CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

ATA DA 130ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Aos dezoito dias do mês de novembro de 2004, na sala de reunião do CAP, às 9h sob a presidência do **Sr. Hélio José da Silva** reuniu-se o Conselho de Autoridade Portuária dos Portos de Paranaguá e Antonina, na sede da APPA, situada na Rua Antônio Pereira n° 161, com a presença dos **Conselheiros:** Mário Marcondes Lobo Filho, Mário Manoel das Dores Roque, Juarez Moraes e Silva, Maria Manuela Oliveira, Carlos Alberto Silveira Calvo, José Silvio Gori, Mauro Fontoura Marder, Carlos Roberto Frísoli, Carlos Gilberto Guadahin Mattozo, Arivaldo Barbosa José, Maria do Socorro de Oliveira, Zulfiro Antônio Bósio, Ozeil Moura dos Santos, Luiz Antônio Fayet, Airton Galinari, Sidney Pinto, José Roberto Almeida Corrêa, Luiz Henrique Roos, João Gilberto C. Freire, Luiz Antônio de Mattos e **Convidados:** CMG. Osmar Pedro da Cunha, Marco Antônio Franco, Leopoldino de Abreu Neto, Nilson Hanke Camargo, Pedro Lopes de Oliveira, Mário C. Stamm Junior, Luiz Henrique Tessutti Dividino, Leonardo Luiz Vicente. **Justificativa da Ausência**: dos Convidados, Dr. Jorge Quirilos Assis, Michael Martins da Silva e José Albino Gonçalves Neto. **Abertura da Reunião:** O **Sr. Presidente** iniciou a reunião cumprimentando e agradecendo a presença de todos. Na seqüência fez registro do lamentável acidente que aconteceu em Paranaguá, em data de 15 de novembro de 2004, com o navio Vicuña no terminal da Cattalini, algo que é lamentado em qualquer parte do mundo e principalmente em Paranaguá, não só pelas perdas humanas que ocorreram já que algumas pessoas foram vitimadas,mas também pelos problemas operacionais, logísticos de toda espécie e do meio ambiente, algo que as autoridades envolvidas irão dar melhor resposta, por que algo desta natureza é indesejável para todos. Hoje acredita que os representantes da Administração dos Porto deverão estar presentes, na reunião, dando informações mais detalhadas sobre o ocorrido com o navio e informando como estão os andamentos desses trabalhos. **Discussão e Aprovação das ATAS:** o **Conselho** aprovou as Atas da 12ª Reunião Extraordinária e 128ª Reunião Ordinária, por unanimidade. Com relação a Ata da 129ª Reunião Ordinária, por solicitação do Bloco dos Trabalhadores, através da Conselheira **Maria do Socorro** não foi aprovada. Devendo retornar para ajustes, pela Secretaria do CAP e para aprovação na próxima reunião. **Posses** o Presidente **Hélio** falou que tem a grata satisfação de renovar os mandatos de alguns Conselheiros, como também de dar posse pela primeira vez a algumas pessoas que foram devidamente indicadas e nomeadas pelo Sr Ministro dos Transportes. Saudou em especial os novos Conselheiros, **Sr. Leonardo Luiz Vicente,** como Suplente e **José Maria Gonçalves,** Representante Titular dos Trabalhadores Portuários Avulsos, Bloco da Classe dos Trabalhadores Portuários**,** disse ainda, que o fato de contar com mais um trabalhador, no Conselho, é algo extremamente significativo, e como já foi mencionado, algumas vezes, que o CAP reúne toda a categoria de prestador de serviço portuário. Tomou posse também o Conselheiro **Luiz Henrique Tessutti Dividino,** como Suplente e Representante da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, no Bloco dos Operadores Portuários**.** Disse que

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

seguramente irá valorizar o CAP, pois ocupa também o cargo de Diretor Empresarial da APPA; da mesma forma que os demais renovam os seus mandatos : **Cons. Mário Manuel das Dores Roque** – Representante Titular do Município para o **Bloco do Poder Publico; Cons. Mauro João Sales de Albuquerque Maranhão como Suplente e Representante do Estado para o Bloco do poder Publico; os Conselheiros José Silvio Gori Titular e Mauro Fontoura Marder suplente e Representantes dos Titulares de Instalações Portuárias Privadas para o Bloco dos Operadores Portuários**. O **Presidente,** disse que é extremamente gratificante continuar com os trabalhos desses Conselheiros que renovaram os seus mandatos e assim continuarão reforçando o trabalho do Colegiado. A Cons. **Maria do Socorro** deu as boas vindas em nome do Bloco dos Trabalhadores e anunciou que, o Bloco dos Trabalhadores, está recomendando ao Ministério dos Transportes para que o Sr. Ademir Scomasson, seja designado como Conselheiro do CAP, como integrante do Bloco dos Trabalhadores. Após lavrado o livro de posse, o Presidente saudou a todos. O Conselheiro. **Mário Lobo Filho,** aproveitando a oportunidade, saudou os Conselheiros, recém empossados, dizendo que essa seria sua última reunião como Conselheiro do CAP. Tendo sido substituído pelo Dr. Mauro Maranhão. E que o Dr. Maranhão, por força maior, não poderia estar presente para tomar posse. Continuando, agradeceu a todos pelo convívio e que muito aprendeu com todos os Conselheiros mesmo quando divergiam, mas que essas divergências sempre foram respeitosas e estará sempre a disposição de todos na Diretoria Administrativa e Financeira, para ajudar no que for preciso. Acredita que deu a sua contribuição, e que nos últimos tempos não estava tendo condições de dar ao Conselho a atenção que ele realmente merece. Porém, está deixando o Conselho, em razão das atividades da Diretoria. Falou que como último ato ao Conselho, ficou incumbido pelo relator da Comissão, Sr. Mauro Marder de entregar uma condensação de proposta de funcionamento das Comissões Internas do CAP e que gostaria de entregar uma via ao Presidente e outra via ao relator da Comissão, mas como ele não se encontra, passa a Cons. Maria do Socorro que integra a Comissão. Se coloca à disposição de todos no que for necessário, prestando informações e esclarecimentos nas reuniões, na qualidade de Convidado. O **Presidente** ponderou que, o Regimento Interno Prevê: "enquanto não há posse do sucessor àquele continua como Conselheiro, em que pese a sua demonstração, mas que ele esperava fazer algo dessa natureza quando o outro efetivamente viesse a tomar posse". O Conselheiro **Mário Lobo**, consultou o Regimento Interno no seu artigo 4º, parágrafo 2º, que diz: "Embora findo o prazo do mandato, cada membro permanecerá em pleno exercício até a posse dos novos designados". O **Presidente** registrou seu agradecimento pela contribuição, dinamismo, jovialidade e determinação do Cons. Mário Lobo. O Cons. **Fayet** cumprimentou o Cons. Mário, dizendo que tem uma relação de amizade com a família Lobo e que foi uma grande satisfação esse convívio. Ressaltou as virtudes, do Conselheiro, e que acha espetacular, em sua personalidade, o fato de não misturar as coisas, têm suas opiniões, e isto não interfere na sua forma de se relacionar com as pessoas, com sua elegância e seu profissionalismo. Isto é um exemplo que ficou muito claro no

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 151
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

CAP, apesar de suas opiniões, muitas vezes, serem divergentes. Mas que nunca se confundiram com outras questões de natureza pessoal. Disse que essas virtudes teriam que ser ressaltadas. Felicitando-o em suas novas missões. A Conselheira **Maria do Socorro,** em nome do Bloco dos Trabalhadores, transmitiu seu contentamento em ter convivido com uma pessoa como o Conselheiro Mário, principalmente no CAP. Dizendo que ele foi uma raridade. Que, o Dr. Mário teve coragem, persistência e capacidade de argumentação, por todas as situações que passou no Conselho, sempre em defesa da Administração Portuária. Agradeceu pelo convívio que, o Conselheiro Mário, teve com todos. Dando seqüência à pauta da reunião, o **Presidente** procedeu a **Indicação dos Integrantes das Comissões Internas do CAP,** relatando que na reunião passada ficaram pendentes a conclusão das indicações dos Conselheiros, para compor as Comissões Internas do Colegiado. Disse que recebeu expediente da Administração do Porto, através da qual ela nomeia todo um conjunto de assessores técnicos para auxiliar nos trabalhos das comissões. E que a Secretaria do CAP recebeu a indicação de três blocos: do Poder Publico, dos Operadores Portuários e dos Trabalhadores. Já definidos. Restando, somente, o Bloco dos Usuários. Que com a posse dos novos membros terá que se fazer uma reestruturação. A Conselheira **Maria do Socorro** disse que o Bloco dos Trabalhadores deverá sofrer mudança porque haverião duas posses. Portanto sofrerá uma nova composição. O **Presidente** expôs da necessidade desse ajuste pois o dinamismo não está sendo o mesmo. Então, há a necessidade de mais agilidade neste processo para recuperar a dinâmica de antes, e que ficará adiado para a próxima reunião de dezembro para ser fechada a matéria. **Comissão de Acompanhamento de Zoneamento, Desenvolvimento e do Melhoramento da Infra-estrutura do Porto- PDZPO- Projeto do Terminal de Carga e Liquido e Projeto do Terminal Público de Fertilizantes**. O Presidente perguntou a Cons. Maria do Socorro informação sobre andamento dos trabalhos, visto que a secretaria não recebeu um relatório conclusivo das ações. A Cons. **Maria do Socorro** disse que a Comissão do PDZPO se reuniu, ficando na mesma posição das reuniões anteriores. Em vista disso, sabendo do que havia de investimento e das necessidades, a comissão a autorizou a conversar com o Superintendente do Porto, que se os equipamentos que serão colocados, de propriedade particular, com o tempo fossem transferidos, para a propriedade da APPA. Com o tempo de uso, com os cálculos, a Comissão ficaria de analisar isso, e aprovar na reunião de hoje. O assunto foi levado ao Superintendente, e tiveram uma conversa longa sobre este tema. O Superintendente ficou de rever em cima dessa situação. Ocorre que ele não respondeu. Parece que há uma mudança neste projeto por parte da APPA. É uma informação que tem, mas que não pode afirmar com segurança. Acredita que existe um pedido de mudança no projeto do Terminal de Fertilizante. O **Presidente** perguntou para a Cons. Manuela se ela gostaria de fazer alguma referência sobre isto. A Cons. **Manuela** disse que era prematuro falar sobre o assunto porque ela não possuía dados suficientes, por estar em estudos, preferindo falar na próxima reunião. O **Presidente** relatou que ao longo deste mês a secretaria do CAP recebeu um conjunto de informações procedentes da Administração do Porto, que trazia uma

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 151
Cep. 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

manifestação de um conselheiro sobre o resultado que poderia vir a obter sobre a questão dos Terminais. Sentiu que a comissão que está analisando o assunto seria a principal destinatária destas informações, e que são essas Comissões que devem ser prestigiadas e valorizadas, sem querer inibir que os demais conselheiros tomem conhecimento das matérias que estão sendo colocadas em exame. Por isso, solicitou a Secretaria do CAP, para que as próximas solicitações e documentações recebidas, primeiro sejam apresentadas ao Plenário, conforme decisão deste conselho e na seqüência encaminhadas as comissões. principalmente quando existe uma manifestação de voto, porque a correspondência enviada a Secretaria pode ser interpretado como uma tentativa de indução de resultado e por esta razão pediu que não distribuísse mais estes documentos. Quando chegou este documento até o CAP, houve um pedido que fosse distribuído aos Conselheiros, mas quem decide o que vai ser distribuído é o próprio conselho e quanto ao serviço de secretaria o próprio Presidente. Em razão disso, uma manifestação de descontentamento por parte da comissão, por entender que estava quase suprimindo seu trabalho , daí a razão que eles pediram para que os próximos encaminhamentos, especificamente em se tratando de manifestação de preferência de voto, que seja de iniciativa da pessoa mas que não seja usado o serviço da Secretaria para tal sendo adotado está pratica para que não tenhamos dificuldade. A matéria foi transferida para as próximas reuniões. O Presidente passou para o assunto seguinte da Pauta: **Comissão de Acompanhamento de Dragagem, Manutenção e Modernização da Infra-Estrutura Marítima –** dizendo que apesar da matéria ter sido apresentada na reunião anterior e ter o Relatório conclusivo, não houve Deliberação do Conselho. Então o presidente, solicitou a Secretária Rosa para se manifestar à respeito. Rosa referindo-se a Ata 128ª, disse que o Conselheiro Sílvio Gori, fez um relato da ata de dragagem e balizamento e que não foi aprovada. Ficando para ser apresentada na reunião 129ª, que também não foi aprovada, por esquecimento. O Cons. **Sílvio** disse não lembrar do ocorrido. Lembrando que foi feita apresentação da matéria. E que o Conselho teria que rever e discutir novamente, para colocar em aprovação no plenário, mesmo porque não houve distribuição do material aos demais componentes. O **Presidente** falou que sobre o mesmo trabalho dessa comissão há outra questão. Sobre uma correspondência do Ministério dos Transportes assinado pelo Senhor Pedro da Costa Carvalho, Secretario de Gestão de Programas de Transportes, onde encaminha um outro oficio da APPA que trata do plano anual de dragagem, principalmente em razão de quando este plano foi submetido ao Conselho, e este Conselho fez algumas emendas. E essas emendas, pelo que está dito, no documento, foram tratadas diretamente com o Ministério dos Transportes e este devolveu para ter um posicionamento do Conselho. Mas no próprio oficio da APPA tem algumas afirmativas em que o presidente Hélio acha que demonstra falta de conhecimento do processo decisório deste Conselho, porque é afirmado categoricamente que o CAP intervém na Administração do Porto e este conselho é presidido por ele nominalmente citado e faz alguma referência de sua vinculação com a ANTAQ e ele acredita que isto foi posto desta forma por total desconhecimento do processo

