

ATA DA 157ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Aos vinte e seis dias do mês de fevereiro de 2007, na sala de reuniões do CAP, Paranaguá - PR, às 09h, sob a presidência do Sr. Hélio José da Silva reuniu-se o Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Paranaguá - CAP, com a presença dos **Conselheiros**: Marcos Maia Porto, Sérgio Botto de Lacerda, Antonio Ricardo dos Santos, Ruy Alberto Zibetti, Admilson Lanes Morgado Lima, Carlos Alberto Silveira Calvo, Sandro Flores Monteiro, Jeferson Hining, Edson César Aguiar, Osmar Petersen, Carlos Antonio Tortato, Geremias Thomaz de Souza, Maria do Socorro de Oliveira, Wilson Moraes da Silva, Zulfiro Antônio Bósio, Luiz Antonio Fayet, Aírton Galinari, Sidney Pinto, Evandro Pause, João Gilberto Cominese Freire, Hário Tieppo Junior; **Convidados**: CPPR - Cmte Marco Antonio de Amaral Silva, CF Carlos Eduardo Vidal, Cmte Arthur Luiz de Amorim Moura, SINDAPAR - Laís Sávio, FAEP - Nilson Hanke Camargo, Receita Federal - Fernando Muller, APPA - Daniel Lúcio de Oliveira, Renato Nickel Veiga, Priscila Mello, Ogarito Borgias Linhares, Clauber Candian, Leopoldino de Abreu Neto, OGMO - Ismael Pires Neto, IBAMA - Lício Domit, ANTAQ - Uirá Cavalcante Oliveira, ADM - Ronaldo Zucarelli, SINDOP - Ana Lúcia Ferreira, Prefeitura Municipal Pguá - Leonardo Vicente, Instituto Gênese - Marcelo Rocha Holmo, FIEP - Mário Stamm; I - **ABERTURA DOS TRABALHOS** - O Presidente cumprimenta e agradece a presença de todos, registrando a presença dos convidados, e a compreensão em atender a alteração da data da reunião. Registra a presença do Dr. Marcos Maia Porto, Presidente do CAP do Rio de Janeiro, e que assumirá como suplente do Presidente do Porto de Paranaguá, e o Sr. Uirá Cavalcante Oliveira, presidente do CAP de Suape - Recife. II - **DISCUSSÃO E APROVAÇÃO DA ATA RELATIVA À 156ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CAP** - Secretaria do Conselho - A Ata foi distribuída com antecedência, sendo Aprovada por unanimidade pelos Conselheiros. **Comandante Arthur** - Disse que como não foi possível deixar suficientemente claro na última reunião a explicação sobre dragagem, foram feitas as seguintes colocações: Quanto à questão do licenciamento, considerando que já haviam sido distribuídas cópias da NORMAN 11, por ser a norma que regula o assunto, pode-se descrever o seguinte o procedimento: O interessado deve encaminhar a Capitania dos Portos o "pedido preliminar de dragagem", instruído com os documentos pertinentes, dos quais explicito o traçado pretendido do canal plotado em carta náutica ou em um croqui de navegação no caso de inexistência de carta que cubra o trecho pretendido, a localização e as batimetrias das áreas de despejo intencionadas, de forma a permitir a avaliação prévia da Autoridade Marítima quanto ao ordenamento do espaço aquaviário e a segurança da navegação. Uma vez criticado e corrigido o projeto de dragagem, o interessado deve dirigir-se ao órgão ambiental competente para a obtenção da licença prévia, ajustar-se aos ditames previstos naquele instrumento e requerer a licença de operação. De posse da licença de operação do órgão ambiental, o interessado deve solicitar à Capitania dos Portos a "autorização para início da atividade de dragagem". Uma vez deferido este requerimento, iniciar as tratativas administrativas para iniciar os serviços. Quanto à questão da retificação do canal, o fundamento reside no entendimento dos fenômenos físicos, a saber: Curva de giro - É a curva que o navio descreve ao ser carregado o seu leme para um dos bordos. Logo no início, o navio tende a manter sua trajetória retilínea anterior, em sequência assume uma trajetória em espiral na qual a curvatura tende a aumentar até se estabilizar em uma curva de raio constante a aproximadamente 90° do rumo inicial. Durante a curva de giro, o navio

também cai, abatendo para o lado oposto à guinada, implicando em um obrigatório acréscimo virtual na boca máxima a ser considerada para efeito de cálculo da largura do canal, na hipótese de existência de guinadas (Arte Naval, Vol II, pág 641/642), Efeito do vento - É a força exercida pelo vento contra as obras mortas (parte do casco que fica fora da água) e as superestruturas e tende a derivar o navio na direção contrária a de onde vem o vento. E ainda tende a alterar sua proa dependendo do posicionamento longitudinal das superestruturas. A ação do vento é mais sensível tanto quanto menor a velocidade do navio e tende a dificultar o governo (Arte Naval, Vol II, pág 647), Efeito da corrente - É a força exercida pela corrente contra as obras vivas (parte do casco que fica dentro da água) tende a abater o navio na direção para de onde vai a corrente. A ação da corrente é mais sensível tanto quanto menor a velocidade do navio e tende a dificultar o governo (Arte Naval, Vol II, pág 649), Conclusão 1: A presença de sinuosidade, em um canal originalmente dragado de forma retilínea, implica na redução virtual da largura do canal, tornando mais crítico o problema de governo; Conclusão 2: Para que seja mantido o governo com segurança na presença de vento ou corrente o navio deve poder aumentar sua velocidade; Efeito "squat" - É o efeito ocasionado pelo deslocamento do casco do navio ao cortar a massa líquida e que tende a aumentar o seu calado como um todo e causar uma inclinação (trim) da proa para baixo em navios de grande coeficiente de bloco (razão entre a boca e o comprimento do navio). A prevenção dos efeitos do excessivo "squat" são tomadas pela redução da velocidade, o que implica diretamente na redução do efeito hidrodinâmico responsável pelo fato (Squat Interaction Manouvering, The Nautical Institute, 1995, pág 26), Efeito de margem - É o efeito decorrente do aumento da velocidade da água entre o casco e a margem, ocasionando uma região de baixa pressão na parte posterior do casco, formando um binário com o aumento da pressão observada na proa, tendendo a lançar a proa do navio na direção oposta, tornando crítica a manutenção do governo. As contramedidas ao efeito de margem quando navegando em um canal estreito dizem respeito à manutenção de uma posição o mais no centro do canal possível e da mesma maneira que em relação ao efeito "squat", a utilização da menor velocidade possível necessária a manutenção do governo (Squat Interaction Manouvering, The Nautical Institute, 1995, pág 6), Efeito de águas rasas - A redução da massa líquida sob a quilha tende a acelerar o fluxo da água e conseqüentemente acarreta no incremento dos efeitos acima descritos (Naval Shiphandling, Fourth Edition, Crenshaw, Naval Institute Press, pág 184), Conclusão 3: A presença de sinuosidade, em um canal originalmente dragado de forma retilínea, implica na redução virtual da largura do canal, tornando mais crítico os efeitos "squat" e de margem, Conclusão 4: Para prevenir o aumento do calado pelo efeito "squat" ou a perda de governo em decorrência do efeito de margem, o navio deve manter sua velocidade tão baixa quanto necessário para garantir o governo; Conclusão final: Para que o navio possa ser governado com segurança, na presença de ventos ou correntes, é necessário que a velocidade possa ser aumentada, porém para evitar o aumento do calado ocasionado pelo efeito "squat" ou a perda de governo ocasionada pelo efeito de margem, o navio deve reduzir sua velocidade, o que implica diretamente na redução da sua capacidade de governo. É certo também que a necessidade de guinar em um canal estreito, dificulta o governo e amplifica os efeitos "squat" e de margem, como já explicado. Estes fatos devem ser evitados a todo custo em nome da segurança da navegação, visando a impedir que um acidente decorrente dessa situação de risco se transforme em uma catástrofe econômica com o encalhe de um navio no canal e mais ainda, em um desastre ecológico no caso de ruptura do

