

Presidente : José Carlos de Oliveira Mendes
Secretária-Executiva: Rosa Simionisa Ebina/Sônia Regina de Araújo
Endereço : R. Antônio Pereira, 181 CEP 83.221-030 - Paranaguá - Pr.
Telefax (041) 426-1380 E-mail: capppgua@pr.gov.br

Conselho de Autoridade Portuária
dos Portos de Paranaguá e Antonina

ATA DA 116ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Aos vinte e seis dias do mês de setembro de 2003, na sala de reuniões do CAP, às 10:00 horas, sob a presidência do Sr. José Carlos de Oliveira Mendes reuniu-se o Conselho de Autoridade Portuária dos Portos de Paranaguá e Antonina, com a presença dos conselheiros Hélio José da Silva, Juarez Moraes e Silva, Mário Marcondes Lobo Filho, Orsival Francisco, Carlos Alberto Silveira Calvo, José Silvio Gori, Jorge Tacila Filho, Arivaldo Barbosa José, Wilson Moraes da Silva, Carlos Alberto Martins da Costa, Airton Galinari, Zulfiro Antônio Bósio, Luiz Antônio Fayet, Adriano Gustavo Vidal, José Roberto Almeida Corrêa, Luiz Henrique Roos, e dos convidados, CMG Osmar Pedro da Cunha, Capitão dos Portos, Marco Antônio Franco, Delegado da Receita Federal, José Albino Gonçalves Neto, Chefe do Serviço de Vigilância Agropecuária em Paranaguá do MAPA, Heitor Wallace de Mello e Silva, da Ferroeste e Luiz Henrique Tessutti Dividino, Chefe do Departamento de Planejamento da APPA. **Abertura da Reunião:** O Presidente deu início à reunião cumprimentando e agradecendo a presença de todos. **Justificativa de Ausência:** Dos Conselheiros: Ogarito Borgias Linhares, Maria do Socorro de Oliveira, José Carlos Gomes Carvalho, Cláudio Fernando Daudt, Carlos Roberto Frisoli. **Aprovação da Ata:** Por unanimidade a Ata 115ª da Reunião Ordinária foi aprovada sem ressalvas. **Informe:** Número de Operadores Portuários regulares operando no porto são de 54. O Presidente solicitou a manifestação da **Comissão de Atração de Cargas e Fomento e Ação Industrial e Comercial do Porto:** O Conselheiro Calvo, Relator da Comissão, informou que houve reunião com a participação do Ministério da Agricultura, dos representantes dos segmentos (fertilizantes, congelados e granel), Sindicatos dos Despachantes Aduaneiros dos Estados do Paraná e Santa Catarina, Sindiadubos/PR e do Conselheiro Silvio Gori, onde discutiram os assuntos pontuais para agilizar os processos de importação e exportação. Disse que houveram avanços, com designação de veterinários para os Portos de Paranaguá e Antonina e que na área de fertilizantes, foi confirmada verbalmente pela disponibilidade de um equipamento de informática para a linha do SISCOMEX. Alguns pontos foram levantados e questionados com o Dr. Albino. A reunião foi muito positiva e construtiva, a qual facilitou no direcionamento das questões, que só veio melhorar o sistema. Aproveitando a presença do Delegado da Receita Federal, foi sugerido promover a mesma sistemática, não para problemas graves, e sim para coisas diárias, algo semelhante com esse Órgão. Sugere que um grupo de trabalho seja constituído para desembarços na Receita Federal. O Delegado da Receita Federal, questionou quais são esses pontos, e que estará a disposição do Grupo de Trabalho para quaisquer esclarecimentos. O Conselheiro Calvo falou que não houve reclamações. São somente sugestões que podem ser melhoradas em vários setores, que esse grupo vai na Receita Federal, no Porto e em outros órgãos. O Presidente disse que deverá ser aberta essa discussão com os interessados e solicitou que o Conselheiro Calvo, coordene essas questões, tendo em vista que o porto necessita de agilidade. O Conselheiro Calvo concordou e disse que será marcada a reunião para iniciar esse processo, com a Receita Federal. O Chefe do Serviço de Vigilância Agropecuária, em Paranaguá, Dr. Albino, esclareceu que os fatos que aconteceram com o MAPA, partiu de uma reunião que aconteceu em Curitiba, na qual foi convocado para resolver problemas de Paranaguá. Sugeriu, então, ao Presidente do CAP, que o MAPA se reunisse neste Conselho com a presença do Secretário Executivo e seu Staff. Desse encontro foi constituído um Grupo de Trabalho para agilização no Porto de Paranaguá. Foram colocados e discutidos assuntos pertinentes a área. Por desconhecimento do usuário ou por omissão do SVAP, em determinados pontos levantados, gradativamente, serão ajustados. Fazer com que o usuário tenha a melhor opção de trabalho Porto/MAPA. Essa reunião, obteve boas notícias. Deverá ser publicada a Portaria, no Diário Oficial, da nomeação de um médico veterinário para o Porto de Paranaguá e para o Porto de Antonina, serão dois médicos veterinários em regime de plantão, para suprir definitivamente a necessidade daquele Porto, os quais iniciarão suas funções dia 1º de novembro. Foi pedido e encontra-se cadastrado no MAPA, em Brasília, a necessidade de mais dois médicos veterinários, cujo concurso, está