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

vendo hoje, está sucateado, pois tudo aqui tem dez anos. Fez essa colocação para demonstrar que acompanha o CAP há muito tempo e gostaria de colocar também que o segmento portuário não é nenhum jardim de infância. As pessoas têm um comprometimento, tem interesse, tem que se ter bastante habilidade em tratar isso, amadurecimento. Se tem tudo a fazer por aqui ainda. O País espera, as pessoas, os brasileiros, os paranaenses, os usuários esperam desse Conselho muito, no sentido de se conseguir tirar o atraso, atender as demandas que interessam a comunidade portuária e principalmente aos usuários do Sistema portuário brasileiro. Comentou que apesar de chegar atrasado ouviu o final do comentário, realmente, concorda com a posição de que se tem hoje estabelecido um confronto muito grande. E o pior dos confrontos não é o que se encara cara a cara e discute o assunto, o pior dos confrontos é o do papel, é um papel de lá, um papel de cá, é um desacato daqui, outro de lá, um desafeto daqui, outro de lá. E ele em sua experiência de vida nunca viu isto dar certo. Se esse for o caminho talvez se vá passar mais dois, três ou seis anos, ou oito, e continuar até que um dia se aprenda que o papel não vai resolver os nossos problemas. Com relação ao aspecto da dragagem, sem fazer nenhuma critica, mas tentando buscar uma ajuda ou um encaminhamento para isso, mas pelo que leu nos documentos que a Secretária lhe passou, muitas coisas não têm conhecimento até porque não faziam parte da sua pauta do dia a dia, mas entende, sem criticar o Conselho, e sem defender a Administração do Porto, mas de uma forma bastante ímpar, que se na Resolução não tivessem colocado aqueles ajustes e ressalvas, e se essas ressalvas tivessem sido discutidas no âmbito da Comissão, e tivessem sido encaminhadas, e a Administração refizesse o trabalho. Talvez se essa Comissão tivesse devolvido o trabalho pra APPA, sentado e discutido, e realmente baixado uma resolução sem o questionamento, talvez todo esse impasse não teria acontecido. Coloca ainda o caso da Ordem de Serviço 143/144, que também foi o mesmo caso, não entra no mérito dela , pois acha que deveria se voltar para discutir este assunto. Ressalta que se não resolvermos o problema, e da uma forma mais tranqüila possível alguém vai resolver. Que está respondendo por todos os documentos que saíram deste CAP, que ele que não participou disso está recebendo do TCU, mas está tomando providências, todos os expedientes encaminhados as Procuradorias e Tribunais do Brasil inteiro estão recebendo e sendo acolhidos, e que cada vez que recebe uma nova comitiva, pedem 10k de papel e que não se furta a fornecer mas que perde particularmente, pois não pode contar com muita gente, e perde um tempo muito precioso. Obviamente aceita todas as posições do Conselho, mas colocou isto, numa forma e num sentido de buscar e trilhar um caminho comum e que tem tentado dialogar um pouco mais e escrever um pouco menos, porque o papel sempre sai imperfeito, e quando ele sair, ele deve sair orientado da melhor forma. Então respeitando inclusive tudo que já foi feito no CAP, fez essa ponderação que, se tentar resgatar, e revisar algumas coisas, talvez muita coisa não tivesse acontecido, porque naquele momento, a um ano atrás, os conflitos eram um pouco maiores. Talvez a participação dos representantes no CAP, não tivessem sido suficientes ou efetivas, e ai o Conselho efetivamente passou a dizer que como não havia solução era melhor ir pela caneta. Pede que se passe a rever

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

essa situação, senão ficará impossível conseguir administrar conflitos onde você tenta neutralizar, e uma bomba atômica chega em seguida, isso é impossível. Coloca isso como uma mensagem, no sentido de se iniciar um trabalho que possa colher frutos. Porque o Brasil está esperando desse Conselho. E quando fala de amadurecimento, não faz critica nenhuma, não diz que ninguém é suficiente maduro, porque são competentes, maduros, e suficientemente capazes de analisar a situação que se está vivendo e qual é o caminho melhor, se o caminho for bater de frente, acha que vão Ter que bater de frente, até porque cada um tem o seu papel e tem que cumprir. E que isto é uma contribuição neste momento que assume como Conselheiro. Com relação às bóias e o terminal de fertilizantes, se tiver na pauta, fará um comentário. O Conselheiro **Frísoli** disse que fica contente em ver o Sr. Luiz Henrique falar pois é um velho conhecido, um sobrevivente de algumas administrações, o que demonstra sua competência e habilidade para contornar problemas, sendo um bom sinal a sua nomeação, mas que tem algumas coisas que lhe parecem, de falta de coerência da Administração. Pois estava lendo e é a mesma coisa que a APPA disse ao contrário através do diretor técnico Ogarito há dois anos atrás e que é só escutar as fitas ou ler as atas, pois o que acontece é uma coisa de vai e volta, isto são entidades não são pessoas . E quanto ao Terminal de Fertilizante, onde existe um projeto aprovado por este CAP, que está vigorando, que ninguém apresentou um estudo técnico dizendo que aquilo é inviável, e quer porque? Porque tecnicamente é errado, porque precisa ser mudado, porque o interesse econômico é outro, porque não é viável financeiramente, mas se está mudando porquê? Se está mudando porque se acha bonito. Então existe um projeto, esse projeto não é viável, como existiu um anterior, quando houve essa mudança, porquê foi licitado, porquê não foi cumprido o cronograma, porquê o vencedor não investiu, então se cancelou e se fez um outro projeto. Agora está se desmanchando uma coisa sem fundamentos técnicos. Entende que as questões não devem ser levantadas no impulso ou na idéia, que alguém teve uma brilhante idéia. Ninguém vai inventar roda mais. Por quê não se deixa quem quer mexer com fertilizantes fazer o terminal, ou do jeito que está aprovado. Por quê que nós temos que mudar? Da mesma maneira que aqui se fala das questões de dragagem, que foi dragado errado (que a Ponta do Félix), onde está escrito isso? Tem que se trabalhar em cima de fatos, de dados, e não de suposições, então discorda um pouco do Sr. Luiz Henrique, pois acha que cartas e ofícios tem que ser respondidos e acha que o CAP tem que responder e que temos que exercer o papel de Conselheiros, pois qualquer Conselheiro que faça uma proposta aqui, seja da APPA, Seja do Governo Federal, seja do Usuário, seja do Trabalhador, seja do Operador, tem que ser votada, tem que ser discutida, tem que ser apreciada. E isso não está vendo, o que está vendo com a maior boa vontade das pessoas da APPA que aqui sentam, que representam a APPA, porem a posição da instituição APPA é igual ao vento, cada hora está para um lado, uma hora diz uma coisa e outra escreve outra ou para outro. O Cons. **Ozeil** disse que as informações que são passadas ao Superintendente não são bem claras como ocorrem aqui. Acha que tem alguma coisa errada, por que em todas as reuniões do CAP a APPA se fez sempre representar e tudo aqui foi discutido

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

claramente. Então tem a impressão que os seus representantes ou não estão levando as coisas claras ou levam as coisas distorcidas no momento para lá. Concorda com o Sr. Luiz Henrique que tem que se discutir como sempre foram discutidos todos os pontos, analisar os pontos e votar os pontos, e que o Superintendente tem que ter, uma visão clara daquilo que ocorre no CAP, independente de se bater de frente ou não. E a segunda colocação em que ele acha que o Sr Luiz Henrique fez com muita propriedade, é que as Comissões e o CAP precisam analisar detalhadamente todos os processos, inclusive com a participação técnica dos seus assessores, para depois voltar e negociar, encaminhar, e é claro que se vai ou volta errado, tem que por no papel, porque alguma coisa não está ocorrendo, e o que lhe parece importante é que precisam ser sempre transparentes e objetivos em todas as nossas ações, para que possamos atingir os nossos resultados, e que a participação dos diretores da APPA aqui é muito importante na reunião. O **Presidente** falou que é isso que tem acontecido, pois todos os trabalhos do CAP são amplamente debatidos, inclusive a contribuição dos representantes da Administração do Porto e são fundamentais pois já tivemos aqui situações em que a Comissão estava definindo sobre a melhor maneira em razão de contribuição do representante da Administração do Porto, então isso é fundamental, por isso que registramos com muita alegria a indicação de todos os assessores que foram apresentados neste Colegiado, para auxiliar no trabalho da comissão, porque temos que de fato trabalhar nesta direção. O **Sr Luiz Henrique** disse que ele não fez por entender, acha que todas as correspondências tem que ser dado cabo delas, talvez tenha havido um mal entendido. Está colocando que todas as correspondências que estão saindo daqui vão para alguma esfera e vão voltar aqui, e de repente seria mais fácil ao invés de mandar, este vem e responde, pois ele vai responder tudo ao Tribunal de Contas, tudo que sai, ele e quem responde e que talvez nós podemos fazer um caminho mas curto do que isto. O segundo ponto é que já na ultima reunião, todos os ofícios encaminhados pelo CAP a APPA, salvo um deles foram respondidos, e que recebeu noventa ofícios e obviamente não fez noventa respostas, fez uma aglutinação disto, e que ele é o primeiro que acha que as coisas devem ser respondidas. O **Presidente** comentou que na verdade eles têm recebido todas as suas respostas enquanto APPA, e é claro que as respostas eventualmente podem não atender ao esperado e evidentemente, aquilo que foi recebido são encaminhados à esfera competente, e oficializaram até por orientação da Cons. Manuela, um pedido de informação sobre o andamento de pedidos de ampliação de áreas das instalações privadas no porto. Na época foi dirigido para a Eng. Manuela na condição de diretora técnica, a resposta que se recebeu foi no sentido de que o CAP devia pontuar que pedidos são estes que estão sendo pedidos nos andamentos, para que a diretora técnica pudesse responder, isto causou uma certa admiração porque se existe um protocolo, se há um controle de processo no âmbito da administração, ela pode até solicitar aos Conselheiros que apresentem quais são os pedidos que foram apresentados, mas seria mais natural se administração tivesse controle sobre eles. O Sr **Luiz Henrique** disse que falou com a Secretaria, e pedindo permissão para falar de uma forma jocosa, que existe a caixa do Sr.

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

Ogarito aqui no porto, que todo o processo que é dele, e que não foi dado demanda foi jogado dentro de uma caixa. Que diariamente ele é surpreendido por uma coisa que é vinda de algum lugar e se aqueles que tiverem interesse, e alguns deles tiveram lhe procurando. Quem lhe procurou nestes trinta dias trouxe um protocolo, ele deu pelo menos uma posição, não tem os pedidos e quem tem o protocolo tem a outra parte do documento, que não vem encontrar isso dentro da APPA. O **Presidente** relatou que ocorreu aqui reuniões , na época em que era suplente, mas coordenava a reunião porque o Presidente Mendes estava com problema de saúde, onde o Sr Eduardo fez algumas ponderações no sentido que gostaria que o CAP, apreciasse matérias de interesse do Porto, mencionando algumas delas. Posteriormente ele esteve com o Sr Eduardo, no Gabinete da Superintendência, colocando-se à disposição para que viessem a apreciar as propostas que a Administração achasse conveniente e, assim, formalizou o pedido, solicitando ao Sr. Eduardo que, a Superintendência deveria apresentar o conjunto de ações de interesse da APPA, para que o CAP apreciasse, e contribuísse com a gestão da atividade portuária. Então enviou esse ofício à Superintendência. Só que não imaginava que esse documento fosse anexado ao projeto de terminal de fertilizantes. Disse então, que na medida em que se pede para que o CAP aprecie um conjunto de ações de interesse da APPA, recebemos a informação que isto que eles pediram foi anexado no projeto do terminal de fertilizantes. E entende como se fosse a única coisa de interesse da Administração do Porto, que o CAP aprecie. Esse tipo de colocação nos causou certa estranheza. Conselheiro **Silvio Gori,** complementando sobre o assunto, disse que foi muito bem colocado pela relatora da Comissão Maria do Socorro, e que, inclusive tomou conhecimento da reunião que houve da Fiscalização da Câmara, onde foi mencionada a Cargill, como a Empresa que votou contra o projeto do terminal de fertilizantes. Reforçando, dessa maneira, as palavras da Cons. Maria do Socorro. Dizendo, também, que é falta de conhecimento e informações para a Superintendência, porque todo mundo sabe como a Comissão trabalha, representando um Bloco. A representação eles têm da Entidade e não da Empresa, onde nada ficou resolvido conforme relatado pela Comissão e que só está adicionando isto justamente para reforçar a questão de informação e de esclarecimento, de como as coisas funcionam e chegam da forma distorcida, isto é bastante prejudicial a nossa atividade. A Cons. **Maria Manuela,** de uma forma bastante informal, pergunta a Conselheira Maria do Socorro, como ela soube da mudança do projeto? A Cons. **Maria do Socorro** disse que escutou comentários e que não deveria dizer de quem, e que não há necessidade de dizer. A Cons**. Manuela** argumentou que está usando o modo informal, porque a engenharia trabalha da seguinte forma: olha-se o porto, verificando as necessidades do Porto, e após começam a estudar, a esboçar vários projetos e alguns deles vão para frente, então é muito natural que haja três, quatro projetos, cinco opções, dez alternativas com muito mais de cada assunto, esta é uma forma de trabalhar do porto. A Cons. **Maria do Socorro** explicou que o Cons. Mário Lobo havia dito, no começo da reunião, que estavam mudando o projeto. A Cons. **Manuela** disse que desde criança não é capaz de mentir, e o que quer que perguntem vai responder, e se acha que

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUA E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep. 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 -1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

não deve responder vai ficar calada. E não pode responder agora porque existem determinadas coisas que passam no Setor da Engenharia que devem ser mantidas em sigilo, até que se possam ser apresentadas de uma forma adequada, por uma questão de respeito ao CAP. Pede por favor que lhes seja dado esse tempo hábil, e não se prendam em boatos. Na seqüência, o Cons. **Fayet** desejou parabéns ao Sr. Luiz Henrique pela sua posse, dizendo que não tem conselhos a dar-lhe, pois é um profissional competente, é uma pessoa madura, mas evidentemente não vale a pena um novo Diretor, e Conselheiro herdar uma historia de vinte e dois meses de relacionamento. Se der uma analisada no seu depoimento da CPI, vai encontrar lá o que aconteceu com ele e o Superintendente quando tentou ajudar aqui, e a historia não favorece o lado da superintendência, Entende que tem que se começar uma vida nova. Na sua opinião há um equivoco de informação, pois o conselho só entrou nestas questões de normatização, e operação pela baderna implantada pela Administração do Porto, inclusive porque o Ministro dos Transportes pediu no ano passado, e que só não relatou ao Conselho as palavras que usou quando pediu para fazer uma intervenção. Inclusive o Ministro tinha criado um grupo de trabalho para cuidar desta questão de operação safra, ele queria destituir o grupo e deixar em suas mãos e este evitou que isto acontecesse e conseguiram conduzir de uma maneira tal, que se compôs com os interesses das portarias expedidas pela Administração. O grupo de trabalho, a audiência e a comunidade que vive o problema do dia a dia do porto, que por fim se incorporou, constatou fora isto, que se as questões andassem bem não haveria necessidade de intervenção. A necessidade de intervenção se fez por uma questão de responsabilidade do CAP. Ao contrario do que se imagina, que foi simplesmente vontade de se intrometer em questões do porto, isto aconteceu por culpa da administração também, e que eles tem observado que o seu comportamento e da Cons. Manuela tem sido diferenciado, que tem recebido todas as respostas mesmo que não definitivas. E gostaria de relembrar o seguinte, que quando se tem no Conselho, confiança nas questões que são postas e quando a formalística exigida pela legislação é seguida, têm sido prestigiadas todas as propostas da administração. Exemplo disso é o ISPS-Code, solicitou-se o projeto e este foi apresentado e aprovado e ainda com reforço de verba tendo em vista a questão da emergência e necessidade premente. E ainda o CAP recebeu um ofício desaroiso por parte da Superintendência. Observa que o CAP na verdade tem sido muito colaborador em relação a todas as idéias pertinentes que tem surgido aqui e quer aproveitar a oportunidade embora não sabendo bem se isto é da sua área e da Eng. Manuela tendo em vista das mudanças que aconteceram, mas gostaria de insistir e que fez uma relação de alguns itens que não precisam ser reportados agora mas que gostaria que fossem colocadas de uma maneira mais detalhada e formal, por que a questão do porto tomou foro mais complicado do que se pode imaginar. Sua ação hoje no sentido de arrumar isto ou aquilo não vai ser suficiente para resolver as seqüelas. Então devolveu o refém, mas o seqüestro ocorreu, então temos seqüelas muito grandes, os direitos dos reclamantes não prescreveram e não vão prescrever, porque o prazo é de cinco anos, então pode-se esperar que muita coisa ainda venha estourar pela