casco e vazamento de óleo combustível para a natureza. Na realidade, a única ação válida, uma vez configurado um canal com sinuosidades, é reduzir as dimensões dos navios que navegam na região, considerando ainda as restrições a serem obedecidas quanto a presença de vento e correntada. A redução das dimensões dos navios implica diretamente na redução da capacidade de estivar a carga, conseqüentemente aumenta o custo operacional, e implica na redução da receita das operações portuárias como um todo. Portanto não pode parecer lógico que no momento em que se pretende iniciar uma campanha de dragagem, mesmo que de manutenção, não priorizar o traçado retilíneo do canal como o foi concebido e implantado de fato. **Presidente Hélio** – Explica que as colocações feitas pelo Comandante Arthur são um registro complementar da explicação dada pelo Comandante Santos Moreira na última reunião.

III - ORDEM DO DIA: 1. POSSE: Bloco do Poder Público: Representante Suplente do Governo Federal – Conselheiro **MARCOS MAIA PORTO** – Agradece a oportunidade, registra que presidi o CAP do Rio de Janeiro há duas reuniões, e que fica feliz em conhecer mais o Porto de Paranaguá, se colocando a disposição para contribuir com os trabalhos; **Bloco dos Operadores Portuários:** Representante Titular dos Demais Operadores Portuários – Conselheiro **JEFERSON FERNANDO HINING** – Cumprimenta a todos, registra que está presente para contribuir, e se coloca a disposição; Representante Suplente dos Demais Operadores Portuários – Conselheiro **EDSON CEZAR AGUIAR** – Da mesma forma cumprimenta a todos e se coloca a disposição para contribuir, buscando a integração da comunidade, para o benefício do Porto de Paranaguá. **Presidente Hélio** – Dá boas vindas a todos, e registra a contribuição deixada pelos Conselheiros Frisoli e Tacla, destacando que contribuíram muito dentro do CAP para o desenvolvimento do Porto. **2. ASSUNTOS PENDENTES DE SOLUÇÃO REFERENTES À REUNIÃO ORDINÁRIA ANTERIOR** – **Secretário Vítor** – Informa que em face ao período de férias de muitos conselheiros, os assuntos foram pautados novamente, constando no item 3 da pauta. Sendo que o presidente passa para o próximo item da pauta **3. ANDAMENTO DOS TRABALHOS DAS COMISSÕES INTERNAS DO CAP: 3.1 – COMISSÃO DO REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DO PORTO E DO REGIMENTO INTERNO DO CAP** – **Revisão e Atualização do Regulamento de Exploração do Porto de Paranaguá** – **Presidente Hélio** – Lembra que na reunião passada esse assunto surgiu na pauta, e que a Administração do Porto solicitou um prazo de trinta dias para apresentar uma proposta de atualização. Em seguida solicita informações sobre a matéria ao representante da Administração do Porto. **Conselheiro Ruy** – Passa a palavra ao Senhor Daniel, chefe do Departamento de Planejamento, da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA, para que preste as informações solicitadas. Senhor Daniel – Sobre esse tema, pediu a Sra. Xênia que informasse ao CAP na última reunião sobre a intenção da Administração do Porto, num período de trinta dias, pudesse ter esse tema desenvolvido. Não houve uma promessa, fixação de datas, nenhum documento oficial, mas uma colocação da técnica em relação a uma expectativa de que esse documento fosse elaborado. Na verdade disse que já minutaram esse documento, já há um estudo interno, e, informalmente, falando com o Presidente do CAP, a sugestão é de que o Conselho acione a Comissão Interna específica que trata do tema do Regulamento, para que possam construir esse documento, já há um estudo interno, e, informalmente, falando com o Presidente do CAP, a sugestão é de que o Conselho acione a Comissão Interna específica que trata do tema do regulamento, para que possam construir esse documento de forma conjunta, quer dizer que não haja primeiro uma minuta pura e



CONSELHO DE AUTORIDADE
PORTUÁRIA DO PORTO DE
PARANAGUÁ

Rua Antônio Pereira, 161
CEP: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 3420-1142 – Fax 3420-1360
Site: www.portosdoparana.com.br/cap
E-mail: cappgua@pr.gov.br