programado ainda para este ano. É para o ano que vem o MAPA/Paranaguá solicitou quatro Engenheiros Agrônomos. Parabenizou o Conselheiro Calvo, pela agenda sensata, conversa produtiva, e que dessa reunião surgiram soluções imediatas e colocadas em prática. Quanto ao problema do Siscomex o SVAP pediu mais uma linha exclusiva, porque o SVAP tem limitações, o SISCOMEX tinha uma linha que atendia Internet e Fax. Agora possui duas linhas, uma exclusiva para efetuar as liberações de BLs e a outra fica stand by. O Conselheiro Orsival disse que o trabalho é tão grande que tem a satisfação de ver os resultados. Fica satisfeito em contar com a cooperação do Dr. Albino e realça o aspecto desse importante trabalho e da força do Foro, que é o CAP. Disse que o CAP é o local ideal, porque se evita, como no

passado, mal entendidos, confrontos, e por outro lado, retira qualquer caráter de pessoalidade nas reivindicações. Fica bem claro que se apresentam problemas de caráter geral, de caráter que interessa ao desenvolvimento e a imagem do porto. Agradece a todos, ao Conselheiro Carlos Alberto, que dirigiu a Comissão e ao Dr. Albino. Manifestaram também os Conselheiros Mário, Airtton e Bósio parabenizando o Dr. Albino e o pessoal que atuaram nessas questões. Na sequência, o Presidente informou que está fazendo gestões em Curitiba, para providenciar uma reunião com o delegado do IBAMA. Assim ficaria completo; Receita, Agricultura, Marinha, IBAMA e a Polícia Federal que naturalmente tem uma questão muito específica (segurança portuária). O Conselheiro **Bósio**, disse que na reunião do IBAMA, em Curitiba, poderá disponibilizar representante da CEXPAR, a disposição da Presidência do CAP, para acompanhar e fortalecer as reivindicações perante este Conselho. **A Comissão de Acompanhamento Dragagem, Manutenção e Modernização da Infra-Estrutura Portuária:** O Presidente solicitou informações sobre a dragagem. O Conselheiro **Orsival** disse que as informações são aquelas que têm sido publicadas. Que todos têm conhecimento, das divergências entre as partes que detêm o contrato de dragagem. Confirma o que saiu nos jornais de uma oferta do Diretor Geral do DNIT, Dr. Washington, para que o Porto receba em comodato uma draga que se encontra em reforma em Fortaleza. Foi verificado pelo Dr. Eduardo e Ogarito, ainda não há uma definição sobre essa draga. Somente um estudo. O Conselheiro **Bósio** disse que na reunião passada, os usuários solicitaram através da CEXPAR e AEB que o Porto informasse à instituição a situação da dragagem e a profundidade do calado. Essa correspondência, por escrito, não foi recebida até o momento. O Comandante disse que gostaria de externar que as Normas de Tráfego Marítimo e Permanência dos Portos, deveriam permanecer atualizadas. Solicita que essas normas fossem permanentemente mantidas, atualizadas para os usuários verem a situação real. O Conselheiro **Orsival** disse que não há interesse da APPA no prosseguimento do contrato com a Bandeirantes. Isso já foi feito através de notificação e manifestado a Companhia. No momento, há necessidade de um processo prévio administrativo, antes do assunto ser definido, antes de iniciar um processo judicial. O porto recebeu essa orientação da Procuradoria Geral do Estado que procedesse um processo Administrativo. A Superintendência nomeou uma Comissão de servidores da APPA, para dar início a esse processo, onde a Companhia Bandeirantes vai ter amplo direito de defesa e vai se definir, realmente, de uma forma correta administrativa o que tiver que ser decidido. Na sequência o Presidente passou a palavra para o Conselheiro **Fayet** que disse o seguinte: "apesar do grande esforço dos Diretores da APPA, expor à respeito da questão da dragagem, sinceramente não se sentiu satisfeito com as respostas. E como participa de reuniões em escala nacional, GT/Portos, Comissão Empresarial, Câmara de Política Ferroviária, onde encontram-se as representações de exportadores de grãos, especificamente, empresas de transportes, tem-se ouvido as piores referências. A situação para a qual está se evoluindo o calado do porto de Paranaguá". Esta questão é extremamente grave. Tem apoiado o esforço de moralização que a Superintendência desencadeou, rescindindo contratos gravosos que prejudicam as finanças, entretanto, acredita que nesta questão precisa-se tomar uma decisão drástica. Até porque a legislação que trata da responsabilidade dos agentes públicos é muito precisa. Quem realiza errado ou se omite, passa a ter responsabilidade. E o CAP na qualidade de agente público, tem responsabilidade perante essa Lei. Então cumprirá sua responsabilidade. Gostaria que fosse convocada uma reunião extraordinária, do CAP, para tratar dessa questão, e conhecer os riscos. O Presidente disse que a reunião extraordinária está em aberta e aprovada pelo