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

frente e isto é dramático. Então existe esta questão que depois das pessoas deixarem a Diretoria, como aconteceu com os Diretores passados, ainda vão levar dez anos de explicações. Desta forma gostaria destas questões formalizadas para o Conselho para que isto fique devidamente registrado. Há um pedido existente sobre batimetria e junto com o Sr. Nilson Hanke compulsando atas de dez meses atras, quinze meses atrás e, que nesta questão de batimetria o CAP solicita este relatório conclusivo e que este material deve ser mandado para a Comissão de dragagem. Sobre a questão do projeto da reforma do cais foi recebido um expediente de onze engenheiros apontando defeitos, esta matéria está sendo discutida desde o começo do ano passado, será feita uma reforma, um cais novo, por que não está sendo feito um quebra galho para a safra, pois se será feita uma reforma no cais tem que ser uma reforma que dure cinqüenta anos e isto é uma especialidade sua mais do que a dele. Então se precisa saber do projeto de reforma do cais. Quais são as profundidades, o que é que se vai fazer, falta um projeto sistêmico. Uma outra questão é a do balizamento. Disse que tem recorte de jornal em que falam que daqui a vinte dias o Superintendente declara que vai ser resolvido o problema de dragagem, e que isto fazem quinze meses. Se precisa saber como vai ser definido a questão de balizamento, sabe que estão tentando quebrar o galho, agora qual é o programa sobre o balizamento, e que gostaria de registrar que muitas empresas não querem dar porque serão retalhadas, como têm sido sistematicamente retalhadas as empresas que se apresentam. Inclusive ele é testemunha que duas empresas foram mencionadas nominalmente diante da Comissão de Agricultura da Câmara, e indevidamente, pois não fizeram nenhuma reclamação e não tomaram nenhuma posição que lhe foram atribuídas. Deve-se ver se está na caixa, precisa-se de todos os nomes, porque são compromissos assumidos diante da Comissão da Agricultura, a qual hoje tomou uma iniciativa de cuidar do Porto de Paranaguá, por que já provocou um bilhão de dólares de prejuízos na ultima safra e que não estão dispostos a tolerar isto mas uma vez. Querem saber quais são as decisões que estão sendo postergadas como por exemplo o Tcp que ficou sendo empurrado com a barriga, hostilizado e teve prejuízo, fora os prejuízos na economia brasileira. Então hoje existe a intervenção da Comissão da Agricultura que vai patrulhar o Porto de Paranaguá. A Comissão de Agricultura e a bancada ruralista têm uma posição um pouquinho diferente do que os outros têm no Congresso Nacional, ela é muito mais incisiva neste processo. Outra questão que quando tiver condições de formalizar é em relação às defensas, se já pegou o negócio em estoque , sem nada, então só um orientação pra frente. Quanto ao ISPS-Code, pergunta se há possibilidade de ter um relatório sucinto de alguma parte, e que estes são alguns ítens que ele relacionou mas tem mais um ponto que não tinha relacionado, que é uma solicitação de mais ou menos um ano e meio atrás, a respeito da recepção no porto de Paranaguá, inclusive tem uma denúncia, e que a comissão se reuniu denunciando ao Dntt, e o comportamento da All, pedindo um relatório conclusivo, indicaram à APPA, que a Conab fez o inventário de moegas, capacidade de armazenagem e nunca tiveram esta resposta, então ele vai resgatar isto até para rememorar, e vai lhe mandar. Gostaria de ter esta capacidade de recepção definida, também uma espécie de

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep. 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

auditoria disto, evidentemente que algumas coisa podem ser respondidas imediatamente e outras vão demorar, mas o fundamental que estejam em seu fallow-up e tem certeza que as respostas virão. O **Presidente** coloca que o Cons. Calvo terá que se ausentar em razão do acidente com o navio Vicuña e que precisa ser abordada esta questão do acidente. O Sr. Luiz Henrique poderia prestar informações de como estão os andamentos dos fatos. O Cons. **Frísoli** disse que espera que agora o Sr. Luiz Henrique como conselheiro lhe consiga atender um pleito sobre as questões das moegas. Foi apresentado um cronograma de serviços, vai ser feito de vinte a trinta de novembro, não é este o questionamento e sim questionamentos técnicos do que ocorre na moega, do que precisa ser feito nesta, grades, posicionamentos do balanceiro, banheiros este tipos de coisas que a gente observa que no Funsilo, só foram aplicados 2.72 % da receita e que tem R$13.000.000,00 e que ele acredita que com 10% deste valor poderia ser melhorada a operacionalização da moega. Coloca que até hoje ninguém conseguiu chegar aqui e mostrar um estudo técnico do que precisa ser feito tecnicamente, e que já colocaram os operadores portuários para sugerirem soluções, contribuírem, tem o fundo da ACIAP que faz. E que o que querem é ser parceiros na modernização, na mudança da moega, do telhado. Insistindo no pedido, por que tem uma outra safra e tem tempo de arrumar estas moegas, fazer alguma coisa que não incomode. Destaca que está cansado de pedir isto, não sabe se não há vontade de fazer se é por que o Sr. Frísoli e operadores que estão pedindo, porque razões financeiras não são. A partir do momento que se tem R$13.000.000,00 e não se consegue arrumar a moega, pede para o Sr. Luiz Henrique, sabendo que este tem boa vontade, para que faça uma apresentação, pois todas as vezes que fez aqui neste CAP em dez anos, foram aprovadas e brilhantemente expostas, não só do ISPS, da questão da super via, da informatização do Porto, todos os projetos que fez foram aprovados por que vieram embasados tecnicamente. O Sr. **Luiz Henrique** para tentar responder algumas coisas que foram colocadas, com relação à batimetria tem três pontos a esclarecer, primeiro que o resultado da ultima batimetria que tiveram já foi encaminhado ao capitão dos portos a questão de uns trinta dias atrás, tendo cópia do oficio até por que o Tribunal de Contas da União solicitou e que ele encaminhe uma cópia para o CAP, o segundo ponto da batimetria é independente da batimetria oficial que vai ter agora. E está iniciando um processo de licitação que é para um ano, e que faria o monitoramento geral, tendo por base conferir os dados da dragagem que está sendo feita, além disso, como foi um pedido na época do Cons. Mauro que queria as ultimas figuras batimétricas feitas, e apesar destas figuras não serem reconhecidas pela APPA por que não tiveram a contra prova ainda, que seria em função da contratação da batimetria pela APPA, ele encaminhou ao CAP as figuras da draga pela empresa que presta serviços, que apesar de não serem reconhecidas oficialmente dão pelo menos o perfil do que se tem hoje de profundidade até que se tenha as figuras oficiais da APPA que depende da empresa contratada pela APPA, que está fazendo serviço de dragagem. Acredita que perfeitamente confiáveis, até porque a empresa está prestando serviços. Com relação a reforma do Cais. é um assunto que deve ser tratado pela diretoria técnica

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 -1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

mas adianta que foram realmente verificados dentro de um projeto como um todo. Quando se fez a análise deste projeto da construção do Cais Oeste que na verdade não era somente isto, eram quatro fases. Não vai entrar em detalhes, mas particularmente a reforma do cais existem não conformidades de grande ordem no projeto. Isto está gerando uma sindicância. Em relação ao corpo técnico da APPA, a impressão que dá é que na época não se manifestou e obviamente colocou o seu edital na rua com defeitos no projeto, mas isto é um assunto que deve ser tratado pela Diretoria Técnica. Porém não se tem que esconder nada, isso é público. Está se gastando um volume de dinheiro muito grande em pontos por exemplo como Corredor de Exportação, que não vai servir pra aumentar em nada o calado . Seria difícil justificar perante qualquer órgão, dizendo que se gastou uns 10, 15 milhões de reais e continua do jeito que estava, quer dizer que somente foi feita um maquiagem, e isso deve ser tratado pela Diretoria Técnica e que só está colocando isto por que a Eng. Manuela teve que se ausentar, que ela manifeste oficialmente a posição de como está caminhando. O que pode adiantar é que isto está gerando um inquérito contra aqueles que participaram do processo. Com relação ao balizamento, tem uma série de problemas nos últimos tempos, tiveram bóias apagadas rumo a Antonina e inclusive com o apoio ate da Ponta do Félix hoje estão finalizando todas as trocas de baterias acreditando estar em ativo esta semana. Com relação a parte de balizamento dos serviços emergenciais também foram executados e tem um processo que já está iniciado, em curso pela Assumar. Houve um problema de paralização, vamos Ter algumas mudanças no Porto nos próximos dias, e vamos entender o porquê e em breve estará pronto. Trata-se de um balizamento e um contrato para manutenção continuada para um ano e podendo ser prorrogada para mais um ano. Neste processo teria que constar todos serviços necessários para manter a sinalização ativa. Houveram também problemas nas bóias três e quatro relatados imediatamente pelo comandante dos portos. Também com o apoio da Marinha e com alguns recursos da APPA estas bóias foram reposicionadas, uma delas se encontra com avarias, mas já está sendo regularizada está semana. Obviamente se tem dois quadros, esta se saindo de um quadro caótico e passando por uma situação perene, e na medida em que efetivamente se consiga licitar este contrato ainda este ano, pode-se dizer que existem as especificações técnicas. Todos os pontos que estão falando estão tramitando, e que tem certeza do que está falando, podendo apresentar estes documentos a qualquer momento, até porque apresentou ao Tribunal de Contas da União todos estes processos, inclusive o contrato de manutenção do balizamento contínuo. Em relação ao problema das defensas, existem defensas estocadas no almoxarifado do porto que não foram instaladas, em razão de dúvida do corpo técnico. Se instala ou não em função da modernização e remodelagem do cais e que, ele teve que acabar entrando neste circuito por que é um assunto insustentável, pois não tem como ser mas discutido isto. Houve um convencimento do ordenador de despesas que instalasse, e quem vier fazer a remodelagem que retire e instale se for o caso, porque não dá mais para ficar esperando, e é um valor de pequena monta. Sobre a questão dos flutuantes, por Ter um problema de 8666, é um legislação, nos está faltando alguns

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

implementos na ordem de R$ 24.000,00 que estão também em licitação, e é o que está faltando pra reformar os defensas que estão lá. Os recursos vão ser feitos com o pessoal próprio e que o Eng. Clauber estaria tocando esse projeto, porém sem alguns insumos básicos, nós se consegue fazer. Com relação ao ISPS, a licitação está em curso, uma empresa entrou com um mandato de segurança contra o procedimento Licitatório e em função disto está tendo um atraso. Obviamente já aplicaram o plano B e que já tem hoje todos os conferentes do porto atuando nos portões e que até o final de semana estarão uniformizando todo este pessoal para que quando tiver a vistoria, se atenda os pontos básicos do ISPS, como várias vezes colocou aqui no CAP. Estão entrando com o sistema de controle de cargas no ar com algumas dificuldades, mas acha que a coisa está caminhando muito bem e que imaginava ter problemas maiores, mas a compreensão dos operadores está sendo muito boa e a aceitação também. Obviamente e não em função de uma imposição, mas se não tiverem ISPS implantado todos irão perder, e acha que o que foi colocado aqui é o que podia responder de imediato. Em relação à moega vai pedir para o pessoal técnico fazer um levantamento do que vai ser feito, até porque isso tem que existir , porque estão comprando alguns insumos. E paralelamente isso já é publico, já se tem o projeto pronto das moegas, com tombadores da APPA, juntamente com mais algumas melhorias no silo, e na hora oportuna vão apresentar, e que hoje eles não tem todos os subsídios. O **Presidente** agradeceu as colocações e, em relação ao oficio do Ministério dos Transportes, que o Colegiado responderá quanto a questão do Processo decisório do CAP e aguardará uma análise mais aprofundada da Comissão de Dragagem, para que se possa complementar a resposta sob ponto de vista técnico e mais atualizado. O Cons. **Frísoli** disse que tem que responder a respeito, solicitando um posicionamento com a maior brevidade possível para subsidiar a resposta do Ministério. O **Presidente** informou que é seu posicionamento e que irá responder sobre o ponto de vista decisório. Na seqüência, pede empenho da comissão que se reúna rapidamente, e analise a questão para subsidiar respostas de natureza técnica, e é isso o que se pretende. Solicitou ao C.M.G Osmar da possibilidade de se agilizar o processo, pra entrar especificamente num relatório sobre o lamentável acidente que ocorreu no Terminal da Cataline. Indagou se nas colocações do Comandante, seriam abordadas essas questões ou seriam mais específicas dos assuntos que estavam sendo tratados. **Acidente do Navio Vicuña** - O C.M.G **Osmar** respondeu que estava vivendo uma situação que todos já tem conhecimento, que enxerga as contribuições que estão sendo dadas como maneira de sair desta crise da melhor forma possível, como bem disse o Sr Luiz Henrique, não vai poder ficar nesta reunião. Coloca que veio para conversar com o Sr. Eduardo Requião, mas como ele não está, o Sr. Luiz Henrique era a segunda pessoa com quem tentaria conversar, como estamos num plenário ao vivo, vai fazer uma questão on-line a este, ou seja este explanou que o cais, que a bóia nº3 e nº4 foram reposicionadas. A bóia n.º3 e n.º4 foram reposicionadas pela capitania dos portos ontem, contribuindo com autoridade portuária para não haver a interdição do porto de Paranaguá, ou seja, olhem o contexto do acidente, o que ocorre durante o acidente e que a bóia 3 agarrou, a bóia 4 estava fora, o porto está

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

tentando adotar suas medidas em relação ao balizamento mas não estão sendo eficazes, então o seu contexto cuidando do acidente, tinha duas opções: de interditar o porto de Paranaguá para a entrada de navios ou partir para fazer o serviço que compete à APPA, e é obvio que dentro do espirito de cooperação, uma coisa peculiar ao órgão publico federal que é o bom andamento do serviço, foram lá e fizeram o serviço e basicamente é isto. O serviço foi feito pela Marinha, e os Terminais interditados em relação ao acidente pela Marinha foram: os terminais de inflamáveis: Cattalini, União Volpak e Transpetro, e que ele está trabalhando no sentido de liberação do terminal da Transpetro, pois sabem da importância. Para isso precisaram do laudo do CREA, laudo ambiental de atmosfera existente, coisas técnicas que terão que ser feitas, e a Petrobrás está providenciando no sentido de liberar o terminal da Transpetro. E hoje pela parte da manhã ele é surpreendido por uma portaria da APPA interditando o terminal da Fospar e da Cargill. Pergunta se o Sr Luiz Henrique tem conhecimento desta Portaria, pois gostaria de entender. Se a autoridade portuária não entrar nesta hora em harmonia com a autoridade marítima, terão mais problemas. Quais as soluções para estes terminais? O Sr Eduardo Requião que é "dono do Porto", é o Superintendente, tem as suas razões, mas precisa entender as razões dos terminais para fazer as coisas bastante técnicas. Então ele nomeou uma comissão que deve estar apurando alguma coisa, mas precisa saber a razão da interdição, porque virá mandato de segurança, pois se o terminal realmente deseja operar só tem uma solução: um mandato de segurança ao qual ele está do lado do terminal e que ele não entende as razões técnicas porque estes terminais foram mobilizados. Então o que ele vê é o seguinte: a contribuição que eles dão na liberação do acesso do navio que entra em Paranaguá entendendo toda a conjuntura tem que ter uma contra partida e que num momento deste, que não se una esforços é ate normal, mas que se comece a brigar entre si, ninguém de fora consegue entender isto. Relata que está começando a receber representantes destes terminais querendo que ele combata uma coisa que ele não pode combater, a solução é jurídica e que vai dar o respaldo e que tem um laudo das empresas que todos os terminais em volta estão podendo operar, esta situação criará confusão, desta forma gostaria de entender qual o motivo da interdição para que volte a pensar tranqüilamente no acidente. O **Presidente** aproveita a oportunidade, já que o Comandante Osmar fez essa introdução, para abordar a questão, de como está a situação do acidente, e com isso encerrar esse assunto. O **C.M.G Osmar** disse que, no Conselho, ele é convidado e está à disposição, mas se o foro não for para discussão desse assunto, ele se retira. **O Cons. Luís Henrique,** diz que até onde tem conhecimento pode se manifestar. A APPA manifestou em função do acidente, no sentido de colaborar com o problema do acidente, tomou algumas medidas, como disponibilização de áreas, armazéns na Vila da Madeira, fazendo uma parceria com as empresas que estão fazendo salvatagem. Tudo que é possível se está fazendo, liberando o berço 201. Ainda não está sendo suficiente, então vai se chegar a um volume de equipamentos não só pra baixar as barreiras de contenção, mas a preocupação depois da retirada disso. E além disso foi contratado dois ou três grupos de ambientalistas e técnicos da Universidade Federal do Paraná.

