

Porto sem Papel é avanço, mas não resolve

Sistema precisa de novas funcionalidades

ANDERSON FIRMINO
DA REDAÇÃO

Se o compromisso de quem lida diariamente com o comércio exterior é aumentar a agilidade nos processos, eliminando gargalos, a desburocratização é um aliado importante. Nesse sentido, o Porto sem Papel, programa criado em 2011 pelo Governo Federal, terá dados importantes a serem apresentados na próxima reunião do Comitê de Facilitação (FAL), órgão ligado à Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês), que irá tratar no início do próximo mês, em Londres, das questões relacionadas com a facilitação do tráfego marítimo internacional.

De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos

(MPor), atualmente, o programa está implantado em 100% dos 35 portos públicos brasileiros e em 150 terminais privados (TUPs), representando 85% do total. O sistema busca encontrar novas funcionalidades e melhorar processos, com o objetivo de tornar mais ágil o fluxo de informações nos portos.

"Navios que antes demoravam cerca de 20 dias atrasados nos portos, em 2023 tiveram uma redução para sete dias. Este ano, em comparação com o ano anterior, o tempo médio é de 4 dias", afirmou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Alex Sandro de Ávila, durante seminário no início de março.

Mais recentemente, o Porto Sem Papel aderiu ao



Em Santos, há o sistema Supervia, que não se integra perfeitamente com o Porto Sem Papel nem com as estatísticas levantadas pela Antaq

programa Startup gov.br, do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos. Para este ano, as metas incluem a publicação de normativos, a integração com o Portal do Comércio Exterior e a aplicação de inteligência artificial nos processos.

Ainda de acordo com o MPor, a integração de dados de entes que atuam no

ecossistema portuário, como a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Marinha, Polícia Federal e Autoridades Portuárias, em um único sistema, torna viável a agilização de processos. Com isso, há menos burocracia para os usuários e melhor uso dos recursos públicos.

O diretor-executivo da Associação Brasileira dos Ar-

madores de Cabotagem (Abac), Luis Resano, aponta que o Porto sem Papel foi importante porque "agilizou a chegada e a saída dos navios nos portos brasileiros e diminuiu a quantidade de papéis que a gente tinha que entregar".

Porém, para ele, o programa precisa ser aprimorado. "Em Santos existe o sistema Supervia, que não con-

versa direito com o Porto Sem Papel, que não conversa direito com as estatísticas da Antaq. Precisamos ter um sistema único de informações. Nos preocupa muito o desenvolvimento do Portal Único do Comércio Exterior, que pode absorver parte do Porto Sem Papel, se a cabotagem não for considerada".