CAP. Poderá ser realizada a qualquer momento. O Conselheiro **Fayet**, na sequência disse que gostaria de solicitar a presença da ANTAQ, como também a Diretoria de Portos do Ministério dos Transportes, porque há a necessidade de um relatório muito preciso mostrando quais são os riscos que Paranaguá terá. Acredita que as iniciativas e preocupações em achar soluções mais confortáveis, mais baratas, econômicas, permanentes, são muito louváveis, mas há um problema de fato, que é a iminência da paralisação. Aqui ninguém desconhece o fato que muitas escalas têm sido desmarcadas, em função do problema de calado. Gostaria que a reunião extraordinária fosse realizada nos próximos 15 dias. Recomenda que se solicite à Superintendência, uma análise detalhada dos riscos jurídicos, porque se caminha para um impasse jurídico, e vindo uma draga da ex-Portobrás nesse momento, a Bandeirantes poderia entrar com um embargo judicial, e parar toda a dragagem. Enquanto não se decide esse impasse. Conhece esses serviços como são. Seis meses. Um ano. A APPA encontra-se numa situação dramática. Insiste que a reunião seja marcada pelo CAP, *para os próximos 15 dias*. O Presidente disse que essa reunião já foi aprovada, há alguns meses, para tratar sobre a dragagem. O Conselheiro **José Roberto Corrêa** usando a palavra disse que o assunto que trataria não era dragagem, mas pertinente, também. São problemas com o berço 213 que estão com fuga de material, isso já vem ocorrendo desde o ano anterior, foi feito um paliativo, a Câmara Setorial de

Terminais da ACIAP, realizou quatro vistorias subaquáticas e vem comprovando a continuidade da fuga de material, sempre tem falado em reuniões com o Porto que se trata de um berço, que é a maior fonte de arrecadação da Administração dos Portos, os berços 212, 213 e o 214. Preocupa-se com a situação, porque existe um contrato com a Empresa Roca que também foi paralisado. Acredita que o Porto faça uma nova licitação, mas ao mesmo tempo, há um contrato que ainda não foi rescindido. Interrompendo o Diretor Empresarial afirmou que o contrato foi rescindido, e será publicado no jornal. O Conselheiro Fayet sugeriu que esse assunto fosse colocado na pauta da reunião extraordinária e obteve a concordância do Conselheiro José Roberto dizendo que o Porto deve esclarecer, pois é de suma importância, e urgência. Solicitou, ainda que um dos Diretores da APPA, presente na reunião desse alguma informação extra sobre o cancelamento do contrato que acabaria sendo uma ótima notícia, porque assim o Porto poderia realizar uma nova licitação. O Conselheiro Orsival disse que o Edital da licitação será deflagrada em alguns dias. Os procedimentos legais encontram-se prontos, termo de referência e preço. O Presidente passou a palavra ao Conselheiro Hélio, representante da ANTAQ. Disse que se solidariza com a preocupação dos conselheiros, com o assunto "dragagem", colocando-se a disposição para participar da reunião a partir do dia 6 de outubro, entretanto, deve-se atender para o trâmite regimental que estabelece prazo mínimo para convocar a reunião extraordinária. *Assim dentro desses quinze dias poderá ser viabilizada.* O Presidente recomendou que caberia dar conhecimento da convocação da reunião extraordinária, a APPA, para que dentro de quinze dias sejam processadas as informações necessárias; dos riscos jurídicos, dos possíveis cenários que possam se apresentar frente a uma situação de rompimento do contrato. O Conselheiro Bósio recomenda seja enviada uma correspondência à Superintendência, para que tome ciência da preocupação dos Conselheiros com relação a dragagem. A qual foi acatada pelo Presidente. **A Comissão de Acompanhamento do Treinamento Portuário:** O Conselheiro Arivaldo relatou que a Comissão de Treinamento, não se reuniu, no mês porque aguarda resposta dos ofícios enviados ao Departamento de Portos e Costas e Fundo de Amparo ao Trabalhador, sobre os recursos destinados a Comunidade Portuária de Paranaguá. Quanto a criação de um Centro de Treinamento para Portuários, o projeto está pronto, a Prefeitura de Paranaguá doou uma área de terra para a FENOP e a própria Prefeitura enviou funcionários para a limpeza da área. Esse Centro de Treinamento, será construído com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador. O projeto será um dos maiores do País. O Presidente passou a palavra ao Conselheiro Zulfiro Bósio que falou sobre a **Agenda Propositiva**, informando que está sendo elaborado o EIA – RIMA do cereal duto, complementando a reunião anterior. Na próxima reunião, trará maiores detalhes. O Presidente solicitou que o Conselheiro Fayet relator da **Comissão Especial de Acompanhamento dos Produtos Transgênicos do Porto de Paranaguá**, se manifestasse. O Conselheiro disse que na reunião anterior encaminhou ao plenário um relatório mencionando que