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá - PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

sendo que contam com dois dos reconhecidos técnicos especialistas em análise , monitoramento, e condução de procedimentos e desastres. Esse pessoal está trabalhando desde o primeiro momento patrocinado pela APPA. Estão com 12 técnicos, fazendo análise química e biológica de toda baia. Ontem na reunião na Cattaline às 9:00h, foram mostradas as primeiras imagens por gel processamento da onde estão sendo os focos principais, estão monitorando e coletando amostras de resíduos, de químicos, de voláteis. Estão sendo feitos sobre vôos diretos como apoio a isso, ou esse grupo entendeu, até porque dois dele são reconhecidos pela Onu, os únicos no Brasil reconhecidos por gerenciamento de desastres. Eles indicam que por segurança haveria a necessidade da paralisação da Fospar. Eles estão desde 7:30h da manhã hoje, fazendo coleta de amostras, verificando, e mandando fazer essas análises. Houve aquela portaria do superintendente do Porto. Obviamente cabe, pelo menos a ele cumprir e tentar conduzir isso da melhor forma possível, pra que a coisa se resolva da forma mais rápida possível também. Não pode dar mais informações, até porque não tem. Ele tem ficado até tarde, e chegado cedo a APPA, no sentido de dar o apoio logístico para essas equipes de reparo, ou de tentar combater maiores danos ao meio ambiente. O Cons.**Silvio** disse que só queria mencionar sobre a Fospar, ele que faz parte da empresa, do grupo da Cargill, da mesma forma foi surpresa para eles. A empresa é a primeira na questão de segurança, e que eles gostariam de saber os motivos, riscos, e no que for necessário eles também vão ajudar, para resolver o problema do acidente, mas que só está faltando um entendimento deste grupo de trabalho, destes técnicos que o Sr. Luiz Henrique falou. Qual o problema que está ocorrendo e que eles também fazem a coleta de amostras, pois estão dentro de suas obrigações fazerem constantemente coletas das águas, até então por que achavam que não havia riscos, e se houver vão ser os primeiros a tentar ajudar e eliminar estes riscos. O C.M.G **Osmar** falou que escutou o Sr. Luiz Henrique e concordou com que está se posicionando funcionalmente dentro da Diretoria da Administração da APPA, mas que gostaria de fazer algumas ressalvas, que realmente desde o inicio do acidente quem estava era a Capitania dos Portos e o Corpo de Bombeiros, ou seja, o acidente ocorreu as 20:00hs e que eles chegaram no local as 20:30hs e com os rebocadores e com o auxilio dos bombeiros combateram o fogo mas que não viram uma pessoa da APPA, do PAM, do grupo de apoio aparecerem no local para lhe darem apoio, então na hora do acidente era a Marinha e o Corpo de Bombeiros. O Sr **Luiz Henrique** colocou que minutos depois do acidente quem notificou foi a Guarda Portuária que mobilizou toda a deflexão do cais. Todas as ambulâncias estavam à deflexão do cais. A maioria dos tripulantes saíram. Foi colocada toda uma equipe de apoio no berço 201 com iluminação, onde passaram a madrugada. Foi deslocado um caminhão do corpo de água da APPA, que poderia não ser o suficiente, mas ficou posicionado 24h00 na frente da Cattalini, e o próprio Sr. Luiz Henrique acompanhou o acidente o tempo inteiro. O Dr. Eduardo demorou uma hora e meia para chegar no local, e que o Governador do Estado foi também avisado do acidente, em questão de uns quinze minutos .assim como o Secretario dos Transportes. Disse ainda, que encontrava-se com seu carro particular e não conseguiu entrar na área do acidente.

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

Existia um bloqueio. Naquele momento, realizava-se a festa no Bairro do Rocio, em comemoração a padroeira Nossa Senhora do Rocio, e quem realmente passou por lá viu que tinha um fluxo contrário, e que era impossível chegar ao local de carro. Então a Guarda Portuária ficou no berço 201 o tempo todo prestando informações, praticamente até às 02h00 da manhã, acompanhando aquele acidente, e monitorando Full time. Não sabe o que adiantaria a presença da APPA, que quem estava dando combate, ao acidente, era o corpo de bombeiros. O **C.M.G Osmar** disse que quem deu combate, foram os rebocadores do Porto, que deram apoio, que possuem canhão d'água e que estavam no local junto com o Comandante do Corpo de Bombeiros. Que veio ao cais buscar um técnico para embarcar dentro do navio para tentar abater o incêndio fixo do navio, para entrar no navio, como entraram e tentar acionar o sistema de CO2 fixo, que não foi nem encontrado. Pede desculpas porque essas atividades todas, quem está no centro do foco, não percebe que estão sendo feitas por fora. E realmente viu O Sr. Eduardo Requião na Cattaline, que chegou a conversar com ele. Disse que o incêndio foi controlado por volta das 23h30. Ressaltou que na hora faltou coordenação entre a Autoridade Portuária e a Autoridade Marítima, como vem faltando há bastante tempo. Finalizou, dizendo que, às vezes é preciso que numa hora de desastre as autoridades sentem e conversem, para que ambos apresentem os seus aspectos para andarem juntos, pois se cada um ficar soltando Portarias, mostrarão uma falta de desorganização, e que não há dialogo entre eles. E isso não é verdade. Ele sempre procurou dialogar com o Superintendente. Solicitou que ficasse registrado pois era seu desabafo. O Sr. **Luiz Henrique** falou das preocupações que tinham, mas que não queria entrar no mérito do problema ambiental, pelo que entende a primeira situação era com o resgate e manutenção da vida, o segundo seria o meio ambiente e o terceiro talvez os danos materiais, aos quais eles estão o tempo todo participando de reuniões, disponibilizando um grupo de técnicos, que está fazendo o monitoramento das manchas de óleo. O C.M.G **Osmar** explicou que é de competência do órgão ambiental, esse monitoramento, e que fazem o relatório, segundo o Iap e o Ibama sob a coordenação da defesa civil. É uma situação de danos ambientais. Compete aos órgãos ambientais, relatou que todos têm suas equipes de prevenção, e que se provou na hora que teve o desastre que essas equipes não se comunicaram, não apareceu barreira necessária, e que se passou um ou dois dias apenas em reunião para extrair coisas dos outros, este é um aspecto que é fato e que a defesa civil na atual circunstância consegue fazer um belo cronograma, se é eficaz ele acredita que não, a não ser que profissionalize a coisa, pois as equipes que estão indo para o local teriam que ser coordenado por um profissional: Alpinas, Brigis e várias outras que estão chegando na área e tendo que saber o que fazer. Estão contratando pescadores no sentido de ajudar, porém estes têm de chegar na área e saber o que fazer. Não é só passar a barreira, senão ele vai estragar, perder a barreira. É uma posição totalmente separada que é redução de danos ambientais, que é competência dos órgãos ambientais, Iap, Ibama, que estão coordenados, trabalhando, estão com um exército de pessoas lá. E um ponto em que ele está tranqüilo, sabe que a APPA tem uma preocupação enorme, e está cooperando.

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUARIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep. 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

Então a redução de danos ambientais é uma coisa que está bem equacionada. Pode até não ter uma resposta ideal, porque se deseja ter tudo na hora, mas não tem. As coisas vão surgindo crescentemente. O Porto de Paranaguá está tirando nota dez nessa questão. Então vem a parte do acidente em si, também se fez o que foi possível, tem se tentado trabalhar em termos do assunto. Porque não se pode nesse contexto, fechar o Porto de Paranaguá, e é esse espírito de coordenação que se deve Ter fora do ambiente de crise, não vamos discutir se é bom ou ruim, mas ele é vital. O Conselheiro Luis Henrique faz duas colocações: Primeiro agradecendo o apoio. Segundo que a sua equipe não conseguiu, e contou com o apoio da marinha, principalmente até porque as condições atmosféricas não permitiam, e Paranaguá não tem uma embarcação como tem a Marinha, e não se tem como socorrer hoje. Simplesmente não tem uma embarcação que consiga se posicionar, pelo menos não encontraram. Ele pediu que se procurasse onde estivesse, até porque tinha uma autorização pra qualquer despesa que fosse necessária pra reposicionar as bóias. Com relação ao amparo, ao dano ambiental, a situação não está tão fácil, está muito pior do que se imagina, é importante se colocar isso, que até hoje as dez horas da manhã o P&I não tinha acertado com a Alpina. A Alpina não começou a fazer nada, no ponto 1 e 2 não está sendo feito nada. Ontem se esteve até tarde da noite no local e mudaram sua postura, até porque tiveram uma reunião na Capitania a tarde, onde o CMG lhes chamou atenção. Como a Defesa Civil é vinculada diretamente ao governo do Estado, que está superior a APPA, nós estávamos entendendo. E hoje se olhar quem efetivamente está combatendo este desastre, além da marinha, além da Petrobrás, que também é uma empresa vinculada a estatal. Se fala do Iap, do Ibama, da APPA, Defesa Civil, só existem atores públicos nesse negócio, até ontem as 19:00h, a hora que foi ver descarregar os Contêineres da Hidroclen e da Ecosorb no 201 do Porto. O que se foi colocado naquele linguiçal, na frente do píer da Cattaline, eram as poucas barreiras que existiam disponíveis naquele momento, e que todo mundo sabe não serviam pra nada. E o que é mais grave nisso, ontem quando estiveram lá, foi uma reunião na sua forma de ver desastrosa. Porque tiveram os Órgãos ambientais impondo as empresas o que tem que ser feito, e tem a impressão que várias delas foram autuadas, e serão autuadas novamente. A APPA levou todo Corpo jurídico e vai estar também promovendo medidas judiciais em relação a todo mundo a partir de hoje. Aonde tiver que puderem colocar alguma condição pra que se tenha uma aceleração no processo, vai ser feito. Aceitaram a Defesa Civil na coordenação, porque fica 24 horas por dia no ar, e eles não tem essa condição. Porém afirma que todas as medidas judiciais, sejam perante o representante do armador, do armador, da Cattaline, e de quem quer que seja vão ser tomadas hoje. O **Sr. Pedro** pede para explicar o que vem acontecendo, para depois os outros conselheiros contribuírem mais. Coloca que se teve que tomar algumas atitudes, principalmente depois da reunião de ontem, e depois da reunião da Capitania. E vai se Ter outra reunião lá amanhã. Entre as atitudes tomadas verificou-se o cenário, primeiro de irresponsabilidade e de incompetência, passaram a cobrar sob pena de prisão dos envolvidos nesse cenário, pediram pra que se adotasse medidas emergenciais. É ainda insuficiente, apesar de Ter melhorado

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 -1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

muito, viram 10 barcos trabalhando com bóias, ainda está aquém daquilo que a se conhece como medida de emergência em óleo. Disse que trabalhou no resgate do óleo do Iguaçu, e tem um pouco de experiência em rio, e em mar é diferente. Em mar a Petrobrás tem muito mais experiência do que em rio, comprovado pelos acidentes que já houveram na Guanabara. Teve-se que praticamente interditar toda essa região aqui, que não foi interditada por descarregamento ou por qualquer outra coisa, mas por risco ambiental. Está se terminando um parecer da Faculdade pra colocar isso no papel, se for comprovado, e aí preventivamente a APPA adotou ontem a interdição da Fospar, por risco ambiental. Estão querendo colocar bóia em todo esse cenário, já tem três camadas. Hoje ele sobrevoou e viu que melhorou bastante, vai se ter mais de vinte barcos trabalhando naquela região. Precisa-se recolher o óleo que está indo naquele sentido também, e uma operação hoje ali seria arriscada. Se está terminando um relatório, um parecer da Comissão técnica que está no campo. Se for provado pelos técnicos que não há risco, pode até ser desinterditado o terminal. Agora preventivamente não se poderia vinte, ou trinta barcos andando aqui, e atracando um navio do lado. Não é competência nossa a questão da marinha. A competência nossa é que se impedirem de se colocar uma bóia de contenção aqui, e óleo vazar mais ainda, vai ser responsabilizado pela Gestão Ambiental do Porto quem não deixou o Porto trabalhar, no sentido de conter o risco ambiental e o dano que já está em toda a Ilha do Mel. É triste ver animais morrendo em suas mãos, tartarugas de cem quilos morrendo, botos todos contaminados com óleo, peixes se debatendo, aves que mergulham no óleo e depois não saem mais. Porque no ponto zero, se tivesse feito o combate que está sendo feito hoje, não se teria 90% do dano ambiental que se tem na ilhas hoje. Quem sobrevoa Vê aqueles canais da Estação Ecológica da Ilha do Mel completamente repletos de óleo. Na Ilha das Cobras todas as pedras contaminadas, no trecho da Cootinga. Avalia esse acidente como pior que o do Rio Iguaçu. Essa é a preocupação do Porto. O porquê de algumas atitudes que o Porto teve que tomar a partir de ontem, e o porquê de algumas atitudes que o Porto vai Ter que tomar hoje, inclusive talvez com o pedido de prevenção preventiva de algumas pessoas que estão envolvidas diretamente nesse cenário pra que eles não saiam do Brasil inclusive. Porque o último acidente que teve aqui o Porto pagou a conta, e depois está se discutindo dez anos com seguradora, e quem poderia historiar isso, são funcionários mais antigos do Porto. Então quer explicar que não quer dizer que vai persistir na questão das bóias, do risco ambiental nessa área. E acredita que hoje ainda vão Ter condições de Ter esse parecer. Se não houver mais risco ambiental da contenção de óleo, que seja feito um relatório e que volte a navegação ali sem problema nenhum para o problema ambiental. Não entrando em matéria de navegação, mas naquela ação dos técnicos da Universidade que estão aí, que são especialistas em desastres ecológicos. Tem o professor Renato Eugênio Lima, que é o único brasileiro nas nações Unidas, na área de desastres ecológicos. O Porto está trazendo ele como parceiro nessa área, e ele está alertando, a tomar cuidado com isso, cuidado com aquilo. Então está se tomando medidas preventivas. Pede que se há alguma pergunta que se faça, já que ele está no comando da operação e