simplesmente representada pela Administração do Porto, e depois haja toda uma discussão que possa ser desgastante. Então essa construção conjunta pode ser feita de uma forma mais serena, mais tranquila, mais bem contruída, e quando a Comissão apresentar ao plenário do Conselho, terão produtividade e eficiência, que será melhor para essa regulamentação. A sua proposta é que assim que a Comissão apresentar ao plenário do Conselho, terão produtividade e eficiência, que será melhor para essa regulamentação. A sua proposta é que assim que a Comissão específica quiser agendar reunião estão dispostos a sentar e começar a construir juntos esse regulamento. **Conselheiro Alceu** – Disse que esperavam a comunicação do Porto para que pudessem agendar reunião, e que na próxima reunião do Colegiado tivessem parecer. **Mediante a proposta da Administração do Porto o Conselho decidiu iniciar o processo de revisão e atualização do Regulamento de Exploração dos Porto de Paranaguá, com a Comissão tendo agendado sua primeira reunião para 28/02/07, às 9h0 com o propósito de fortalecer a parceria entre APPA e o CAP, de modo que o novo Regulamento de Exploração seja resultado destes entendimentos.** **3.2 - COMISSÃO DO USO RACIONAL DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E DOS PROCESSOS LICITATÓRIOS PARA SUA EXPLORAÇÃO – Programa de Arrendamento de Áreas e Instalações do Porto de Paranaguá –** **Conselheiro Ruy Alberto Zibetti**; - O **Conselheiro Ruy Zibetti** solicitou a colaboração do Sr. Daniel para prestar informações ao Colegiado. **Senhor Daniel** – Disse que a própria ANTAQ solicitou as Administrações Portuárias a apresentação do Programa de Arrendamento, sendo que APPA apresentou sua proposta no ano passado, havendo solicitação da ANTAQ de uma série de informações complementares, como o mapeamento do Porto Organizado, com suas devidas coordenadas geográficas, já encaminhadas para Diretoria técnica do Porto, que desenvolveu plantas enviadas a gerência específica da ANTAQ, que trata desse tema. Observou que há algumas informações a alinhar ao PDZPO, e o próprio Conselho vem discutindo a necessidade de atualizar esse Plano, por ser antigo e elaborado sobre uma determinada projeção de fluxo de cargas, que não existe mais. Acredita que podem discutir junto com as Comissões para que possam alinhar o Programa de Arrendamento, junto com o PDZPO. A Administração do Porto não apresentou a Proposta de Programa de Arrendamento adequado ao PDZPO, mas sim propôs ao CAP que se iniciasse a revisão e atualização do PDZPO. **Conselheiro Marcos Maia Porto** – Na gerência de Meio Ambiente fazem uma avaliação ambiental dos portos, e a Autoridade Portuária já cumpre o mínimo da legislação ambiental. Considera um avanço conseguir fazer o planejamento ambiental das autoridades portuárias, e disse que o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá é um instrumento, em que se faz o uso dos espaços portuários. Acredita que na medida em que se lança esse plano de desenvolvimento, fazendo uma avaliação prévia das conseqüências e do uso desse espaço vinculado a questão ambiental, os órgãos ambientais tem mais facilidade na conseqüência de sua atividade, contribuindo para o processo de arrendamento, por se ter um estudo prévio, e ter delineado a conseqüência daquele uso restrito, o que não está em lei, e nem escrito em lugar nenhum. Disse que são importantes duas peças no desenvolvimento da atividade, onde se deve ter um inventário do que se vai usar tanto em áreas molhadas, como em áreas secas, e um estudo de impacto ambiental, que é a questão dos passivos. **Presidente Hélio** – Aproveita para solicitar aos representantes da Administração do Porto para que atualizem as Assessorias Técnicas das Comissões, devido a alguns Técnicos terem se desligado da APPA. **O Conselho**



CONSELHO DE AUTORIDADE
PORTUÁRIA DO PORTO DE
PARANAGUÁ

Rua Antônio Pereira, 161
CEP: 83221-030 Paranaguá – PR
Tel. (41) 3420-1142 – Fax 3420-1360
Site: www.portosdoparana.com.br/cap
E-mail: cappgua@pr.gov.br

aprovou a proposta apresentada pelo representante da Administração do Porto e decidiu pela realização de reunião da Comissão para o dia 06/03/07, às 09h. Após a atualização do PDZPO fará exame de nova proposta de Programa de Arrendamento. **3.3- COMISSÃO DE ACOMPANHAMENTO DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO ORGANIZADO – PDZPO – Programa de Arrendamento de Áreas e Instalações do Porto de Paranaguá –** Conselheiro Ruy Alberto Zibetti; - Em função da decisão de atualizar o PDZPO esta matéria acha-se contemplada no item 3.2. **3.4- COMISSÃO TARIFÁRIA, ORÇAMENTÁRIA E DE INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS: 3.4.1 - Proposta Orçamentária da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA – Exercício 2007 -** Conselheiro José Roberto Almeida Corrêa; - Em decorrência da ausência justificada do relator da Comissão, o Conselho designou uma relatora "Ad-hoc" – Conselheira Maria do Socorro de Oliveira e decidiu que a comissão deverá apresentar seu posicionamento sobre a Proposta Orçamentária e de Investimentos da APPA – para o exercício de 2007, na Reunião Ordinária do mês de março, agendando reunião da Comissão para o dia 12/03/07, às 09h. **3.4.2 - Apresentação da Proposta de Reajuste Tarifário para o Porto Organizado de Paranaguá –** O Conselheiro Ruy Zibetti, também para este item passou a palavra para o Sr. Daniel Lúcio, para que ele apresentasse ao CAP a Proposta de Reajuste Tarifário da APPA. **Senhor Daniel – APPA –** Realizou apresentação sobre Tarifas e Custos Operacionais: A visão de um Porto Público. Sobre Marcos Gerenciais das Tarifas, destaca-se o Porto Público, a capacidade de investimento, o atendimento às demandas competitivas atuais, as Novas Missões e Visões estratégicas, porque o Porto não é o mesmo de antes, e não são as mesmas normas. Cita alguns exemplos para analisar alguns tipos de demandas, como as questões ambientais, e ISPS-CODE, que são novidade, além da responsabilidade social. Acredita que há três visões de tarifas, que devem estar em harmonia, a visão empresarial, destacando menor custo financeiro, maior benefício/custo e maximização de resultados. A visão da ANTAQ, de moderação política, preços nacionais relativos, critérios contábeis e repasse dos benefícios aos usuários. E a visão da Autoridade Portuária (APPA), que deve identificar as novas demandas e papéis, capacidade de investimento na infra-estrutura e reposição da depreciação e aspectos sociais. Apresenta também uma planilha dando um exemplo de risco para o modelo, que são as tarifas em dólar. Apresenta as Tarifas competitivas via escala e produtividade, citando a expansão da infra-estrutura operacional portuária, sistemas informacionais integrados, gerenciamento eficaz das operações/ atracações, capacitação dos R.H. da Administração, gestão de conhecimento como valor, ação local com visão e inserção global. Destacou a evolução dos custos e preços, as penhoras trabalhistas, como fato ilustrativo, para que vejam algumas variáveis, são penhoras on line, onde a justiça do trabalho bloqueia a conta do Porto, o número é de 32 milhões nos últimos anos, podendo chegar a 36 milhões que sairão dos cofres do Porto. Disse que são três juntas do Trabalho em Paranaguá, fazendo com que os trabalhos sejam mais céleres e a execução também, tendo que se ter prevenção contra surpresas. Hoje as ações estão bem gerenciadas, mas quando assumiram em 2003, com uma Ação do Sindicato dos Arrumadores, que sozinha em 2003 era de 135 milhões de reais, podendo os cofres do Porto ser incinerados com essa ação, mas houve uma reversão do processo, que está sendo gerenciado. Faz um roteiro resumido sobre o processo do reajuste tarifário, e um comparativo IGP-M x Reajuste Autorizado. Encerra solicitando homologação caso o Conselho assim entenda. **Presidente Hélio –**