o assunto estaria tramitando em Brasília, para uma definição do Governo Federal. Fez uma colocação, quanto a uma dúvida de natureza jurídica. Se poderá o Porto, ter restrições legais sobre o trânsito de um tipo de produto pela sua condição de transgenia? Essa matéria determinou dois fatos importantes. Na Assembléia Legislativa foi apresentado um projeto de lei que não se refere a soja, mas se refere a tudo que é transgênico. Os Deputados aprovaram e o assunto mereceu uma revisão na Assembléia Legislativa, dada a preocupação com a juridicidade do projeto. Segundo a maioria das correntes de pensamentos que trabalham com essa matéria, há um entendimento de que o Governo do Estado não poderia proibir, ele poderia condicionar, com certificação, por exemplo, questões dessa natureza. Outro desdobramento é que só no fim do dia de ontem o Presidente da República assinou a medida provisória que trata do plantio da próxima safra e da sua respectiva comercialização. Sobre a matéria acredita que se deve analisar um pouco mais. Primeiro que o problema de commodities agrícolas no mundo, não é um problema de produção, há um excesso de produção, o problema é mercadológico, então quando alguém tem um mercado ele se agarra nesse mercado. O Brasil hoje detém cerca de 31% do mercado internacional de soja, ultrapassou os Estados Unidos com uma característica: a nossa soja 90% são convencionais, da soja exportada, e a soja convencional entra no mercado de transgênico, mas a recíproca não é verdadeira. Então somos donos exclusivos do mercado internacional de soja convencional. Aos nossos concorrentes que são Argentina, Estados Unidos, Austrália, eles só trabalham com soja transgênica. Então se o Brasil renunciar a essa condição de ser o dono do nicho, o porto entrará na vala comum. Considera sobre o aspecto do mercado mercadológico, uma estupidez absoluta. Outra questão que não está especificada e ninguém sabe como a "Monsanto" que hoje representa, 90% do mercado em sementes transgênicas, no mundo, como pode cobrar os "royalties", mas ela já notificou os "traders" que irá cobrar "royalties" sobre sojas transgênicas exportadas do Brasil, como ela cobra da Argentina e do mundo inteiro. Nos Estados Unidos essa cobrança é 24 dólares por hectare. Isso seria um impacto de um real e cinquenta centavos, por saca,

mais ou menos, então tem uma economia lá em herbicida no campo e tem uma perda por causa dos "royalties". Acontece, que hoje, os agricultores desconhecem tudo isso. Desconhecem que muita soja orgânica e soja convencional tem bonificação no mercado internacional. Por quê? Não se explicita soja convencional ou soja transgênica. Esta é uma reivindicação da Federação Nacional da Agricultura e isso poderia ser adotado no Porto de Paranaguá. No Estado do Paraná. Disse ainda que o relatório da Comissão terá a proposta sobre as cotações separadas, sobre a exigência da certificação da transgênica, pois a transgênica é sessão segundo a medida provisória. O produto excepcional tem que ser especificado. O Presidente solicitou que a Comissão fizesse um rascunho da Resolução das medidas para o CAP. Na sequência o Presidente passou a palavra para o Conselheiro **Orsival** para falar sobre o **Relatório Gerencial da APPA**: que foi distribuído aos Conselheiros e Convidados. Sobre a movimentação de cargas no período de agosto/2003, destacou a Movimentação de Carga Geral, que teve uma pequena diminuição em relação ao mês anterior – Exportação (350.254 toneladas), Importação (126.771 toneladas); aumento nos Granéis Sólidos – Exportação (1.770.628 toneladas), Importação (693.954 toneladas); Granéis Líquidos - Exportação (359.605 toneladas), Importação (42.605 toneladas); Contêineres – Exportação (12.313 TEU), Importação (12.412 TEU); Veículos Exportados (3.439 unidades), Veículos Importados (89 unidades); Movimento de Navios no Porto: 207 atracações. **Relatório Gerencial do Porto de Antonina**: distribuído cópias aos presentes. Com a palavra o Conselheiro **Juarez** que falou basicamente sobre a questão de Antonina, até se absteve de comentar sobre a dragagem, mas se existe alguma prioridade de dragagem no sistema portuário do Paraná, essa prioridade está em Antonina, porque teve uma redução de calado de quase um metro e meio, até o momento. Abordou questão específica que há três reuniões vem comentando, sobre a questão da Gerdau. A Gerdau, que representa um quarto da movimentação de Antonina. É uma carga que estava sendo movimentada em São Francisco, foi capturada para o Paraná através da utilização da Ponta do Félix. É uma carga que está na iminência de ser perdida. São, até o momento, 150 mil toneladas esse ano, crescimento de 500%, em relação ao ano passado. Nessa pauta da dragagem começou a abordagem, nesse ponto, gostaria que estivesse implícita na solicitação da reunião extraordinária, que