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

desesperado. O **Presidente Hélio** coloca que se está preocupando muito com a operação e com o risco ambiental, e as vidas humanas? Quais as informações que se tem a respeito das pessoas? O Sr. Pedro diz que o Comandante possa informar mais em relação as vidas humanas, aos corpos resgatados, mas que tem mais uma preocupação, que já externou, e é a quantidade de voláteis. Ele mesmo não não conseguiu trabalhar direito ontem, porque ficou no óleo, precisou usar IPI. Os demais aqui mesmo, que estão mais próximos estão sentindo, tem gente com náusea, com vômito. Porque a natureza é agredida, ela responde, o sol vai volatidizar o óleo, o que não é ruim do ponto de vista do resgate de óleo que está se fazendo, mas do ponto de vista humano, respirar isso não é bom. Respirar isso significa que está sendo contaminado. Então quem está trabalhando muito perto de píer, de cais, tem que tomar muito cuidado, medidas de precaução, principalmente os operadores. O Conselheiro **Luís Henrique** finaliza a ponderação do Sr. Pedro – Com relação a vidas humanas, a Secretaria de saúde também está ativa, já foi proibida a pesca. E paralelamente hoje está conseguindo o amparo de certa forma financeira pra essas pessoas, são quase 3.000 cadastrados, que vão sofrer em função desse desastre. Entende que apesar das criticas que vão haver, até porque nunca se teve um acidente dessa natureza, numa extensão dessa. Acha que no final se terá um cenário de combate positivo, em relação as atitudes e não as respostas. Principalmente no que diz a Armador, Segurador e Representante. O **CMG Osmar** enxerga as coisas um pouco diferente, porque viu o Armador assumir a responsabilidade por todo esse prejuízo causado, pronto a assumir. Depois é recebido por um membro do Governo, dizendo que o Governo vem com doação para a pesca. A primeira coisa que disse é que lamentava, porque um coisa que ia sair de um armador estrangeiro, vai sair do nosso Governo. Então sentem a necessidade da falta de dinheiro pra determinadas coisas. Disse que não é contra, mas que o que ia sair de um órgão privado, é o contrário. No final o pescador ganha de todos os jeitos, vai receber do armador, vai receber de tudo quanto é jeito. A **Conselheira Maria do Socorro** – Disse ao Sr. Comandante que as Companhias de Seguro na questão de petróleo, são extremamente rígidas na questão ambiental, porque hoje os navios petroleiros são a maior dificuldade de fazer seguro, e é pelo dano ambiental como foi comentado por ele. Realmente o Armador deve ter um seguro para cobrir tudo, inclusive todo o dano ambiental, e é obrigatório ter esse seguro. Diz que o Comandante sabe disso, como ele mesmo confirma. Porque um dano ambiental quando começa e não se sabe onde termina, não se sabe em que ponto ele vai bater. Inclusive as companhias de seguro tem um problema seríssimo de seguro desses navios, desse tipo de problema quando ocorre. O **CMG Osmar**- O CDA nacional da Petrobrás apresentou o tempo de estima de solução de problemas pro PORTO de Paranaguá dentro do quadro apresentado, três meses ao custo de U$10.000.000, quem vai dar o cheque em branco? Estavão numa reunião precisando de um cheque em branco de U$10.000.000, pedindo a Cattaline, até que a sua intervenção foi que esse cheque fosse pedido, as duas únicas pessoas que tem capacidade de atuar nesse nível de dinheiro que estamos falando. Ou Governo do Estado ou a própria APPA. Quem trazer pra si essas responsabilidades, inclusive

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

algumas legais, vai posteriormente ser o ressarcido. Agora na reunião que havia, não eram capazes de juntar R$1.000.000, quanto mais precisasse do famoso "cheque em branco", que o que precisa pra se mobilizar, R$10.000.000. Então as coisas são crescentes. É muito fácil agora criticar que a providência do dia 1º não foi a ideal no ponto zero, foi a que se conseguiu fazer. O ponto zero é responsabilidade dele, está ultrapassando tudo que pode pra autorizar o mergulhador hoje lá. A ordem que se tem é que ele não deve descer sem todo amparo legal. E colocando sua cabeça em risco diz pra descer, e toda documentação vai vir posterior, porque se for trabalhar agora como manda o documento. Pergunta: Por quê não interditamos o Porto de Paranaguá, se o problema é critico, para tentar ver se as soluções venham mais rápido? A barreira de contenção. Hoje recebeu a determinação de evitar barcos pequenos próximos a barreira. Porque não adianta a barreira de contenção e passar um barco, fazer uma marola e ir tudo pro espaço. Estão trabalhando com barcos enormes no Terminal 201. Acha que as coisas devem ser vistas não só sob os parâmetros ambientais, os parâmetros operacionais. Então sob os parâmetros operacionais, achou o píer da Petrobrás, que para na hora. Então qual é a condição dos Órgãos ambientais, a atmosfera. Pergunta: Se é o monitoramento também do Órgão ambiental, que compete também além de colher água, compete também o monitoramento da Atmosfera? Acrescenta dizendo que os dois corpos que estão faltando, continuam na busca deles. O Cons. Luís Henrique tem a informação recente, e voltando a afirmar que tem duas empresas trabalhando que a P&Y já autorizou, e a Alpina continua. Acabou de trazer essa informação, e estão recebendo as cartas de protesto dos navios atracados no cais comercial, que nada está sendo feito. Volta a ser um problema comercial, porque duas estão contratadas. A Cattaline já assumiu o que a P&Y não fizesse, e simplesmente a coisa não acontece, por isso é que vão entrar judicialmente contra todo mundo que tiver. O Conselheiro **Carlos Alberto Calvo**, diz que muita coisa se fala. E como atua como Agente do navio, quer esclarecer, que sempre vai ter alguém envolvido, uma empresa envolvida que atua como agente. Sem querer culpar, ou dizer que alguém teve melhora ou piora. Desde o início do começo do acidente, a Capitania que chamou os Rebocadores, por exemplo, liberaram o Rebocador imediatamente, sem perguntar quanto ia custar. Como titulo de informação pro Conselho, do momento do acidente pra cá, o acidente ocorreu numa Segunda-feira a noite. Na mesma hora, minutos depois o Armador foi comunicado, o Seguro do Armador foi comunicado. O seguro do Armador é uma empresa estrangeira, o seguro não está no Brasil, está em Londres. Aqui tem um correspondente, uma pessoa que pode apagar o incêndio na hora, ouvir e passar pra Londres. Mas as pessoas tem que vir de lá pra acompanhar, porque são eles que trazem o cheque pra entregar aqui. Estas pessoas chegaram aqui na Terça-feira. Já tinham sido enviadas pra cá duas empresas de salvamento, empresas internacionais especializadas em salvamento. Uma que fez o salvamento aqui do Norma, na época que teve aquele acidente, e outra do mesmo nível, também holandesa, que são experts nessa situação. No momento do acidente, a primeira preocupação eram as vidas, que foi o resgate da tripulação que ainda estava a bordo e que conseguiu sair com vida. Infelizmente

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

houveram essas duas pessoas desaparecidas, dois já foram localizados. E naquele momento apenas a Petrobrás estava preparada pra dar o atendimento de contenção de vasamento, e não podia dar na hora porque havia um incêndio onde estava a Capitania. O Corpo de Bombeiros, os Rebocadores, a APPA, auxiliou deixando entrar as ambulâncias aqui no Cais. Porque o pessoal saiu realmente pelo cais, não tinha condições de descer pela Capitania, a tripulação não podia descer pro Píer pra fugir, e nem pular na água, que estava em chamas. Então tinha que sair pela APPA, e foi o que aconteceu, inclusive tinha um funcionário da agência a bordo, que também saiu pela APPA. Não tem nem que dizer que não permitiu. No momento só a Petrobrás tinha equipamento, barreiras de contenção, e não eram suficientes. Todas as outras empresas que hoje estão aqui, que são especializadas na limpeza da área. Hoje está aqui a Alpina, Hidroclean, e uma outra que a Cattaline tem acordo, que também não é daqui. As empresas não estavam aqui, veio o equipamento do Estado do Rio de Janeiro, é onde tem terminais da Petrobrás, veio de Itajaí também. Então não poderia Ter no mesmo horário outro acidente, Ter os equipamentos aqui. Esse equipamento tem chegado normalmente aqui na medida em que está sendo, lá tem equipamento, tem Itajaí, tem no Rio Grande do Sul, o de Itajaí já chegou aqui, o do Rio de Janeiro já chegou aqui. Tá vindo encaminhamento do Rio Grande do Sul, do Porto de Vitória. É uma questão de Logística que envolve. O representante aqui do Seguro está desde o início acompanhando as reuniões, ele também esteve acompanhando como agente do navio, e ontem as treze horas estavam aqui os representantes do seguro, que são quatro pessoas, um advogado, um inspetor, que entende da parte de navio, de navegação, e duas pessoas que são especializadas em poluição. São pessoas que viajam o mundo todo quando tem uma catástrofe. Um dos trabalhos dela é conhecido como o acidente do navio Prestigio, na Espanha, essas pessoas estavam lá, ajudaram a fazer limpeza, ajudaram a coordenar essa situação. Chegaram ontem, Quarta, as treze horas, o acidente foi Segunda-feira a noite. Eles estavam em Londres, e a mobilização foi a mais rápida que poderia ser feita. Ontem a noite também, chegaram pessoas especializadas no salvamento, em tentar para o vazamento de óleo, que ainda continua. O óleo que está vazando não é carga é o óleo da máquina, do combustível do navio. Os mergulhadores já estão aqui, e como é um caso de emergência, o Comandante já se prontificou a mandar eles, e depois dar um jeito de deliberar. São pessoas estrangeiras, porque aqui não se tem. Então todas as providências estão sendo tomadas, e acredita que agora com o tempo passado, mais e mais ajudas e condições, de limpeza, de parar o vazamento de óleo, e depois o salvamento do navio, e continua o resgate das vitimas. Agora vai começar a normalizar. E realmente o primeiro dia, o segundo dia é uma situação critica. E não há como dizer que ninguém fez nada. O Luis Henrique estava presente, como ele estava e o encontrou a noite no píer, mas ele estava de mãos amarradas. Ele foi lá presenciar, mas o Porto não tinha uma barreira de contenção. O pouco que tinha foi utilizado, não sendo nenhuma omissão. Realmente a situação, é uma situação de urgência de calamidade e requer essas atitudes. Então não é culpar um ou outro, é claro que um vai Ter que pagar a conta, mas nesse momento alguém vai Ter que recuperar. O

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá - PR
Tel. (41) 420-1142 - Fax (41) 420 -1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

Conselheiro Mauro Marder, referindo-se a declaração do Cons. Carlos Alberto, do Capitão, e a que o Pedro fez de uma forma bastante incisiva, o levou a fazer uma observação, uma denúncia criminosa. Porque o Plano de Contingência como todos estão sabendo, não funcionou. Mas é bom lembrar que em 2001 os Terminais privados tiraram a paciência, pra fazer o tal do Plano de ajuda Mútua, que seria o Plano de Contingência para os acidentes do Porto. Nunca houve um treinamento, nunca foi implantado. E Terça-feira escutou nos corredores da APPA, um funcionário da APPA procurando em uma das caixas, talvez do Ogarito, o Plano, porque ninguém tinha e sabia onde estava. Então essa conversa de criminalizar a iniciativa privada, criminalizar isso tudo, tem a omissão do poder público que é constante. A APPA não tem estrutura, nem pra corrigir bóia, nem pra contenção de óleo, não tem infra-estrutura de segurança, não tem nada. Então antes de criminalizar a iniciativa privada aqui, o poder público podia fazer as suas reflexões, pelas omissões que tem feito. Nunca houve um treinamento de segurança no Porto de Paranaguá, desde que foi implantado o PAM. Apesar das autoridades marítimas, várias delas chamarem atenção pra isso. O PAM é um Plano de Ajuda Mútua que foi confeccionado aqui, que era um plano de contingência pra acidentes no Porto, que foi implantado junto com os Terminais privados, e que não houve um treinamento. Não houve uma implantação. Isso foi ontem quando procuravam numa caixa o plano, pra saber o que fazer. Fazendo uma contraposição a essa questão da criminalização das pessoas que devem ser responsabilizadas, porque o direito prevê, que não existe erro sem responsabilidade. Mas também o estado como sempre perdulário, autoritário, e totalitário, que sempre criminaliza os outros, não é capaz de olhar no espelho e assumir suas próprias responsabilidades. O Presidente Hélio disse que o Comandante Osmar tem que sair, pra permitir uma autorização. **O Comandante Osmar** disse que tem que fazer um última colocação antes de ir embora, senão o mergulhador não desce. O casco, a seguradora cobre e vai embora. O P&Y é responsável por todas as demais responsabilidades. O problema é que isto demora. O que necessitaríamos é que alguém que tenha competência com um cheque em branco de 10 milhões, ou de 5, ou de 3, ou iniciativas públicas que banquem a coisa. E posteriormente o P&Y repassa tudo e paga, mas nenhuma empresa dessa começa a trabalhar, se não tiver o contrato firmado. O salvamento do navio está da seguinte forma, o armador está fazendo só uma primeira parte, vai seccionar o salvamento em várias partes. A primeira é só a retirada de resíduos líquidos de bordas. Tem que se identificar onde está saindo óleo, tentar fazer com que isso pare de sair, pra depois pensar em salvar o navio. Todo mundo está falando que o navio está quebrado, mas pode não estar. Tem informações que pode não estar, se não estiver, ele sai flutuando. Então não se tem conhecimento, o que precisa é se somar esforços, no sentido de resolver esse grande problema, e resolver o dano ambiental, que é coisa para três, quatro meses, e de muito trabalho, e que está sendo coordenado pela APPA, com uma comissão muito bem criada. Mas se precisa também da autoridade portuária, e como ele está apto para ajudar a Autoridade Portuária no combate aos danos ambientais, quer que ela esteja apta pra me auxiliar no ponto zero. Pra não somente abrir as coisas, e por exemplo essa questão de

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 -1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

interdição de Fospar, que teve que entender de uma maneira ambiental, ela está interditada pela forma ambiental. Então está se preocupando com lancha pequena, próxima a barreira de contenção, e a APPA está se preocupando com navios grandes. Está a disposição na Capitania, fazem reuniões diárias, com a APPA participando, e da qual vai procurando dali, tirar as soluções, pra obter o total sucesso de um grande desastre acontecido. Não se está numa situação normal, e nem de acidente, se está diante de um desastre. O **Conselheiro Ozeil,** aproveita o posicionamento do Comandante e pergunta ao Cons. Luís Henrique, se a APPA antes de baixar essa portaria, conforme as suas colocações ao assumir o Cargo de Conselheiro muito bem colocadas, não sentou com a Marinha pra conversar sobre esse aspecto da Interdição, e fez direto sem uma participação da Marinha. Até exatamente pelo que o Comandante colocou, por uma questão de emergência. Estão Ful time, 24 horas no ar, estão participando de todas as reuniões, até Meia-noite, 1 hora da manhã. Não existe cadeira pra sentar, de tantas pessoas que estão fazendo parte, e é ótimo estarem fazendo parte. Uma coisa é chegarmos aqui, todos acomodados, discutindo a matéria, outra coisa é chegar lá, e termos uma discussão toda em inglês, onde a Cattaline, sem falar do aspecto financeiro, porque o cheque já está dado. O que acontece é que estamos num problema hoje, comercial. Está se falando de quanto, não de quem vai pagar, já se tem dois pra pagar a conta, não se precisa procurar 3,4,5. Dois estão com cheque em branco. Como a Alpina é a maior e as outras duas não dão conta, é isso que está acontecendo. O Porto vai entrar inclusive com uma medida contra a Alpina por omissão. **O Comandante Osmar,** diz que a Petrobrás está tratando esse assunto, em nível dois de emergência, ela pode acionar o nível três de emergência, que vem gente de todo lugar do Brasil, vem material de todo o Brasil. O problema é que a Petrobrás não recebeu um pedido de auxílio oficial. O Conselheiro Bósio, apesar de dizer não entender muito bem o assunto, mas a única coisa que entendeu, que ficou bem claro, é que a APPA não tem coordenação com a Marinha, não é só com o CAP. Isso não pode acontecer, e como Usuário coloca seu protesto sobre esse entendimento, de que tem que haver harmonização do CAP, da APPA, da Marinha. Como Usuário protesta contra todos os encontros que não se deram, por falta de uma comunicação, de um diálogo, não só pelo diálogo, mas pelo respeito que se deve dar as pessoas e as Entidades. O **Comandante Osmar,** acrescenta que tem todo o Bom tratamento da APPA, harmonioso, sabe que as vezes se tem dificuldade, mas diz que do Luís Henrique pra baixo eles tem toda vontade de ajudar e de acertar. Mas as coisas quando se materializam, ela nem sempre se materializam como acorda. Então isso dificulta o funcionamento apenas, no mais se tem um bom relacionamento. O Conselheiro José Roberto aproveitando a presença do Sr. Pedro pergunta posiciona seu questionamento, quanto sua preocupação de não deixar entrar na Guarda Portuária nenhum maquinário de solda pro Porto. E segundo o que o Cons. Luis lhe relatou seria proibido efetuar serviço de solda dentro do Porto. Relata que estão em época de manutenção, e que no Berço 201, tem que fazer reparos na linha do transportador, tem que fazer reparos na torre móvel usando soldas, reparos também nos flutuantes que foram tirados da água. No seu caso em uma semana se