CONSELHO DE AUTORIDADE
PORTUÁRIA DO PORTO DE
PARANAGUÁ

Rua Antônio Pereira, 161
CEP: 83221-030 Paranaguá - PR
Tel. (41) 3420-1142 - Fax 3420-1360
Site: www.portosdoparana.com.br/cap
E-mail: capgua@pr.gov.br

Lembra que o CAP promoveu prorrogação por 60 dias a homologação das Tarifas Portuárias vigentes até 31 de dezembro de 2006, que vencerá nos próximos dias, o que deve ser levado em consideração pelo Conselho. **Conselheiro Fayet** – Propõe que se adote uma nova prorrogação de noventa dias a decisão anterior, enquanto concluem aos estudos, tempo para fazer a avaliação com cautela, incluindo particularmente a questão da tributação. **Conselheiro Sérgio** – Disse que esteve com a ANTAQ, e se cobrou uma posição para saber com base em que critério houve a autorização de 21%. Que a superintendência para evitar maiores dificuldades que o CAP pudesse apresentar, simplesmente pleiteou uma atualização do índice inflacionário medido pelo IGPM, e com base nele se solicitou a atualização. Não há a menor hipótese em se prorrogar por noventa dias, por trazer ônus a Administração, que já se vê prejudicada pela ANTAQ, que fixou uma atualização referente a um terço da inflação. E que na medida em que o próprio superintendente solicitou justificativas para a Agência, seria razoável homologar essa tarifa fixada pela ANTAQ, porque deve subir um pouco mais na medida em que já houve esse pleito, e se não houver atendimento, há também a intenção da Administração dos Portos de ir a Juízo perante a ANTAQ. Porque é muito claro analisado a Lei quando se está pedindo uma revisão tarifária, e não foi esse o pedido, mas sim de reajuste tarifário. **Conselheiro Ailton** – Pondera sobre o histórico tarifário em Paranaguá, dizendo que a Concorrência não é interna, mas de carga entre Portos. Disse que quando o CAP autorizou o reajuste em 2001, foi em necessidade de caixa, e que na época o dinheiro tinha que ser carimbado, porque havia um planejamento de aplicação que era feito pelo CAP com os técnicos da APPA. Mas que a necessidade do dinheiro era em função da solicitação de investimentos, tanto em manutenção quanto em Infra-estrutura, em obras claramente definidas, lembrando que na época houve uma grande discussão, porque só Paranaguá teve esse aumento, e nenhum outro Porto teve, sendo que nesse período de dez anos só Paranaguá teve aumento tarifário, e por isso sofreram sérios riscos, presenciando perda de produtividade. Segundo as notícias vão presenciar a um novo aumento, onde só Paranaguá está autorizado. Cita como exemplo sua empresa, que opera em outros portos, e disse que possuem uma dificuldade em competir em nível de custo, lembrando que por ser arrendatário tiveram aumentos de custo, e as tarifas praticadas em nível de mercado não tiveram reajuste em função da super valorização do dólar. O que está complicando severamente as práticas dessas tarifas, que concorrem contra. Acredita que qualquer reajuste no momento em nível de competitividade nos Portos, é extremamente inoportuna. E além dessa avaliação deve-se fazer uma avaliação da real necessidade e da aplicação nesse sentido, para que se tenha acompanhado pelo CAP previamente a destinação desse dinheiro, independentemente de reajuste ou não. Porque sabem que há em caixa, e é essa preocupação. **Conselheiro Evandro** – Disse que a apresentação mostrou claramente que há três visões enquanto a tarifa portuária, enquanto que é acerto em colocar essas visões. Os números demonstram que para os operadores e para os terminais a equação hoje está defasada. O dólar está desvalorizado, o real está sobre valorizado, as tarifas estão maiores e tirando toda competitividade das exportações e em especial desse porto. A questão da ANTAQ mostrou que ela não vinculou o reajuste a um exercício simples de reajuste, porque hoje a política nacional não é mais de reajuste, é realmente a questão de necessidade. A visão da autoridade portuária é o que precisam conhecer mais, antes de tomar uma decisão de homologação, precisam conhecer a movimentação do Porto que suplantou a eventual perda do índice de inflação, tiveram um faturamento maior, o que

aparentemente tem significado sobre de caixa. Onde que vai ser destinado e qual o destino desse novo aumento de caixa, se está previsto ou não no plano financeiro para este exercício, se é necessário para que o Porto faça frente ao plano de dispêndios.

Senhor Ogarito – Coloca que a tarifa em dólar é evidente, mas que o Porto tem um custo em real, e não tem a possibilidade que tiveram os terminais de reciclar a sua base de custo. O Porto teve um custo em real, vinculado a custos administrados, os acordos trabalhistas são acréscimos curtos em reais, e a prorrogação dessa tarifa por noventa dias da não cobrança, vai gerar uma super utilização de patrimônio público já autorizado em ter uma rentabilidade em termos de ANTAQ e Ministério do Trabalho de 21%. Houve uma inflação em real, e um crescimento em relação com a queda do dólar.