dentre as questões jurídicas, uma abordasse solução emergencial para Antonina, porque o investimento que foi feito no Porto e toda a perspectiva que o porto tem de crescimento pode morrer dentro deste ano. Porque o assoreamento que existe lá, está em um local específico, não em todo o canal, é da ordem de 10cm por mês, isso daí mata a operação da Gerdau em 60 dias e mata o congelado em 6 meses. Então é uma preocupação, pois acredito que quando o Governador me nomeou, - está escrito no Decreto de Nomeação : Diretor do Porto de Antonina -, com muito orgulho componho a Diretoria da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, mas tenho uma responsabilidade civil dobrada como Diretor da APPA, pelo contexto global e como Diretor do Porto de Antonina, pelo contexto específico. Porque se Paranaguá pode esperar a dragagem, (acredita que não possa), Antonina, há muito tempo já não pode esperar absolutamente nenhuma solução que não seja em colocar um equipamento para fazer o trabalho, a menos que a gente seja responsável direta ou solidariamente, por contribuir no fechamento do Porto. Não gostaria, que na sua gestão, ser o Diretor dessa situação. Infelizmente está sendo. O Conselheiro Bósio, interrompendo a fala do Dr. Juarez, disse que está preocupado. Uma que vez, foi procurado, para falar sobre o Porto de Paranaguá e Antonina, há uma grande indústria que começou a produzir aço plano, e a intenção era exportar via porto de Paranaguá. Não irá exportar mais pelo porto de Paranaguá e nem por Antonina. Será exportado via Santos e outros portos. A Sisa não vai mais exportar aço plano por Paranaguá. Disse que isso traz um prejuízo enorme, e como usuário, mais do que nunca, tem que defender urgentemente essas providências. E esperou o momento para falar, justamente, sobre o porto de Antonina. A idéia é exportar aço plano por Antonina. O Dr. Juarez voltando ao seu relato disse que dentro desse contexto e apesar de tudo isso e até reforçando a questão do potencial existente, quanto mais se debruça sobre a questão do sistema portuário do Paraná, Antonina por mais que tenha por 30, 40 anos estado desativada, é um porto hoje que com quase zero de investimento, apenas não atrapalhando, pode fazer 10% de movimentação de Paranaguá no final do ano que vem. Pode contribuir um pouco, com a pujança produtiva deste Estado. Temos um crescimento grande. A Federação da Agricultura, coloca isso com dados que o Dr. Fayet trouxe de 10% ao ano nos último 10 anos. Do ano passado para cá o grão cresceu 20%, e deve repetir isto o ano que vem. Tenho esses dados, trará na próxima reunião, mostrando a curva de crescimento, que é óbvia, de São Francisco e Itajaí, nas nossas costas. É impressionante a possibilidade de poder crescer com pouco investimento. Os números são absurdamente óbvios, na questão de Antonina, em 23 de setembro/03, esse relatório demonstra que já está ultrapassando o movimento do ano passado em toneladas, ou seja, vão trabalhar 100 dias, com incremento em relação ao ano passado. A receita

cambial já superou, no mesmo período do ano anterior, e que a par de todas as dificuldades de calado, com um crescimento de 51%, neste ano em relação ao ano anterior. O recorde da história de 120 anos do porto, que foi em 96, com 750 mil toneladas, vai ser superada até a próxima reunião do CAP. A questão de fertilizantes (é um dado espetacular) que passa a todos, para dividir o orgulho de ter esse dado no Sistema, pois a média de tonelage operada por Paranaguá este ano, que é recorde, é de 428 mil toneladas mês. A de Antonina, sem nenhum investimento. Zero de investimento. Em 90 dias de uma operação dramática, porque não tem guindaste, não tem sinalização noturna no canal (– a par de todo o apoio da Marinha, gostaria de registrar, que é espetacular. A Capitania dos Portos, não sabe se tem igual no País, mas há muito tempo, (teve oportunidade de passar pelo terceiro Capitão), não se teve alguém com atuação determinada, e pró ativa como existe hoje na Marinha do Brasil, através da Capitania dos Portos do Estado do Paraná-) É 78 mil toneladas a média do porto. Disse que Paranaguá está com 30 ou 40 dias de fila. Gostaria de fazer um apelo, emocional, no sentido de coletivamente, tentar estabelecer um programa de investimentos. Tem Antonina uma receita apurada em 8 anos de 12 milhões, contra 7 de despesas, com resultado de 40%. Neste ano, em 9 meses: 2 milhões e 100 mil reais de receita, 766 de despesas, já projetada até agosto, (pois a contabilidade leva um pouco de tempo para fechar, natural), com resultado de 64%. Investimento em Antonina, nos últimos 10 anos, nenhum. Estamos fazendo a coisa na raça. Para poder tirar a ferrovia de um metro de atoleiro que volta agora até o final do mês, tem que pedir ajuda para a Prefeitura, ou a quem de direito, porque não temos nenhum