o Projeto vem se espalhando pelos portos brasileiros e por onde passa deixa melhorias e a perspectiva de avanço no setor. Um grande exemplo é o Porto de Santos, que melhorou muito sua gestão conforme os dados apresentados. Em um futuro próximo, com tecnologias de ponta, disponíveis para auxílio e desenvolvimento, pode-se esperar uma melhoria geral na gestão dos portos nacionais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DC/SCM/GERÊNCIA DE MERCADOS, ESTUDOS E ESTATÍSTICAS (GCE). **Mensário Estatístico do Porto de Santos**. Santos, 2011.

DC/SCM/GERÊNCIA DE MERCADOS, ESTUDOS E ESTATÍSTICAS (GCE). **Mensário Estatístico do Porto de Santos**. Santos, 2016.

GUIALOG. **Do papel do porto ao porto sem papel, 2009**. Disponível em: <<http://www.guialog.com.br/artigo/Y668.htm>>. Acesso em: 28 ago. 2016.

ILOS. **Brasil sobe em ranking de logística, 2016**. Disponível em: <<http://www.ilos.com.br/web/tag/banco-mundial/>>. Acesso em: 20 set. 2016.

LAKATOS, EVA MARIA. MARCONI, MARINA DE ANDRADE. **Fundamentos de Metodologia Científica**. São Paulo: ATLAS EDITORA, 2010, 320p.

LIMA, M. **Custos Logísticos no Brasil, 2014**. Disponível em: <<http://www.ilos.com.br/web/custos-logisticos-no-brasil/>>. Acesso em: 30 ago. 2016.

LOGÍSTICA DESCOMPLICADA. **Gargalo logístico e os desafios da cadeia produtiva**. Disponível em: <<http://www.logisticadescomplicada.com/gargalo-logistico-e-os-desafios-da-cadeia-produtiva/>>. Acesso em: 29 ago. 2016.

MEDEIROS, JOAO BOSCO. TOMASI, CAROLINA. **Comunicação Científica**. São Paulo: ATLAS EDITORA, 2008, 260p.

MONTENEGRO, LUIS CARLOS SANTANA.
Departamento de Sistemas de Informações
Portuárias Secretaria de Portos da
Presidência da República. **Projeto Porto
Sem Papel**. Brasília, 2010.

PORTOS DO BRASIL. **Comissão Nacional
das Autoridades nos Portos –
CONAPORTOS, 2014**. Disponível em:
<<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/gestao/conaportos>>. Acesso em: 31 ago.
2016.

TARDIO, V. **Porto Sem Papel – PSP, 2015**.
Disponível em:
<<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/inteligencia-logistica/porto-sem-papel-ppsp>>.
Acesso em: 29 ago. 2016.

VIANNA, ILCA OLIVEIRA DE ALMEIDA.
Metodologia do Trabalho Científico. São
Paulo: EPU, 2001, 304p.