Senhor Daniel – Vê que a competitividade dos Portos do Paraná, que ninguém na mesa é favorável ao dano, e a questão da competitividade é plenamente gerenciável. Disse que se precisa ter a interação e funcionamento do relator da Comissão Tarifária, porque acredita que as Comissões existem para atuar diretamente e dinamicamente com a Autoridade Portuária, para manter a competitividade. Acredita que precisam ter um novo modelo portuário no Brasil, e se tem que acabar com a mendicância oficial de recursos junto ao Governo Federal, porque o fato de ter autonomia financeira é um valor positivo para os Portos e tem que se manter. Não se tem cópias dos estudos, porque é um critério metodológico da ANTAQ. O sucesso da gestão financeira não pode ser penalidade da Administração, e o superávit no caixa tem razões, como postergações de obras, contratos rescindidos por inadimplência, ações trabalhistas, sendo que o dinheiro em caixa não espelha necessariamente um conforto. Informa que o valor de caixa finalizado em 2006 é de 250 milhões de reais, considerando que nesse período algumas licitações de dragagem foram frustradas, que houve uma rescisão da construção do silo com a Tibagi, remodelação das cortinas no cais oeste, e surpresas de penhoras trabalhistas. Não pode se falar em dólar, porque não é moeda e gestão, e acredita que precisam retomar as discussões com a Comissão tarifária para chegar a ajustes. Com relação a dinheiro carimbado, esclarece que tem conceito constitucional, artigo 165 e 167 da Constituição, já que lidam com dinheiro público, todo dinheiro público só é possível ser carimbado via lei, e para isso o TCE e TCU fiscalizam as contas da APPA, além das auditorias de rotina da própria ANTAQ, e por isso dinheiro carimbado não se aplica, e também extrapola em algum aspecto as atribuições do Conselho. O percentual pode parecer impactante, mas a participação da tarifa da Administração do Porto na contabilização geral das operações, a participação é na ordem de 5% ou 8%, não mais que 10% das informações nacionais. Disse que a prorrogação não é aplicável, e o tarifário que vigia até 31/12, no artigo 1º da resolução da ANTAQ diz para incorporar a tarifa a partir de 01/01, o reajuste tarifário a partir da portaria 282, que já está incorporada. **Conselheiro Fayet** – Disse que a ANTAQ não se sobrepõe a Lei 8.630, e essa redação já foi reconhecida como equivocada, porque quem homologa é o CAP. **Senhor Daniel** – A ANTAQ submete ao Conselho, a discussão do artigo 2, que é o reajuste de 21.3%, até porque o atual tarifário já foi objeto de homologação do CAP na época. **Conselheiro Sérgio** – Disse que ao CAP cabe homologar os 21%, o que está apresentado é o acatamento ou não. **Conselheiro Fayet** – A ANTAQ não revoga a Lei em um ato administrativo. **Conselheiro Sérgio** – Nos limites de competência do CAP que não se sobrepõe a ANTAQ, ou a Lei, deve-se analisar, porque existem conflitos nessa equação. Ainda informa sobre o ISS, lembra que está sendo pago pelo Porto, havendo uma discussão judicial que ainda tramita, por conta da mudança de critério de cobrança, feita pela Prefeitura Municipal de

Paranaguá, antes as coisas aconteciam com a maior naturalidade até que o fisco costuma agir por necessidade de aumentar seu caixa, decidiu-se mudar a cobrança, e judicialmente se discute qual é a base de cálculo. Houve uma liminar, cassação, a ação tramita, e a base está em saber se o ISS pode ser tramitado com base na tarifa INFRAMAR e INFRAPORT, e parece-lhe que não pode. A prefeitura passou a autuar o Porto de Paranaguá, verificando as suas contas nos últimos 5 anos, como medida de retaliação, transbordou para cunho político, mas não há uma preocupação maior da administração, no sentido de que esta demanda se transforme em algo muito difícil de ser cumprido pela Administração dos Portos. Sobre o passivo trabalhista houve a distribuição de um estudo realizado pela APPA, que na verdade é uma indústria de ações trabalhistas, o porto tem 600 funcionários, 1000 aposentados, e passivo trabalhista de 16 milhões de reais, algo extremamente desproporcional, sem nenhuma pretensão foi feito um estudo, dando conta de que durante muito tempo houve em primeiro lugar o represamento de ações trabalhistas, que o governo Jaime Lerner, de alguma forma conseguiu segurar o desfecho dessas ações trabalhistas. **Conselheiro Fayet** - Solicita independentemente da Comissão que o CAP solicite à ANTAQ cópia dos estudos que realizou, porque como agente público quer conhecer, outra questão que lhe parece uma colocação pertinente do Conselheiro Sérgio, de que provavelmente o Porto está vivendo a pior hipótese tributário, pagando o máximo. O que pode acontecer é um direito de voltar, mas gostaria que fosse feito pelo menos uma nota para constar nesse trabalho. A questão dos passivos trabalhistas não sabe se seria suficiente para esgotar, mas esses três pontos, os autos da ANTAQ, a questão do ISS, a questão dos passivos trabalhistas, mereciam pelo menos uma nota, para arquivar, e constar nesse trabalho, como um documento para que os conselheiros tivessem a decisão. **Presidente Hélio** - Com relação aos autos da ANTAQ, disse que é um processo público e que pode ser solicitado. **Conselheira Maria** - Registra que foi dada uma tarifa unilateral, e pode não contemplar a situação de mercado. O índice tarifário unilateral vai obrigar que em alguns momentos se veja a situação de mercado e detectar a sintonia fina deste. A própria Administração vai ter que observar aonde há uma verdade nessa questão tarifária, onde o mercado não comporta o reajuste em relação a concorrência e refazer. Pensa que nesse sentido não há muito o que analisar em uma tarifa linear, a não ser a questão de mercado, para não implicar em problemas futuros. Vê que não há estudos de mercado, e tem que se analisar o que vai se fazer com relação a algumas proposições dentro dessa tarifa se o mercado não suportar esse aumento. Após os comentários o **Conselho decidiu prorrogar mais uma vez a homologação das Tarifas Portuárias vigentes em 31 de dezembro de 2006 por mais 45 dias**. Registra-se, por solicitação, o voto contrário da Administração do Porto. Na sequência ficou definido que a reunião da Comissão Interna do CAP que fará exame da matéria, será realizada no dia 12/03/07, às 09h. O **Conselheiro João Gilberto** solicitou que, pela importância das reuniões, todos os Conselheiros fossem avisados. Na sequência o Presidente solicita aos relatores das Comissões que estipulem um calendário de reuniões para as respectivas Comissões que coordenam e informem à Secretaria do CAP. - **3.5- COMISSÃO DE OPERAÇÕES PORTUÁRIAS E DE PRÉ - QUALIFICAÇÃO DE OPERADORES PORTUÁRIOS** - Informações sobre a Ordem de Serviço n.º 026/2007 - APPA - Regulamento de Programações, Atracações e Operações de Navios nos Portos de Paranaguá e Antonina - Conselheiro Carlos Alberto Calvo. O relator da Comissão, Carlos Alberto Calvo, destacou que a O. S. 026/2007-APPA, entrou em vigor no dia 12 de fevereiro,