recurso, aportado. O resultado para o sistema é imediato, a resposta é imediata. Se tivesse um guindaste em Antonina, em terra, pois tem um parado na APPA, o “Lorain”, dobraria a produção. **Sabe que o Superintendente está empenhado em atender essa solicitação**, foi um guindaste que a Administração utilizou por muito tempo, e hoje está estacionado na oficina. Dobraremos essas 78 mil toneladas, no mês que vem. Somente gostaria de dividir esse sentimento e essa emoção. A sua situação como Diretor do Porto é extremamente delicada e difícil, como se deve imaginar, vem da iniciativa privada, poderia estar contribuindo mais, e se sente até de certa forma omissa em algumas coisas, mas acredita que o CAP, pode contribuir num momento histórico e decisivo, com um incremento espetacular que este Porto pode ter. Falando no todo. A questão da ferrovia, a ferrovia voltou. O trabalho já está pronto, estava escalado para semana que vem, talvez não opere a Gerdau, mesmo a ferrovia apesar de restaurada, não aconteça a reinauguração porque a Gerdau talvez não ponha carga lá, por questões de calado e por questões de que talvez eles encontrem outras alternativas para operar. Gostaria muito que este CAP e cada Conselheiro naquilo que eventualmente, possa passar pôr um deles, não permitir que a Gerdau saia de Antonina. Ajude a não deixar a Gerdau sair de Antonina. A fábrica encontra-se em Araucária/Pr. É um produto que gera milhares de empregos. Não gostaria de vir na próxima reunião e dizer: “Olha pessoal, nós perdemos a Gerdau em Antonina”. É um ônus que não vai se sentir pessoalmente e profissionalmente bem em fazer, mas está na iminência, isso poderá estar acontecendo hoje, ou Segunda-feira. Gostaria de vir nesta reunião e dizer: “Tal data estamos inaugurando com a Gerdau. O pátio já está preparado para isso, mas realmente poderá sair de Antonina. Tem-se alternativas para contornar a operação da Gerdau a curto prazo. Com as barcas. O último navio já foi aliviado em barcaça, senão não tinha saído. Existe, também, empresas concorrentes, até de Paranaguá, aliciando a Gerdau para vir para Paranaguá, isso já está acontecendo, acho que Paranaguá, está perdendo carga geral, não é porque não queira fazer, é até pelas situação logística que o porto se encontra, como um todo. Não é questão imediata nem de curto prazo, ela já vem de muitos anos, mas isso vem acontecendo. Gostaria de dividir essas informações com este Conselho. O Conselheiro Gori perguntou o que de prático poderia ser feito? O Conselheiro Juarez disse que acredita que deveria haver um plano de investimento no Porto de Antonina. Não existe nenhum plano de investimento. É zero. Não existe nenhum recurso destinado para Antonina, para nada. Na questão da dragagem que foi feita a arrecadação, como demonstram os dados que encontram-se com os Conselheiros. INFRAMAR, 4 milhões e 700 mil reais, em cinco anos, incluindo o FUNMAR, incorporado nesse quesito. Dragagem nesse período: zero reais em 5 anos. Acredita que há um descompasso. Se Antonina estivesse dizendo: olhem, nos subsidiem. Acredita que ainda assim teria que subsidiar, mas não é essa a questão, retorne o que está sendo arrecadado. É a única coisa que pede. Então, concretamente, deveria ter um plano de investimento, concreto, acabado. Se não for viável este ano, porque tudo é demorado. Tem uma pauta ampla, em Paranaguá, de obras e serviços desde o final de 2002, e efetivamente ainda não foram executados por diversos fatores. **Não por falta de empenho da Diretoria da APPA, mas sim, pelas circunstâncias.** Acredita que teria que ser discutido e teria que ser feito em Antonina, um plano de investimento e que houvesse uma priorização do mínimo dispensável, que pudesse ser aplicado lá, no sentido de haver um suporte político, que tem faltado. O Conselheiro Fayet perguntou

quem poderia fazer esse Plano de Investimento? O Conselheiro **Juarez** respondeu que o CAP, poderia realizar. Disse ainda que a iniciativa privada faz fila, em Antonina. Que tem recebido por semana as principais cooperativas, empresas e operadores do País, que querem investir. Solicita que o CAP tenha a disposição de ajudar com um plano de investimento. O Conselheiro **Gori**, recomenda ao Presidente que solicite um Plano de Investimento para o Porto de Antonina à Superintendência. O Conselheiro **Fayet** disse que já enviou via E-mail, para todos os Conselheiros, o trabalho que a Federação da Agricultura e a Organização das Cooperativas, incluiu como prioridade para a Rodovia Antonina BR 277, no PPA – Programa Plurianual de Investimentos Rodoviários do Estado do Paraná. Não foi abrigado pelo Governo do Estado e estão discutindo. Na reunião extraordinária que irão tratar sobre dragagem, gostaria que a APPA informasse qual é o Plano Anual de Dragagem dos Portos de Paranaguá e Antonina. De berço a berço de