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep. 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 -1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

poder identificar quais são as etapas que apresentam alguma demora, pra se tentar solucionar, e algumas dessas etapas não dependem da Receita como já mencionado. Pra se Ter uma idéia dos números desse mês, até ontem, foram desembaraçadas 83 declarações de Importação no Canal Vermelho. O tempo bruto, mencionado pelo Conselheiro Mauro em 22 dias, nesse mês está em 18 dias. As etapas que são importantes verificar, em média os Importadores através de seus representantes levaram 5 dias pra entregar a documentação na receita. Em média também foram feitas exigências, alguma documentação que faltava, ou com erro. E também foram gastos três dias pra atender essas exigências. E essa semana foi colocado em operação, mais um módulo do sistema que mede o tempo que demora para uma desova da carga. Como tem informação só de um ou dois dias, e não é representativo, prefere não mencionar o que foi. O controle começou essa semana. O que se tem visto inicialmente, é que de dois a três dias que leva esse tempo. Se for ver cada etapa, se consegue identificar onde está a demora e pode-se atuar de alguma maneira. Está se fazendo um trabalho nesse sentido, por exemplo com o SINDAPAR, se tem um problema grande de tradução de **BL,** as traduções tem muito erro e as vezes para um despacho de Importação em virtude de erro de tradução, então já vem sendo negociado com o Sindapar, que esse fornecimento de informação dos BL seja diretamente das agências para Receita, suprimindo a etapa da tradução. Acredita que isso vai agilizar, porque se deixa de exigir a tradução que leva algum tempo, como reduz o volume de erros. Outras medidas que tem sido tomadas, também junto com o TCP, há uns dois meses diariamente se passa pro TCP, a informação de todos os Contêineres que tem agendamento para Conferência física, pra que o TCP possa se programar no menor tempo possível. Ainda esse mês, com relação ao canal amarelo, que só tem análise documental, o bruto foi de 11 dias e meio. A entrega de documentos levou em média 3,8 dias, e 4,8 dias foi o tempo necessário para o atendimento de exigências. Então em 11,6 que levou o despacho, 8,6 independem da Receita. Dependem do despachante e do Importador. Com relação ao canal verde, aquele que não tem nenhum tipo de análise a não ser análise do BL foram 533 declarações de Importação nesses 18 dias. O tempo bruto foi de seis dias, sendo que 5,44 foi o tempo pra que demorou pra que fosse entregue a documentação na Receita. Então a Receita levou em torno de ½ dia pra liberar essas cargas, se tem hoje sendo analisados na Receita 88 declarações de canal vermelho. Dessas 44 tem algum tipo de exigência, 12 estão aguardando a desova para fazer a Conferência, então das 88, 66 já foram analisadas e tem algum tipo de pendência. Ou exigência de documentos, ou estão aguardando a desova de contêineres para que seja realizada a Conferência física e 32 estão sendo analisadas em alguma etapa do processo. No canal amarelo temos hoje 16 DIs, 8 já foram analisadas e tem exigências. Relatou que pediu pra fazer esclarecimento, no sentido de mostrar que a meta de agilização do despacho, depende muito da receita, mas não só da Receita. Depende da agência Marítima, depende do despachante, depende do recinto. E na realidade tem que ser um trabalho integrado. Colocou-se no ar um sistema que permite que as Despachantes consultem qualquer documento, qualquer processo, ou qualquer DIs que esteja na Receita. Se tem

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 -1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

acesso através da Intranet, está se dando senha pra todos os representantes. Pra que eles possam consultar qualquer documento que exista, pra saber com quem está, onde está, e se existe alguma exigência para o atendimento. Pra se atingir o nível que se pretende, sem dúvida nenhuma se precisa de mais estrutura de armazenagem, precisa-se treinar os despachantes. Isso já se tem feito, já se realizou algumas palestras para os despachantes, para tentar se reduzir o nível de erro na documentação apresentada, e precisa-se também que os próprios importadores tenham mais zelo com a documentação apresentada. Tem 88 DIs de canal vermelho hoje tramitando na Receita, dessa a metade, 44 tem algum tipo de exigência. Isso é retrabalho, porque no momento que o importador cumprir a exigência,aquilo vai ter que ser analisado novamente. Então vai ter que confiscar ou voltar a atuar nesse despacho. Então pra se atingir o nível pretendido de agilidade, de rapidez, é preciso fazer um trabalho integrado que todo mundo tenha consciência que pode e precisa melhorar a qualidade de todos que atuam no despacho. Sozinha a Receita não consegue, tem um limite pra Redução, e mais do que isso vai depender muito de outros agentes. O **Conselheiro Mauro Marder** faz uma correção, que o contexto que ficou na ata, não era sobre a Receita Federal. Porque como não se estava gravando a última reunião, a discussão aqui era que houve uma denúncia a Antaq dos Retro-Terminais de Paranaguá, e dos sindicatos de despachantes sobre a capacidade produtiva do TCP, e ele estava explicando pro presidente da Anec, qual a capacidade de projeto, e que se tem essa capacidade reduzida por alguns problemas, não estava em debate a questão da Receita Federal, estava se debatendo a capacidade produtiva do TCP, e porque que houve acúmulo de cargas em outubro. Ficando fora de contexto a afirmação, porque o problema não era a Receita. **Terminais Retro – Portuários - Presidente Hélio**, comenta que a motivação da reflexão que o CAP fez, foi que a Associação Nacional das Exportadoras de Algodão, solicitou a esse Conselho que verificasse a Capacidade Operacional do Transporte Rodoviário entre os Terminais Retro-Áreo, até o terminal, e vice e versa, e ao longo desse debates, observando a conclusão que se chegou é que a APPA, se encarregaria de ser o agente Catalisador de todas as iniciativas, no intuito de buscar uma solução que viesse atender essa necessidade, e naquela ocasião o Conselheiro Mario Lobo assumiu esse compromisso, e como ele agora tomou a decisão de não aguardar a posse de seu substituto e se retirar desse Conselho. Pergunta ao Cons. Luís Henrique se daria pra ele assumir em razão da sua área de atuação essa demanda. O **Conselheiro Luís** disse que isso já aconteceu, essa mesma reclamação que chegou na ANTAQ, chegou na APPA também de alguns usuários. Fizeram uma reunião, chamaram o TCP, todos estavam presentes, tem uma Ata disto. Acha que cabe relatar na conclusão que foi uma reunião não só esclarecedora, mas produtiva, onde todos entenderam realmente terem problemas. A visão não era realmente uma falha do TCP, mas sim um problema de sincronismo dos atores. No final da reunião deu pra se perceber, até porque ele viu o resultado dessa Ata, percebeu-se que todos iriam tomar providências, ou se comprometeram com a providência. Não tem como monitorar isso, obviamente, que se tratam de terminais Retro-Portuários terceiros. O

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

representante do TCP, também se manifestou bastante Pró-ativo em resolver o problema. Enfim, a APPA fez essa intermediação, houve um debate durante algumas horas, e entendemos produtivos, na medida em que a APPA não tem como atuar, porém coordenar e tentar com que a Comunidade, as pessoas possam atuar da melhor forma possível a produzir o sincronismo e atender as demandas necessárias. O **Presidente Hélio** pergunta se essa reunião foi feita após a do CAP. O **Sr. Luis Henrique** disse que foi motivada, porque quando tiveram a visita do Sr. Sérgio Mendes, o Cons. Mauro fez aquela exposição em relação, comentando esse aspecto dos Terminais Retro-Portuários, e em seguida ele recebeu um pleito, uma reclamação, que deve ser a mesma que foi pra Antaq. Então pediu pra que convidasse todos que estavam descontentes com essa situação, e pelo que percebeu todos ficaram contentes. Estava faltando um pouco de discussão, interlocução e de entendimento. Preocupando-se em chamar de imediato. **Relatório Conclsivo do Conselho de Supervisão do Órgão Gestor de Mão de Obra - O Presidente Hélio** avançando a pauta, na Reunião passada no Relatório de Gestão Operacional do OGMO foi feito uma explanação a respeito daquela paralisação da categoria dos arrumadores. E o conselho decidiu solicitar ao Conselho de Supervisão do OGMO que fizesse uma avaliação, uma análise do fato e apresentasse a esse Colegiado. E o Conselheiro Gilberto Matozo avisou que colocasse o assunto em pauta, já que tinha feito um Consensual, ou um relatório, pra que pudesse apresentar. Aproveita a presença do Conselheiro Airton Galinári, que é integrante do Conselho, apesar de não se encontrar presente na reunião passado, pra que pudessem tratar do assunto. O **Cons. Aírton Galinari**, diz Ter comentado com o Cons. Gilberto, que esse relatório não foi apreciado no âmbito do Conselho de Supervisão. Esse relatório é unilateral, onde o Conselho não foi ouvido. E diz que é um Relatório particular da parte dos trabalhadores. Apesar de não estar na reunião. Que se tem reuniões periódicas no Conselho de Supervisão, e este assunto não foi apreciado no âmbito do Conselho. O **Conselheiro Gilberto,** Membro do Conselho de Supervisão, diz que foi feito um Relatório do que houve no Conselho dos Arrumadores**. O Presidente Hélio** pergunta se o Relatório é uma opinião do Cons. Gilberto com o auxílio do Sr. José Maria. O **cons. Gilberto** responde afirmativamente, que é o Relatório que foi pedido em Ata, não pelo Conselho. O **Cons. Fayet** coloca que o Conselho pediu um Relatório do Conselho de Supervisão do OGMO. O **Presidente** pede aos membros do Conselho que continuem trabalhando nesse sentido, e questiona quais são os membros desse Conselho de Supervisão**. O Cons. Aírton Galinari explica,** que é composto por três membros titulares e três suplentes. E que fazem parte, ele, representante dos Usuários, o Emerson, dos Operadores, e Gilberto, dos Trabalhadores. Diz que leu rapidamente o Relatório, mas não pode dizer se concorda ou não, porque pra ser um Relatório do Conselho de Supervisão, tem que passar pelo Conselho. Comenta que não é um Relatório que tem o aval do Conselho, independente do conteúdo, que desconhece. O **Presidente Hélio** relata que esse fato que acabam de refletir, da dificuldade de identificar quem compõe o Conselho de Supervisão. Ontem tiveram privilégio de se reunir com os presidentes de Sindicato, mais ou menos 12. Dentro de suas

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

iniciativas de se reunir com todos os Segmentos que tem representação no Conselho ou interesse diretamente na Atividade Portuária. E conversando a respeito da participação do Trabalhador no Conselho de Supervisão, e no OGMO. Então essa matéria foi colocada ontem, e parece que carece de maior dinamismo nesses trabalhos, porque tem a lei, estabelece que está composto, mas nominalmente não sabemos que está compondo. Por isso é preciso maior dinamismo, pra que na hora que precisar, saber com quem contar. O **Cons. Aírton Galinari** diz que o Conselho se reúne dentro das delegações dispostas na lei, se tem reuniões pra definição, uma das principais funções dele, que é a definição do número de registrados por categoria. Tem religiosamente se reunido mensalmente e até onde sabe é uma definição do próprio CAP, os Blocos fazem as indicações. Não sabe uma forma de tornar mais ágil, uma vez que as funções dele, dentro do que se propõe a própria lei, ele tem cumprido. O **Conselheiro Mauro Marder** se desculpa pela brincadeira, mas diz que tem um quarto bloco trabalhando lá, um bloco fantasma, que se chama Ministério Público Federal, que questiona na Justiça todas as decisões do Conselho de Supervisão. O **Presidente Hélio** disse que a que pés o Conselho está funcionando, se ele não foi capaz de dar uma resposta a esse CAP, que foi um pedido de uma avaliação, de uma situação que foi relevante. Ele não foi capaz de se reunir e prestar essa informação ao Conselho. O **Conselheiro Aírton** coloca que poderia Ter sido melhor direcionado, mas foi falta de esclarecimento, por desconhecer o assunto e não Ter participado da reunião do CAP, talvez uma falha sua. A **Conselheira Maria do Socorro – U**ma é questão do Conselho de Supervisão, a outra é que sejam ouvido os trabalhadores, pois já que foi ouvido o Ogmo. Pede que a pessoa que foi convidada pudesse usar a palavra. O **Presidente Hélio,** para fechar a questão de Estrutura e Funcionamento do Conselho, é interessante de acordo com o Estatuto do Ogmo, por crer que Estatuto estabelece a participação do Conselho, e todas as atribuições e competências do Conselho de Supervisão. O que conhece é que os Conselhos de Supervisão tem um Coordenador, por isso faz o apelo que esse coordenador possa também ser alcançado, no momento em que se solicita uma informação dessa natureza. E que ele tenha a autonomia de reunir seus pares e de prestar informação que o Conselho pediu. O **Conselheiro Aírton Galinari** informou que o Conselho tem três membros de poderes igualitários, participa a deles seis anos e nunca alguém dentre os três foi considerado um coordenador, sempre houve um consenso na reunião dos três desde a época de sua fundação. Nunca definiu-se um representante, o que pode ser até uma idéia de deixar um representante primeiro junto ao CAP. Mas o funcionamento até então é que quando se tem um assunto que é pertinente ao Conselho, esse Conselheiro tem liberdade para convocar reuniões extraordinárias, a exceção da ordinária que é mensal, toda última Quinta-feira do mês. Que pode ser discutido na próxima reunião. E não discorda que o Relatório seja apresentado. O **Conselheiro Fayet** disse que na Reunião passada, página 5, estabeleceu-se que o Conselho de Supervisão, deveria fazer um relatório Conclusivo sobre os problemas havidos, se não houver consenso gostaria de Ter os três relatórios, porque vai Ter que encaminhar isso a AEB, que lhe pediu, e também a Comissão Portos. Que