CONSELHO DE AUTORIDADE
PORTUÁRIA DO PORTO DE
PARANAGUÁ

Rua Antônio Pereira, 161
CEP: 83221-030 Paranaguá - PR
Tel. (41) 3420-1142 - Fax 3420-1360
Site: www.portosdoparana.com.br/cap
E-mail: cappgua@pr.gov.br

substituindo a anterior que estava em vigor, e que sofreu algumas alterações. Alguns itens foram modificados, e positivamente o Porto atendeu ao pedido do CAP de expurgo de produtividade, devido a maré, ou por fechamento da barra. Porém o mais polêmico e preocupante se refere a quantidade mínima de carga, porque o navio para pedir preferência para atracação, o mínimo que precisa ter de quantidade de carga movimentada é o dobro da prancha mínima exigida para aquele berço. Deve-se saber que cada berço no Porto de Paranaguá, é designado para um determinado tipo de produto e determinado navio, e nesses berços tem as regras de operação. É outro problema sério é no corredor de exportação, onde o navio tem que ter no mínimo 14 mil toneladas para poder entrar na fila do corredor de exportação, e navio que tiver quantidade baixa não pode ser programado. **Senhor Clauber** – Disse que se está partindo do pressuposto que todos os navios não cumprem prancha, e excluíram na Ordem de Serviço um item onde limitava multa de até 30%, onde ia até 30% e depois continuava com produção ridícula durante toda a movimentação dele. Porque existe uma defesa de interesse de todos que a autoridade portuária tem que olhar. Não param de receber os navios, só que dão preferência para os navios maiores, porque estão em uma safra grande de milho, farelo e soja, e um navio de 5000tn dependendo da situação gasta o mesmo tempo de um navio de 60 mil toneladas, dependendo do navio, em qualquer situação, até ele atracar. Tem que se olhar a produção e a eficiência. Se for parada a operação para navio pequeno, o navio vai fazer 1.200 toneladas, onde deveria se fazer 20 mil toneladas. O que se quer é dar preferência aos navios de maior produtividade. Disse que esse é o único item que está sendo questionado. Quando cita 30% de multa que saiu, mas em compensação está dando expurgo por maré. São coisas que precisam ser ponderadas e que não foram colocadas ao léu, mas estudadas anteriormente, e não podem pecar por omissão. **Conselheiro Bósio** – Disse que precisam canalizar com o maior carinho com o Porto, porque é de extrema importância tanto para o Porto como para o usuário. Está em uma posição de relevar as ações do Porto para elevar a atracação de carga, e nesse ponto acredita que deveriam dar um tempo para que se fizesse um estudo, que não prejudicasse nem o usuário, e muito menos o Porto. Precisam fazer um trabalho em harmonia, para que ambas as partes sejam beneficiadas. **Conselheiro Ailton** – Reforça que a mudança de regra é sempre uma situação complicada, mudança de regra nessa área que não é somente uma área de operacional, mas também de comércio internacional. Mudar a regra de um dia para o outro, sem a discussão com a comunidade, e participação nas alterações, a sensibilidade daqueles que a produzem infelizmente pode criar esses problemas, porque seriam mais fáceis de serem introduzidas se fossem discutidas previamente. Porque as mudanças repentinas ferem uma série de acordos, que depois ficam difíceis de justificar no mercado, e que já caracterizam o Porto. **Conselheira Maria** – Considera que a medida na questão de gestão de recursos do Porto é perfeita, e cumprimenta a Administração. Por outro lado concorda que deveria ter um prazo de adaptação, por se tratar de algo público. A questão toda é de comunicação e prazo. **Conselheiro Fayet** – Acredita que devam buscar uma melhoria na produtividade, são argumentos que entende como positivos. Preocupa-se com a falta de discussão prévia desses normativos, que tem um impacto econômico muito forte para as empresas e que vão se refletir para os usuários, porque evidentemente no caso de dúvida o operador já vai colocar o pressuposto na tarifa cobrada, e a sua sugestão é que esse processo de melhoria não poderia ser escalonado, para que o mercado se adaptasse a essas transformações. Porque

evidentemente há muitos contratos em jogo, e deveriam adotar racionalidade, e colocar as punições de maneira indutiva. **Após discussão da matéria, o CAP decidiu encaminhar o assunto para análise da Comissão, sendo agendada reunião para tal, a realizar-se no dia 01/03/07, as 09h. 4. PROJETO "SELO DE QUALIDADE PARANÁ" - Informações sobre os procedimentos metodológicos e sua execução**

– Conselheiro Ruy Alberto Zibetti; O **Conselheiro Ruy Zibetti**, solicitou que em nome da Administração do Porto o Sr. Marcelo Holmo apresentasse a matéria ao Colegiado.

Sr Marcelo Holmo – Apresenta o processo de certificação, iniciando a apresentação com questões conceituais, explicando que a certificação é um conjunto de atividades desenvolvidas pelo organismo independente, o que é importante porque não é o estado, nem o fornecedor que vai atestar isso, e sim uma empresa imparcial. Não é a certificadora que faz o requisito, mas o mercado internacional. Disse que uma garantia de origem que serve para orientar o comprador a escolher um produto diferenciado e com valor agregado, capaz de Abrir novos mercados. Dentro de uma certificação a certificadora é credenciada pelo Inmetro. Disse que o Selo de qualidade Paraná, tem uma base legal, que é a Lei 14.940, de 14 de dezembro, publicada no Diário Oficial, no dia 15 de dezembro, e tem o objetivo de potencializar os produtos exportados pelos Portos de Paranaguá e Antonina, podendo ser um fator decisivo na tomada de decisão da compra. É mostrar que o Porto é diferente, e mostrar isso para o mercado internacional. Dentro do programa existe um cronograma de certificação, e no segundo semestre todos os produtos estão certificados pelo selo de qualidade Paraná. O selo propõe padrão e regularidade, conformidade com os padrões internacionalmente aceitos, possibilidade de eliminar o certificado de controle de embarque, aumento da credibilidade dos produtos exportados, possibilidade de redução do valor dos seguros, dentro da confiabilidade do comprador estrangeiro. Para todos os produtos não transgênicos tem o Selo de Qualidade Paraná, para os transgênicos outro certificado. Acredita que a médio prazo isso poderá reverter em volume e preferência em relação aos outros portos. **Conselheiro Alceu** – Disse que a ACIAP ouvindo reclamações dos usuários, protocolou correspondência no CAP, onde não concorda totalmente com essa cobrança. A proposta é que o assunto seja discutido, sendo que são contrários a cobrança de R\$ 1,03 por tonelada. **Conselheiro Aírton** – Disse que não há como pautar na próxima reunião, porque está para entrar em vigor na próxima semana. **Conselheiro Evandro** – Acredita que deve ser defendida com o seguinte critério, primeiro analisando que objetivo se tem, se fazer uma certificação do produto. Hoje a certificação de por exemplo o segmento de grãos é feita através do surveyor escolhido pelos exportadores e com a possibilidade de doublecheck pelo importador. E essa é a validade no comércio internacional, com anuência da ANEC, e também do Ministério da Agricultura, do Ministério da Fazenda, e todos os órgãos. Se não vão fazer um diferenciador do Porto que é interessante em termos de se suscitar produtos geneticamente modificados ou não, fazendo a identidade preservada. Pode haver interesse e é muito interessante ter a possibilidade de distinguir o produto. Existem segmentos e vendas onde várias empresas aqui colocadas prestam esse tipo de serviço. Obviamente existe um custo, porém um benefício claro para este custo. Neste momento na qualidade de exportador não se verifica que diferenciamento o porto vai ter em termos de qualidade especificamente do produto. Porque o produto A ou B vai valer mais que no Porto de Santos, ou que no porto do Rio Grande, para ter esse tipo de qualidade identificada. Um segundo aspecto vai se ter uma sobreposição de trabalho, porque parece-lhe que o trabalho é muito similar ao que a CLASPAR realiza,