atracação, canal de acesso, canais de aproximação, bacia de evolução e áreas de fundeio. A questão sobre Antonina, acha interessante observar o seguinte: O Governo Federal está fazendo um esforço muito grande, para formar parceria entre setor público e setor privado. A Previ, deve investir nos próximos 10 anos, 10 bilhões de reais. É quase o orçamento anual do Governo do Paraná. A Previ é dona do Terminal da Ponta do Félix e está extremamente interessada em triplicar e quadruplicar àquele terminal. Acha dramática essa questão, por isso insiste na questão o Plano de Dragagem. Gostaria de lembrar o ponto que referenciou o companheiro Gori, que os programas anuais de investimentos dos portos, compete ao CAP manifestar-se. É a lei que determina isso. Inclusive o orçamento. Quando os Conselheiros opinam sobre a proposta orçamentária, vai contemplar as questões dos programas. Espero que a proposta orçamentária e os programas de investimentos venham para a próxima reunião com antecedência. O Presidente passou a palavra ao Conselheiro **Mário**, para manifestar sobre os fundos, mesmo que tenha tomado outra forma. O Conselheiro **Mário** disse que foi distribuído o relatório do mês de agosto onde consta o saldo dos FUNDOS. As contas permanecem preservadas, de modo que, aqueles percentuais destinados aos fundos continuam sendo depositados nas mesmas contas. Embora não se chamem mais de fundos. Em função da situação jurídica que foi tratada na reunião anterior. Em 30 de agosto, o saldo do FUNMAR era de R\$17.793.782,13 do FUNSILO R\$ 8.277.255,59 e do FUNPORT R\$ 8.205.444,67. Os valores estão aplicados (FIF, FIX e CDB) e aguardando os programas de investimentos. O Presidente passou para o item da Segurança Portuária, dizendo que a relatoria seria do Conselheiro **Bósio**, porém ele tem inúmeros compromissos. Foi indicado o Conselheiro **Juarez** que também declinou, dizendo que seria impossível ser o relator pelos encargos que têm. O Presidente então sugeriu que **Orsival** ou **Gori** ficassem com a Relatoria da **Comissão de Segurança Portuária** pois envolve uma dramaticidade nos cronogramas. A marinha está fazendo a parte dela. O Sr. **Hélio** vem com as resoluções e tudo o que está acontecendo a nível de Brasil, o **Luiz Henrique**, também esteve em Brasília, participando de reunião no DNIT. Gostaria que o CAP se organizasse, que comissão levasse avante esse assunto que é de suma importância. A sugestão dos Conselheiros foi que deveria ser consultada a Superintendência, para definir o nome do Relator da Comissão de Segurança Portuária. O Presidente passou a palavra ao Conselheiro **Hélio** que participou da reunião da ANTAQ, em Brasília, sobre os procedimentos para que sejam cumpridas as metas estabelecidas no ISPS Code e avaliar as possíveis formas implantação. Dizendo que na verdade esse assunto é tipo de uma caixa de ressonância, que está acontecendo em todo o País. Que observando todos os portos, todos estão com a prioridade zero nesse assunto, porque, como foi bem colocado, se há problema de calado, no sentido de garantir profundidade para, ter navio trafegando, se não houver segurança, nenhum navio vem. E que toda a documentação recebida, nessa reunião, foram repassadas aos Conselheiros. Basicamente o ISPS CODE que é o Código Internacional de Segurança a Navios e Instalações Portuárias. E todos os portos deverão implantar, diretrizes, determinações e recomendações sobre segurança e proteção a serem implementadas em instalações portuárias e navios a partir de 01/07/2004, tendo como conseqüências da não aplicação; não poderão exportar para os Estados Unidos e Europa. Para cada instalação portuária, os itens básicos são: realização da avaliação de risco que deve ser aprovado pelo governo; elaboração do plano de segurança, aprovado pelo governo e a implantação do plano de segurança, que deverá ser certificado pelo governo até 01/07/04. A coordenação desse grupo de trabalho está sendo conduzida pela ANTAQ, tendo como demais participantes o SENASP/MJ, DPC, polícia Federal, Autoridades Portuárias (CDRJ, Porto de Itajaí, Porto de Itaquí, CODESP), Petrobrás/Transpetro, ABRATEC, ABTP, ANP, FIESP. Tem como objetivo propor a regulamentação para as medidas de proteção aplicáveis às instalações portuárias, conforme disposto no Código Internacional de Proteção de Navios e Portos. O Conselheiro **Hélio** passou a palavra ao Sr. **Luiz Henrique Tessutti Dividino**, que esteve presente à reunião, e expôs a matéria, dizendo que o Plano de Segurança é antigo que a CONPORTOS - Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos,