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

precisa dessas posições, mesmo que sejam divergentes. Seria fundamental ter um relatório além desse apresentado, ou outro relatório que seja do Conselho, ou que seja das partes que não sejam consensuais. Mas é fundamental que não se perca a necessidade de ser apresentado. O **Sr. José** Maria comunica que o Sr. Gilberto lhe pediu para fazer um apanhado geral daquilo que acabou redundando com os acontecimentos do 5C. E parece que seria interessante voltar ao ponto inicial desse problema, que foi um processo movido pelo Ministério Público do Trabalho, em face do Ogmo, para discutir cumprimento do intervalo de onze horas. Na primeira audiência o Ogmo não se sentiu em condições de fazer audiência, e pediu a presença dos sindicatos dos estivadores, porque a documentação que havia no processo, indicava que os estivadores não estavam cumprindo aquela jornada de onze horas. Houve uma Segunda audiência com a presença do Ogmo e estivadores. Os estivadores pediram que houvesse uma terceira audiência com a presença de todos os Sindicatos, e foi ai que os Arrumadores passaram a fazer parte desse processo. Naquela ocasião, na terceira Audiência, o Ogmo informou que não poderia cumprir a escala de onze horas pelos próprios trabalhadores. Momento em que o Sindicato dos estivadores, apresentou uma proposta que imaginava solucionar o problema, que era no sentido de que a escala dos estivadores continuasse sendo feita na sua sede original, através de escaladores contratados pelo Ogmo, naquele prédio que seria Cedido pelo Sindicato ao Ogmo. Essa proposta teve algumas divergências, mas no geral foi aceita pelo Ogmo, pelo Ministério Público. Esse acordo de cessão do prédio da Estiva para o Ogmo, e a escalação sendo feita por trabalhadores contratados pelo Ogmo, mas indicados pelos estivadores, acabou sendo homologada pelo juiz naquela ocasião. Quando consultaram o Sindicato dos Arrumadores, esses entenderam fazer a mesma proposta, e ceder seu local de chamada. A chamada é feita por trabalhadores indicados pelos arrumadores, e então o Ogmo passa a fazer a chamada, mas o Ogmo se recusou a fazer esse acordo que fez com a estiva, a fazer com os arrumadores. Entendendo que teriam que ser escalados no armazém 5C. Então os arrumadores se viram na obrigação e no direito de questionar da Justiça esse tratamento, que estava sendo desigual. Se a Estiva podia fazer sua escala no seu prédio, porque os arrumadores não podiam também. Houve acusações de que o Sindicato teria feito diversas ressalvas, mas na realidade não era isso. O Sindicato sabendo que o juiz se manifestasse de um tratamento que entendia não estar sendo feito da mesma forma. Houve uma determinação do juiz para que houvesse uma inspeção no armazém 5C pela DRT. Essa inspeção verificou que o armazém 5C não possuía condições de atender os trabalhadores por questão de segurança. O juiz determinou que fosse feito um laudo, como foi feito, e que o Ogmo cumprisse as determinações do laudo. Acesso de emergência, iluminação, ventilação e tudo mais. Essas obras foram feitas, e quando o OGMO encaminhou o laudo de engenharia para o juízo. Encaminhou um parecer do seu engenheiro responsável, que não foi lido pelo Ogmo, e dizia que o local destinado para os arrumadores era insuficiente pro número de trabalhadores. Esse aspecto foi informado pelo Sindicato, que o local não era suficiente. A planta que a engenharia encaminhou para o Ogmo, e que está no processo informava que

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

o espaço para os estivadores era de 1000m², e o espaço para os arrumadores era de 280m², e era correta a posição do engenheiro. A juíza determinou ao DRT, que fizesse uma inspeção, para ver se o local estava de acordo, e a juíza então determinou que a escalação fosse feita no 5C. O Ogmo informou ao Sindicato que a escalação do dia 14 seria no 5C. A Diretoria do Sindicato informou a sua categoria. E os trabalhadores entendendo ainda que a relação não era igualitária em relação aos estivadores, não compareceram ao trabalho no dia 14. Foi uma decisão da categoria. No dia 14 a tarde, o Sindop convocou os Sindicatos na sua sede, e informou que não tinha relação com a decisão do Ogmo. Naquela mesma reunião o Wanderley, do Sindicato dos Arrumadores, recebeu uma notificação, através do Oficial de Justiça de que se não comparecesse a chamada das 19:00h haveria um multa de R$100.000 por período. Entraram em contato com o Dautro para que fizessem uma reunião, que foi às 16:00h, com o Dautro, e trabalhadores do Sindicato dos arrumadores. O Sr. Dautro garantiu que a chamada seria feita nos mesmos moldes em que ela estava. Os trabalhadores, aquela comissão entenderam que era razoável. O Presidente foi a sede do sindicato naquele final de tarde e informou o que a Comissão havia acompanhado, e que a escalação seria no 5C, às 18:30h os trabalhadores começaram a chegar no 5C, tinham mais de 300 trabalhadores, num espaço de 280m², o que significou que o espaço era insuficiente, os banheiros estavam entupidos, não havia lugar pra sentar. A situação foi se degradando porque a escala não iniciava. As luzes se apagaram, não se sabe quem apagou. O oficial da justiça estava presente, assim como o Presidente do Sindicato, e a Diretoria. Um dos extintores de incêndio foi acionado exatamente numa das portas de emergência. Uma porta que se for verificada tem 2mx2m. Luz apagada, extintor ligado, fumaça, as pessoas que não entendiam o que estava acontecendo se desesperaram, e tentaram sair pela Segunda porta de emergência. Eram 300 homens tentando acessar uma porta de 2,5x2,5m. Houve o tumulto, e a partir daquele momento aconteceu aquele problema, que todos perceberam depois. Não havia um policial militar, nem dentro, nem fora. Não estava nenhum diretor do Ogmo presente, para acompanhar a chamada. A polícia chegou meia hora depois, viu a situação e não ficou, era só uma patrulha. No dia seguinte, dia 15, Sexta-feira, enquanto o Ogmo tentava um novo local de chamada através de acesso do Porto, tentar fazer na Oficina. Ele próprio desceu de Curitiba para falar com a Juíza do trabalho. O que não foi uma atitude adotada pelo Ogmo, foi adotada pelo Sindicato dos Arrumadores. Desceu de Curitiba direto pra Junta do Trabalho, pediu pra cancelar a audiência que os estivadores estavam tendo, pra falar com ela e lhe dizer que os trabalhadores querem trabalhar, que estavam ontem pra trabalhar, e que faltou capacidade gerencial pro Ogmo fazer a escala. E o único local hoje pra se fazer a escala, são seus locais originais de trabalho, tanto do arrumador, como da estiva. Essa foi uma atitude dos Arrumadores, que falou com a juíza e explicou a situação. A Juíza pediu que os representantes do Ogmo e do Sindicato comparecessem a Junta do trabalho e lá 19:00h, deu um despacho autorizando que a escala fosse feita nos locais originais dos sindicatos. Na sede da Estiva, e na sede Arrumadores, e então a escala foi feita nos dois primeiros dias com escolta policial, e

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

tem sido feita até agora de maneira correta. Ponderou ter feito o relatório de acordo com a visão que tem do processo. Sendo uma opinião pessoal de quem atua no processo. Porque os problemas que enfrentaram no dia 14 no armazém 5C. , tiveram início em junho, ou julho de 2000, quando o Ogmo não aceitou fazer com os arrumadores, o mesmo acordo feito com os estivadores. Criando uma disparidade de tratamento, com trabalhadores que são iguais, e a partir daí houve um mal-estar que se prolongou por quatro anos. É preciso dizer que as pessoas que começaram o tumulto não eram arrumadores, porque ouviu várias pessoas gritando que não eram. Não pode dizer que viu, porque as pessoas que viu, algumas nem conhece. Essa é uma opinião pessoal. Que o problema surgiu em 2000. A **Cons. Maria do Socorro** agradece ao Conselho, pis é muito importante ouvir os dois lados. Disse também que esteve conversando com o advogado do Sindicato, que tem uma colocação bastante serena. Porque normalmente os problemas desse gênero, quando ocorrem com trabalhadores, tem um histórico anterior. E normalmente se deixa a coisa avançar, para situação mais conflitante, pra depois resolver. Conversou anteriormente com o advogado do Sindicato e com os trabalhadores e a questão é que são pessoas iguais, tratadas de forma diferente, e resulta no que resulta. O **Conselheiro Leonardo** disse que se tem em Paranaguá dez anos de órgão-gestor, e todos sabem que o Órgão-Gestor também é arrecadador, que busca recursos no Operador, pra viabilizar o trabalho. E como associado do Sindicato, como trabalhador avulso percebe que o Órgão Gestor não investe, se surpreendendo que em dez anos, ele ainda esteja com prédio emprestado da APPA. Se surpreende por ver ele querendo colocar 1000 pessoas, onde só cabem 200, querer tratar de um processo, mas não dar recursos pro Trabalhador. O trabalhador está se sentindo órfão, porque está sendo desvinculado dos sindicatos, sem nada sendo ofertado. Quando a lei é imposta só pro lado que prejudica, você começa a se revoltar. O **Conselheiro Ariovaldo** expressa seu agradecimento ao Bloco dos trabalhadores, e salda a presença de mais um conselheiro que é o Leonardo. E que estão procurando o melhor possível. O Órgão dos trabalhadores, em conjunto com o Operador Portuário, pra se terem Porto tranqüilo, que dê produção e riqueza para esta nação. O **Conselheiro Mauro Marder** esclarece como Operador Portuário, e Diretor do OGMO, que essa é uma visão dos trabalhadores, porque da maneira que foi contada parece que foram os Operadores Portuário que quebraram o 5C. E não tinha nenhum Operador Portuário lá dentro, só tinha trabalhador avulso. As questões que levaram a isso são discutíveis, mas não se vai provocar um debate aqui, porque não é o ambiente. Essa questão de arrecadação do Ogmo, que é uma instituição pública, instituída por lei, e tem suas contas transparentes, publicada em jornal, acessíveis a qualquer operador, e trabalhador, o que não acontece com os Sindicatos. Resultado na Auditoria no Complexo do Corredor de Exportação. **Comissão de Acompanhamento de Treinamento Portuário -** adiado para próxima reunião. **Resultados da Auditoria nos Terminais do Complexo Corredor de Exportação** O **Cons. Luis Henrique** disse que desde que passou a fazer parte dessa demanda, e principalmente quando o Dr. Sérgio Mendes as diferenças de peso, e figura terra bordo. No dia seguinte se criou um grupo de Trabalho, na

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

verdade remodelaram a portaria que já existia, inseriram mais alguns componentes pra facilitar, e dar mais agilidade no trabalho. Esse trabalho foi iniciado no dia seguinte da última reunião e foi liderado pelo Dr. Clauber, que é Engenheiro do Porto, que hoje atua no Silo. O **Sr. Clauber** disse que junto com os terminais, chegaram a conclusões, que partiram de várias pessoas, de todos os terminais. Foram feitas várias reuniões com os Operadores, com as Controladoras, com a Receita Federal, e nesse âmbito de reuniões, chegaram a conclusões que ouviram de todos. Em cima da Ata das reuniões vai ser feita uma Regulamentação, para que todos os Terminais envolvidos cumpram. Lê a Ata da última Reunião: Tendo em vista os trabalhos dessa Comissão no sentido de diagnosticar os problemas que envolvem as divergências entre as figuras, terra, e bordo, amplamente divulgados na mídia nacional e internacional. Questionamentos da Bov/Anec, diversas cartas dos Comandantes de navios, e remarcações de BL. Após várias reuniões com os terminais interligados do Corredor de Exportação, Inmetro/Ipen, Receita Federal, peritos de Draft e controladores, prestadores de serviço complexo do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá, e ainda com o propósito de promover ações no sentido evitar futuros questionamentos, essa Comissão de Auditoria dos Terminais, concluiu. Foi dividida a Comissão em duas partes, a primeira parte pra resolver o problema, evitar que ele continue ocorrendo, e a Segunda parte, a qual se chegou a uma conclusão, seria onde se verifica o que já ocorreu. A primeira decisão, o primeiro consenso foi que, "deverão ocorrer verificações com mais freqüência pelos Órgãos Oficiais, e uma fiscalização mais efetiva durante o embarque." Tiveram a presença do Ipen, e as partes seguintes concordam que o Ipen impôs algumas medidas a serem tomadas pelos envolvidos, tipo data, condições pra que ele faça as verificações. Depois "se estipula que a Autoridade Portuária deverá agir de maneira mais rigorosa, para evitar divergências terra-bordo. Por exemplo os Terminais interligados, que porventura, se neguem a fornecer cópias do certificados de aquisição nas datas estipuladas pela APPA, fiquem impedidos de embarcar em Operação simultânea, com o Terminal certificado. Quando houverem divergências nas figuras terra-bordo, sejam checados, os procedimentos de ambas as partes, vistoria das balanças, e dos procedimentos de arqueação. Aplicar as penalidades previstas no Regulamento de Exploração dos Portos de Paranaguá e Antonina e Normas de Pré-Qualificação do Operador Portuário. As ocorrências alegadas ocorrem com maior freqüência nos navios que atuam no sistema Público. As partes envolvidas solicitaram que seja feita uma retenção do navio quando houvesse divergência de peso, e que a verificação acontecesse enquanto o navio estivesse nas áreas do Porto Organizado de Paranaguá. Sugeriram que as despesas decorrentes fiquem para parte faltante. Os envolvidos sugeriram a instalação de dispositivos que pudessem conferir ou reforçar a segurança dos procedimentos de embarque. E que pudessem funcionar como contra-prova dos volumes movimentados" Já se está fazendo teste com esses dispositivos. Em cima de todas as Atas, vai ser feita uma Regulamentação, para que todos os envolvidos cumpram, e com isso evitar que os questionamentos terra-bordo continuem. O **Cons. Luís Henrique** – é importante colocar que esse trabalho foi amplamente discutido com

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

todos os representantes, formalmente indicados pelos Terminais. Então tudo que foi colocado nessa e nas outras atas, foi com pessoas oficialmente designadas. Foram ouvidas também o pessoal do draft, da Receita Federal, das Classificadoras, Inmetro, essas entidades certificadoras, no sentido de promover e conseguir um consenso, pra que esse regulamento que venha ser escrito. Porque segundo o Clauber que é o Presidente da Comissão, que a idéia é que esse Regulamento saia das Atas, pra que na frente não haja discussão, de que um está sendo prejudicado. Não entendem como resolvido uma das partes no processo de Regulamentação, é criar um Grupo efetivo de Monitoramento de Full-Time. Os Terminais vão nomear as pessoas, e se existir divergências a exemplo de um plano de Segurança, vai se chamar as pessoas e tentar discutir o problema, não no sentido de punir. O **Cons. Silvio Gori,** rapidamente relata sobre a **Comissão dos Fundos, Funport, Funmar e Funsilo**. A Comissão não se reuniu pra tratar especificamente sobre o Fundo, mas o que todos receberam, foi a titulo de informação. Houve uma revisão do Demonstrativo da Receita dos Fundos, apresentada pelo Chefe da Divisão Financeira da APPA, e inclusive houveram alguns estornos, ele explicou como ocorreram essas diferenças. E a Comissão tem que analisar pra poder dar validade, mas acredita que essa é a proposta dos fundos. Proposta Orçamentária da APPA, exercício de 2005, apresentada através do Ofício 362/04 de 15/10. Tomou a liberdade de analisar essa proposta do Porto, essa questão dos fundos, dos programas que se coloca como utilização dos fundos, fazendo um demonstrativo. Com exceção da dragagem, que temos com contratação a Bandeirantes, e estudos que consta contratado. Mas as obras estão em fase de preparação e não foram ainda contratadas. Não consta informação sobre andamento e estágio da mesma. Todo mundo recebeu anexo a esse informativo, o que realmente a APPA está programando para a infra-estrutura marítima, a infra-estrutura de acostagem, e infra-estrutura terrestre. Somente a Bandeirantes que é contratada, o restante está em preparação, em contratação. E não se tem uma informação mais precisa. Cronograma gastos é previsto para cinco anos: Infra-Estrutura Marítima gastaria 75 milhões, Infra-Estrutura Acostagem, 3 milhões e 800, Infra-estrutura Terrestre 24.085. No ítem três, diz Ter tomado a liberdade de fazer a projeção da Receita dos Fundos. Uma projeção considerando a média mensal de arrecadação nesses 22 meses. Financeiro considerou 50%. Considera para o final de 2005, vai se Ter 19 milhões no Funsilo, 3,31 milhões no Funport, e 62 milhões no Funmar. Considerando que esses programas sejam aplicados, sejam executados, dentro do prazo, dentro do cronograma, e que o CAP possa também apreciar as obras, as prioridades, pode se dizer que isso seja executado. Considerando até o plano de cinco, vai se Ter um superavt de 23 milhões no Funsilo e no Funport. E dentro do Funmar, que um fundo de dragagem se teria um défict de 13 milhões, mas considerando que já foi resgatado 15 milhões, se teria um superávt de 15 milhões. O aumento da tarifa Portuária estará vencendo, deverão retomar aos patamares anteriores, aplicação dos aumentos hora autorizado em 2006. O **Conselheiro Fayet,** aproveita a presença da Cons. Manoela, para relembrar que tinha pedido ao **Cons.** Luís Henrique, que se tivesse um projeto global da reforma do Cais. Não pode se fazer