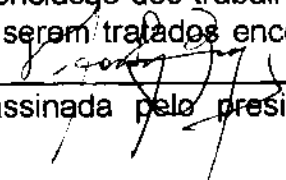
e vão ter uma duplicidade de certificar para o mesmo objetivo, o que é uma questão a se discutir. Com relação a redução de custos, disse que pode ser que algum dia aconteça e se consiga redução de seguro, e esse mérito é discutível. O fato é que a imposição de uma tarifa e isso vira uma tarifa porque não é facultativa e compulsória, correndo mais um valor de 1 real e 3 centavos de custo na tarifa, que vão suplementar em muito o aumento que a APPA tem solicitado no CAP. Precisa de muita discussão pra falar o mínimo. **Conselheiro Sandro** – Complementa e disse que aqueles que hoje têm as relações feitas e trabalham no mercado internacional já tem suas certificações pelos órgãos da Comunidade Européia em pleno andamento, e seria uma duplicidade de certificação e um custo a mais. **Conselheiro Sérgio** – Acredita que o maior problema que tenham seja o custo, que nasce de um critério até então desconhecido, e que já é objeto de insurgência da Associação Comercial. Imagina que o maior problema possa também estar na perspectiva de que na medida em que a Lei não exige a obtenção desse selo, mas uma Ordem de Serviço de alguma maneira fala de certificação de qualidade. A preocupação que a Associação Comercial tem é que operações poderiam ser embaraçadas na medida em que não se pagasse esse valor exigido pelo Instituto Gênesis. Não vê como pela Lei Estadual de autoria do poder legislativo, que contou com a sanção governamental, não estabelece isso como obrigação. De modo que a discussão tomou um rumo desnecessário. **Senhor Marcelo** – Disse que a Clasper é diferente do Organismo de certificação, porque a CLASPAR é do governo, e faz inspeção. Há conflito de interesse porque um órgão do governo não pode auditar e certificar um produto. A idéia é substituir e mostrar para o europeu que o selo de qualidade pode substituir esse dublecheck. **Conselheira Maria** – Disse que os portos que conhece e que possuem selo de qualidade são facultativos, e cabe ao usuário Ter o selo e mostrar. Não conhece porto que tenha selo de qualidade obrigatório. **Após apresentação do projeto pelo representante da APPA e discussão pelo Conselho, sobre o assunto, o CAP decidiu recomendar à APPA que se abstenha de condicionar a autorização para embarque de mercadorias à aquisição do "Selo de Qualidade Paraná".** **5. TRABALHOS DAS COMISSÕES INTERNAS DO CAP: RELATORIAS; ASSUNTOS ENVIADOS ÀS COMISSÕES; CALENDÁRIO DE REUNIÕES** – Secretaria do CAP. – Foi reiterado aos relatores das Comissões a necessidade da apresentação à Secretaria do CAP, do calendário de reuniões mensais de suas comissões, para facilitar o agendamento da participação de seus integrantes. **6. XVI CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE PORTOS – ROSÁRIO/ARGENTINA – 23 A 27 DE ABRIL DE 2007 – CONVITE** – Secretaria do CAP; - Após o Presidente informar sobre o Evento, e o Conselho refletir sobre a necessidade de avaliarem a tendências mundiais, e o equilíbrio de mercado, para que haja o desenvolvimento do Porto o CAP decidiu distribuir aos Conselheiros cópia do convite para o XVI Congresso Latino-americano de Portos, que será realizado no período de 23 a 27 de abril de 2007, em Rosário, na Argentina, transferindo para a próxima reunião a decisão sobre a conveniência de se ter representante do Conselho participando deste evento. **7. RELATÓRIO OPERACIONAL DA APPA** – Conselheiro - Ruy Alberto Zibetti. – Distribuídos previamente e auto-explicativos, não havendo questionamentos. **8. RELATÓRIO GERENCIAL DO OGMO** – Representante do OGMO-PR, Sr. Ismael Pires Neto. – Distribuídos previamente e auto-explicativos, não havendo questionamentos. **IV – EXPEDIENTE: O Secretário Vitor** – Informa do recebimento de duas correspondências da ACIAP no dia 23/02. O Ofício 279/07 - ACIAP, que foi objeto de análise anterior, e o Ofício 280/07 - ACIAP, em relação a soja



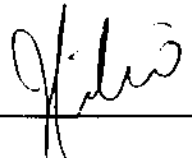
CONSELHO DE AUTORIDADE
PORTUÁRIA DO PORTO DE
PARANAGUÁ

Rua Antônio Pereira, 161
CEP: 83221-030 Paranaguá - PR
Tel. (41) 3420-1142 - Fax 3420 - 1360
Site: www.portosdoparana.com.br/cap
E-mail: cappgua@pr.gov.br