Terminais e Vias Navegáveis, foi criado pelo Decreto n.º 1.507, de 30 de maio de 1995, naquela época ela já havia determinado que cada Autoridade Portuária criasse suas comissões de segurança, enfim, com esses atentados terroristas, tomou uma urgência maior, os prazos, as determinações e especificações foram tomadas. O ponto forte da reunião, foi sobre a dificuldade de serem atendidos os prazos. Dentro dessa situação foi tentado fazer uma dilação de prazo, porém os americanos disseram que não haverá em hipótese alguma mudança nas datas. Os portos, hoje, encontram-se em dificuldades financeiras, para tomarem a iniciativa de iniciarem tal plano. Acredita que se não houver uma sintonia com a iniciativa privada essas questões se tornarão difíceis. Com relação a prazos, existe ainda alguma possibilidade de se chegar a tentar acelerar o cronograma e até dezembro entregar os Planos de Segurança. No dia 1º de julho de 2004 não tem como mexer. Acredita que o projeto da APPA chegue no prazo estabelecido, porém a implantação poderá demorar um pouco mais. Para a contratação do serviço de consultoria, deve-se chegar a um gasto 200 mil reais, até a entrega do Plano. Por determinação da Casa Civil, o DNIT está envolvido no sentido de prover recurso. O próprio DNIT já manifestou que também não tem. Acredita que se a APPA fizer uma força tarefa chegará ao prazo estipulado pela ANTAQ. O Comandante, disse que em termos de segurança de navios, ficou a cargo da Diretoria de Portos e Costas, e se encontra na situação de cadastramento de empresas que farão, também, essa certificação, em termos de custos ficará a cargo dos armadores e a verificação ficará por parte da Marinha, como hoje já é feito com outros setores e será inspecionado pelo "Port Stated Control". Há empresas que possui o guia de Segurança para Navios. O Termo de Referência foi aprovado pela Marinha. Está verificando a qualificação das empresas. Ela precisa atender uma série de requisitos e acredita que será atendido dentro do prazo. O Presidente agradeceu ao Sr. Hélio, Luiz Henrique e ao Comandante. **Assuntos Gerais:** Com a palavra o Conselheiro Fayet solicitou a Presidência que cobrasse da Diretora Técnica, o Relatório Técnico de Avaliação dos Sistemas de Descargas, nas instalações de recepção localizadas no Porto, o qual foi solicitado a três meses. Informou aos membros do CAP, que o grupo de trabalho de política portuária, conseguiu fechar o novo regulamento dos OGMs do Brasil, por unanimidade. Essa regulamentação dos OGMs vai ter características aprovadas, como questões mínimas obrigatórias que devam ter nos estatutos e nos regimentos dos respectivos OGMs, incluem: Conselho de Supervisão, Comissão Paritária e Diretoria. Na sequência o Conselheiro Arivaldo tomou a palavra dizendo que tendo em vista os inúmeros acidentes ocorridos nas passagens de níveis, inclusive com mortes, recomenda ao Presidente que seja oficializado a ALL, no sentido de que aquela empresa, coloque placas de sinalização nos locais mais críticos da cidade, guaritas com segurança ou outro tipo de sinalização. Que a ALL, mude o horário de manobra, principalmente das 18h30min. às 19h15min., essas passagens de níveis deverão estar livres, a fim de que os trabalhadores portuários não percam seu horário de trabalho. Ou que sejam construídas passarelas. Recomendo ainda que funcionários da ALL, promovam palestras nas escolas, alertando os alunos sobre os atos inseguros, condições inseguras. Palestras educativas quanto a prevenção de acidentes. Deixou registrado, os "**Cem Anos da Estiva**". A Estiva de Paranaguá que nasceu com as primeiras civilizações, passou por todas as fases econômica da história do Paraná a passos firmes, sem tomar conhecimento das transformações dramáticas, que os regimes governamentais impunham. Com todas as investidas que a mão-de-obra estivadora sofreu, chega hoje fortalecida pela dignidade de homens, que alimentam, acima de tudo, a fé de construir uma instituição do tamanho do seu valor. Portanto, despida de qualquer embate contra a lei e a ordem, sempre lutou com persistência pelos direitos que eram legítimos aos seus associados. Falar muito é pouco, pelo que já foi realizado durante um século. Nos navios e na vida, cada estivador fez e faz a sua história, marcada de sangue, suor e lágrimas, superando galhardamente a dureza do ofício nos navios que as logísticas impõem. Por essas e outras razões, a Estiva, no final de cada luta, sempre teve forças para recomeçar na certeza do raiar de um novo dia. Nesta oportunidade quero **parabenizar a Estiva, pelos seus cem anos de história, de luta e de glória.** Aproveitando da oportunidade o Sr. Presidente, parabenizou também os 150 anos da Capitania e o Aniversário do Conselheiro Fayet, que hoje faz aniversário. Nada mais havendo a tratar o Sr. Presidente deu por encerrada a reunião, agradecendo a presença de todos, marcando a próxima reunião para o dia 31 de outubro de 2003 e tendo eu Rosa Shimoisa Ebina, Secretária Executiva, lavrada a presente ata que segue assinada por mim, pelo Presidente e demais Conselheiros.