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 -1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

uma coisa fragmentada, deficiente, tem que se fazer uma obra definitiva, pensando no futuro. Se tem a expectativa de que venha para o CAP, um projeto de reforma do cais, porque querem entrar em cima disso, inclusive com as bancadas. O **Presidente** observa que os relatores das Comissões estão trabalhando, mas pede o esforço do conjunto para que atuasse. Para que se chegue a um nível mais afunilado. Dando prosseguimento a reunião. O **Presidente** falou que gostaria de justamente abordar esta reflexão. **Comissão de Acompanhamento do Regulamento de Exploração dos Portos e do Regimento Interno do CAP** – Proposta de regulamento para funcionamento das Comissões Internas do Conselho – Cons. Mauro Marder: coloca que o Relatório de sua Comissão foi concluído, mas não há tempo de encaminhar aos Conselheiros para conhecimento, desta forma se compromete a encaminhar durante a próxima semana para contribuições e aprovação na próxima reunião. **Assuntos Gerais - Presidente Hélio**: coloca que a matéria então ficaria para a próxima reunião. Lembra à Comissão Tarifária que a Proposta Orçamentária da APPA para 2005 já foi recebida e precisa ser analisada o mais breve possível pela Comissão, solicitando empenho neste sentido, para que na próxima reunião se delibere sobre o assunto. Informa que o Comandante Osmar estará sendo transferido da Capitania de Paranaguá, para uma outra missão, diante disso, sugere que o CAP adquirisse alguma lembrança simbólica para entregá-lo na próxima reunião, para isso gostaria de ouvir sugestões ou opiniões. **Cons. Mauro Marder:** destaca que a próxima reunião é a última do ano quando tradicionalmente é feito um almoço, desta forma, gostaria de oferecer um almoço no TCP e desde já convida a todos. Cons. **José Roberto**: coloca que sobre a Proposta Orçamentária, foi combinado que o Cons. Luiz Henrique além de ter encaminhado ao CAP, faria uma explanação ao Plenário para daí sim a Comissão reunir-se, e opinar sobre o orçamento. E fazer o Relatório para posterior votação. Presidente **Hélio**: coloca que existe uma certa urgência na análise da matéria, que existem Assessores Técnicos designados pela APPA para auxiliar os trabalhos das Comissões, decidindo-se que a Comissão se reunisse com apoio desses Assessores, fosse feito o Relatório e apresentado, e se necessário seria feita a exposição pelo Cons. Luiz Henrique. Informa também que na última reunião, visitou a Capitania dos Portos, e ontem a noite esteve na Associação Comercial, ACIAP, onde estavam o Cons. Silvio Gori e o Cons. Sidney. Coloca que o Cons. Ozeil apresenta um convite a todos para uma sessão solene a acontecer amanhã na Assembléia Legislativa em homenagem à Consciência Negra, ao dia do Zumbi dos Palmares. Destaca que havia sido convidado para compor a mesa de honra, mas que não poderá comparecer, por motivos operacionais e técnicos da APPA em possibilitar isto, indaga aos demais Conselheiros se teria alguém que pudesse representar este CAP. Sendo que o Cons. Sidney se dispôs a representar o CAP no evento, o que foi aprovado por todos. Cons. **Mauro Marder**: solicita ao Conselho que fosse enviada uma correspondência ao IBAMA pedindo explicações do porquê os procedimentos de fiscalização daqui são tão diferentes, mais burocráticos e demorados do que os do Porto de Itajaí. E também esclarecimentos do porque os procedimentos de pesagem são tão diferenciados, pois aqui é feito um procedimento de acordo com o ISPS –

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

Code e em Itajaí e São Francisco do Sul não fazem, pesagem de mercadoria, apesar de estar funcionando lá o ISPS. Presidente **Hélio**: sugere e indaga ao Cons. se poderia ser convidado um representante do Ibama para que possa comparecer na próxima reunião e esclarecer isto, o que foi aceito e aprovado pelos Conselheiros. **Cons. Mauro**: destaca que de acordo com o Isps Paranaguá está fazendo o procedimento correto, em Itajaí é que isto não está sendo feito, até porque não está havendo fiscalização da Antaq e dos órgãos competentes. Que faça-se cumprir lá, o que os armadores estão pedindo a muito tempo. Está havendo sobrepeso de carga, saindo de Itajaí, e São Francisco, e os planos de carga estão todos furados. Como já aconteceu aqui anteriormente com o Ministério da Agricultura, que se iniciou um processo administrativo pedindo explicações, que foram dadas, e algumas coisas se resolveram. A mesma coisa aconteceu com a Receita Federal que não é mais um fator de competição entre os Portos. Mas continua-se com o problema do Ibama, e a questão de pesagem nos Portos de lá. **Presidente Hélio:** coloca que em relação a isso seria bom ouvir futuramente os representantes da APPA e da Cesportos, que provavelmente teriam maiores informações a fornecer. O Conselheiro Mauro diz que não se fez entender, e que quer saber porque em Itajaí e São Francisco, não se está exigindo a pesagem da carga. **Falta de Dragagem em Antonina** - Cons. **Maria do Socorro**: Disse que trataria de um tema longo, mas que o faria curto. Esteve com os trabalhadores de Antonina na semana passada, e a situação em Antonina é extremamente grave. E muito mais grave do que o próprio Cons. Juarez está colocando aqui. A 15 dias foram demitidos 40 trabalhadores, há mais 19 para serem demitidos essa semana. Os trabalhadores avulsos perderam cerca de 70% das chamadas, e estão totalmente desesperados com a situação. Devido à falta de dragagem do Canal de Antonina, havendo inclusive uma ameaça de fechamento da BR 277 pelos trabalhadores, como forma de chamar a atenção à gravidade do problema e sua situação. Sr. **Juarez**: relata que se tem perdido carga efetivamente em razão do calado, que era de 10m a dois anos atrás e agora é de oito, e não é menor, porque a Capitania tem sido condescendente, tem uma margem de segurança que abriu mão, por conta da capacidade técnica da praticagem. E se tem operado só nas melhores marés, e na luz do dia, porque a própria iluminação do canal não foi restabelecida. E a situação é crítica. As demissões de funcionários do terminal, começaram a acontecer, e a uma falta de escala, que se reflete na ociosidade dos avulsos. Destaca que foi restabelecido diálogo com a APPA sobre a dragagem, a 40 dias , a partir de uma decisão do governador. Por outro lado existe o problema do Contrato com a Bandeirantes, o qual não prevê dragagem em Antonina. A questão ambiental foi solucionada, mas o equipamento que a Bandeirantes tem que ser compatibilizado com a autorização estabelecida. Os custos de dragagem lá, são diferenciados do Contrato estabelecido. A expectativa, e a última informação que recebeu da APPA é que estaria sendo formatada uma solução, a qual seria encaminhada ao CAP. Tem sentido uma boa vontade muito grande por parte dos técnicos da APPA para resolver os problemas, mas por outro lado, a compatibilização das variáveis dificultam estas soluções. Enfim a situação hoje é crítica, mas crê numa breve e urgente solução. Sr. **Leopoldino de Abreu**

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

Neto: endossa as palavras do Sr. Juarez, demonstrando sua preocupação com a situação atual de Antonina que é preocupante, não só em relação ao terminal da APPA, mas principalmente em relação aos outros terminais que envolvem um número maior de trabalhadores, mas espera e acredita numa solução em breve. Cons. **Fayet**: coloca que a situação de Antonina é uma conseqüência lógica de uma série de irresponsabilidades cometidas pela atual administração da APPA, . Esta questão foi tratada e alertada há muito tempo, houve aproximadamente a uns 18 meses, uma repactuação extremamente mal feita com a Bandeirantes, que não passou no CAP, foi extremamente mal feita uma. Destaca que fez questão de registrar estas denuncias em várias atas. Houve uma segunda repactuação, inclusive após o representante da Bandeirantes Ter sido chamado de bandido em uma reunião onde estavam os membros da Comissão de Fiscalização da Assembléia Legislativa. Houve uma outra repactuação, e a questão básica não foi resolvida. Gostaria de registrar que fez estas denúncias através de vária instituições, levando este assunto a todo o Governo Federal, a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil, a qual representa a Associação na Comissão Portos, Ação Empresarial. Foi levado esse assunto a Ministro, a Antaq, a todo Governo Federal, também a Federação da Agricultura do Paraná, que também levou este assunto a outras entidades congêneres, as quais trataram de se esconder para não terem atrito com o Governador. Então observa-se uma série de omissões por algumas áreas, principalmente de autoridades federais, caracterizando uma irresponsabilidade na sua missão institucional de preservar o patrimônio público, o funcionamento das instituições e o cumprimento à legislação. Então quando vê este expediente 331/04 da APPA remetido ao Ministério dos Transportes, entende realmente que só tem uma solução para o Porto de Paranaguá, que é a intervenção federal. Estes problemas não são recentes, estão sendo tratados há questão de 02 anos, desta forma, sugere que deveria ser reiterado, ao Ministério dos Transportes, à Antaq, ao Ministério Público Federal, ao Tribunal de Contas da União, que a questão da gestão da dragagem no Porto de Paranaguá está levando à inviabilização dos terminais do Porto de Antonina. Destaca que continuará denunciando como sabem que faz, inclusive dizendo como o disse pessoalmente ao Sr. Diretor da Antaq e ao Sr. Ministro Alfredo Nascimento, que eles estavam se omitindo no exercício de suas missões institucionais. Relata que agora que por decisão da Comissão Portos, estas autoridades estão sendo denunciadas por omissão ao Ministério Público Federal e á Controladoria Geral da União, solicitando também responsabilização das Autoridades por danos materiais e pessoais que estão acontecendo na área do Porto Organizado de Paranaguá e Antonina. Presidente **Hélio**: indaga aos Conselheiros se haveria alguma outra sugestão para tentar resolver imediatamente a questão de Antonina. Cons. **Maria do Socorro**: teme que não se consiga mais contornar a situação com os trabalhadores se não for resolvido de imediato, pois estão cansados de ouvirem que a semana que vem se resolve, e a cada dia estão perdendo trabalho, e que, disso resulte um conflito e uma possível obstrução da BR. O **Presidente Hélio** aproveita a presença do Cons. Juarez e Leopoldino, respectivamente diretor do Terminal, e do Porto. Pergunta que

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420 –1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

ação poderiam empreender de imediato, porque qualquer outra vai Ter que percorrer a burocracia. Cons. **Juarez:** destaca que nas últimas semanas tem havido um empenho gigantesco da APPA na busca de uma solução, mas está não é uma coisa simples, tem que haver uma solução operacional, ambiental e jurídica, sendo a menor a financeira. Tem sido feita uma negociação árdua com a Bandeirantes nos últimos dias, para se compatibilizar preços e se propor um aditivo, que vai ser encaminhado ao CAP. A **Cons. Maria do Socorro** disse que se esse aditivo for encaminhado ao CAP, que se faça uma Reunião Extraordinária, se esse assunto efetivamente chegar ao Conselho. Presidente **Hélio**: sugere que os representantes da APPA no CAP, empreendessem esforços para resolver esta questão urgentemente, se não for resolvido, daí sim, se encaminharia as correspondências sugeridas pelo Cons. Fayet. Cons. **Fayet**: coloca que não abre mão se sua solicitação, que tem ser feito independente de qualquer outra medida, preocupa-se pois todas estas renegociações ao largo estão eivadas de irregularidades e , agora talvez se aproveite para tentar validar isto. E ele como Conselheiro não irá revalidar negociações feitas na atual gestão. Foram feitas duas repactuações com a Bandeirantes na atual gestão, à revelia do CAP, e segundo informações estão eivadas de irregularidades. Então agora podem ser capazes de montar um pacote para validar as coisas feitas lá atrás. Alerta que não aceitará isto. Destaca que se for para resolver o problema de Antonina, ajudará, desde que haja um respaldo jurídico muito forte. Cons. **Juarez:** destaca que a situação é extremamente delicada, e pelo que entendeu, se a Administração encaminhar alguma coisa ao CAP será específico para a questão atual de Antonina, não se reportando à questões anteriores. Entende que seria muito bom se este CAP tentasse esgotar todas as possibilidades de negociação, pois já houve um esforço muito grande para se restabelecer diálogo. **Presidente Hélio**: considerando todas as ponderações e propostas decidiu-se por se conceder um prazo mínimo de uma semana para a busca de uma solução para o problema de Antonina, em não havendo resultados será feito um outro encaminhamento à matéria. Coloca que o Relatório Gerencial e do Ogmo já foram distribuídos e são auto explicativos não havendo necessidade de abordá-los. Nada mais havendo a tratar o **Sr. Presidente** encerrou a reunião, agradecendo a presença de todos, e confirmando a Reunião Ordinária para o dia 16 de dezembro de 2004, às 09h00, tendo eu **Rosa Shimoisa Ebina**, _____Secretária Executiva, lavrado a presente Ata que segue assinada pelo Presidente, demais Conselheiro e Convidados.

CONSELHEIROS:

Hélio José da Silva _____

Mário Marcondes Lobo Filho _____

Juarez Moraes e Silva _____

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 420-1142 – Fax (41) 420-1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

Maria Manuela de Oliveira _____

Luis Henrique T. Dividino _____

Carlos Alberto Silveira Calvo _____

José Silvio Gori _____

Mauro Fontoura Marder _____

Carlos Roberto Frisoli _____

Jorge Tacla Filho _____

Carlos Gilberto Guadhaim Matozo _____

Ariovaldo Barbosa José _____

Maria do Socorro de Oliveira _____

Zulfiro Antônio Bósio _____

Ozeil Moura dos Santos _____

Luís Antônio Fayet _____

Aírton Galinari _____

Sidney Pinto _____

José Roberto Almeida Corrêa _____

Luis Henrique Ross _____

João Gilberto Cominese Freire _____

Luiz Antônio de Mattos _____

CONVIDADOS:

Capitania dos Portos do PR. – Osmar Pedro da Cunha _____

Receita Federal – Marco Antônio Franco _____

FAEP – Nilson Hanke Camargo _____

APPA – Pedro Dias _____

APPA – Leopoldino de Abreu Neto _____

APPA – Clauber Angelo Candian _____

SINDAPAR – Pedro Lopes de Oliveira _____

Sindicato dos Arrumadores - Leonardo Luís Vicente _____