transgênica no Silão, pleiteando autorização de recepção, armazenagem de soja em grãos no Silo público da APPA. **O Conselho decide encaminhar as correspondências da ACIAP à Comissão de Operações Portuárias. V – ASSUNTOS GERAIS: Conselheiro Tortato** – Sobre a visita no Centro de Treinamento, disse que a intenção é que se esperem mais dois meses até que se instale alguns equipamentos, e propôs que a Reunião Ordinária do CAP que será realizada no mês de abril seja naquele local, oportunidade em que todos os Conselheiros poderão conhecer todas as instalações, equipamentos e programas do Centro de Treinamento. **O CAP aceitou a proposta. Conselheiro Wilson** – Com relação ao diagnóstico apresentado pela APPA sobre distorções em relação a recursos humanos, informou que as atribuições feitas ao Sindicato não são reais. Pede que se pautem na próxima reunião o assunto para amplo conhecimento. **Presidente Hélio** – Solicita que o assunto inicialmente seja analisado pela Comissão de Acompanhamento de Mão-de-Obra e Treinamento Portuário. **Conselheiro Fayet** – Informou que no dia 25 de janeiro, nas dependências da ANTAQ, em Brasília, foi realizado por aquela agência, Seminário sobre a participação do CAP na Gestão Portuária. Destacou a posição do Ministro dos Transportes e do Diretor Geral da ANTAQ no sentido do reconhecimento do que está escrito na Lei, e por muito tempo se contestava. A preocupação que dão a esse modelo de gestão descentralizada e inclusive a intenção de proceder a um sistema de treinamento dos agentes públicos que participam dos CAP para que os resultados sejam melhores ainda do que os já alcançados. Ainda registra que como na próxima reunião irão debater a questão tarifária, e que a tarifa é uma remuneração devida em função de serviços prestados, quantitativa e qualitativamente adequados, e existem algumas pendências que precisam ser esclarecidas, referente a dragagem, batimetria, balizamento, e sinalização. Precisam saber a situação dos contratos, se estão em vigência, e se as reclamadas questões de defensas já foram resolvidas. Em seguida pediu que o CAP solicitasse informações sobre estas questões à Administração do Porto. **Sobre estas questões o Conselho decidiu encaminhar correspondência solicitando à Administração do Porto, informações sobre a contratação dos serviços de dragagem, batimetria, sinalização náutica e ainda, sobre a resolução dos problemas com as defensas instaladas no cais deste porto. Conselheiro Ruy** – Disse que vem trabalhando junto com a ABMF no sentido de trazer mais subsídios, mais reciclagem, e estão fechando alguns cursos de commodities, onde vão tratar tudo de soja e milho. Pede aos interessados que se manifestem, para que possam ter uma estimativa de público. **Presidente Hélio** – Agradece as palavras sobre o evento que foi realizado pela ANTAQ, porque remete a iniciativa de maior transparência, em prol do desenvolvimento da área portuária. A repercussão destas iniciativas têm sido tão expressivas que todos os segmentos que tem representação nos Conselhos de Autoridade Portuária estão se mobilizando. Inclusive essa semana em reunião em Vitória, os portos do Rio de Janeiro e no Espírito Santo haverá reflexão de segmentos sobre como melhorar a representação, e o perfil dos Conselheiros de CAP. Esteve recentemente acompanhando o Diretor Geral da ANTAQ em Miami, em um evento latino americano para administrar portos competitivos. Estavam lá, o ex-conselheiro Wilen Mantelli, e lá foi colocado o quanto a iniciativa privada está se mobilizando para melhor qualificar seus representantes nos Conselhos de Autoridades Portuárias. Como também os presidentes das Federações dos Trabalhadores estão também manifestando suas preocupações no sentido de capacitar seus representantes, e por

isso acredita que em breve terão mudanças. **Conselheiro Ruy** - Informa que a Câmara de Comércio Brasil-França pede que façam um simpósio sobre modelos de gestão portuária, onde viriam apresentando dos vários portos franceses da sua eficiência, das suas dificuldades, dos déficits, e quem sabe não apresentariam uma nova proposta do Porto de Paranaguá, conseguindo um engajamento de outros modelos de sucesso que partem para este fim. **Presidente Hélio** – Após a conclusão dos trabalhos agradece a presença de todos. Não havendo mais assuntos a serem tratados encerra a reunião. Tendo eu **Vitor Roberto Muller Bernardi**,  Secretário Executivo, lavrado a presente Ata que segue assinada pelo presidente, demais Conselheiros, e Convidados.

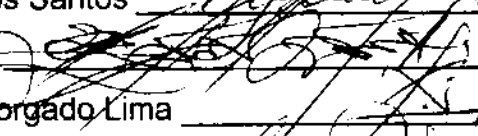
CONSELHEIROS:

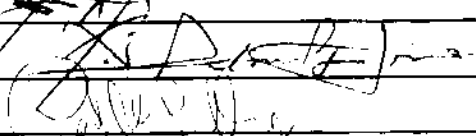
Hélio José da Silva 

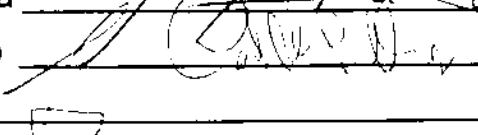
Marcos Maia Porto

Sérgio Botto de Lacerda

Antonio Ricardo dos Santos 

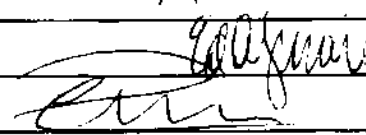
Ruy Alberto Zibetti 

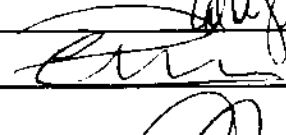
Admilson Lanes Morgado Lima 

Carlos Alberto Silveira Calvo 

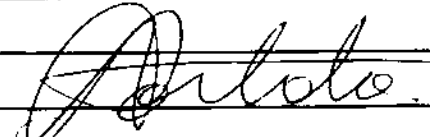
Sandro Flores Monteiro

Jeferson Hining

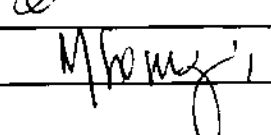
Edson César Aguiar 

Osmar Petersen 

Arivaldo Barbosa José

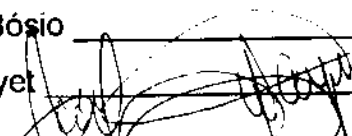
Carlos Antonio Tortato 

Geremias Thomaz de Souza

Maria do Socorro de Oliveira 

Wilson Moraes da Silva

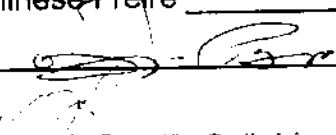
Zulfiro Antônio Bósio

Luiz Antonio Fayet 

Aírton Galinari

Sidney Pinto

João Gilberto Cominese Freire

Evandro Pause 

CONVIDADOS:

CPPR – Cmte Marco Antonio de Amaral Silva _____

CPPR – Cmte Arthur Luiz de Amorim Moura _____

CPPR – CF Carlos Eduardo Vidal _____

SINDAPAR – Laís Sávio _____ *laís*

FAEP – Nilson Hanke Camargo _____ *la*

APPA – Daniel Lúcio de Oliveira _____

APPA – Renato Nickel Veiga _____

APPA – Priscila Mello _____

APPA – Ogarito Borgias Linhares _____ *Ogarito B. Linhares*

APPA – Leopoldino de Abreu Neto _____

APPA – Clauber Candian _____

Receita Federal – Fernando Muller _____

OGMO – Ismael Pires Neto _____

Instituto Gênesis – Marcelo Rocha Holmo _____

FIEP – Mário Stamm _____ *Mário*

IBAMA – Lício Domit _____

ANTAQ – Uirá Cavalcante Oliveira _____

ADM – Ronaldo Zucarelli _____

SINDOP – Ana Lúcia Ferreira _____

Prefeitura Municipal Pguá - Leonardo Vicente _____