

## ATA DA 15ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA

Aos nove dias do mês de agosto de 2005, na sala de reuniões da Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Paranaguá - ACIAP, à Rua Rodrigues Alves, 261, na cidade de Paranaguá - PR., às 09h00, sob a presidência do Sr. **Hélio José da Silva** reuniu-se o Conselho de Autoridade Portuária dos Portos de Paranaguá e Antonina, com a presença dos **Conselheiros**: Sérgio Botto de Lacerda, Rogério Distéfano, José Baka Filho, Juarez Moraes e Silva, Ruy Alberto Zibetti, Admilson Lanes Morgado Lima, Carlos Alberto Silveira Calvo, Carlos Roberto Frísoli, Jorge Tacla Filho, Leonardo Luiz Vicente, Wilson Moraes da Silva, Ademir Scomasson, Maria do Socorro de Oliveira, Carlos Alberto Martins da Costa, Ozeil Moura dos Santos, Luiz Antônio Fayet, Airton Galinari, Adriano Gustavo Vidal, Sidney Pinto, José Roberto Almeida Corrêa e Luiz Henrique Roos. **Convidados**: CPPR - CMG. Francisco dos Santos Moreira, FAEP - Nilson Hanke Camargo, OGMO - Dautro do Nascimento, SINDAPAR - Luiz Fernando Mazzitelli e Laís Sávio, DPF - Fabiano Bordignon, FIEP- Mario Stamm, FIEP - Alvaro Luiz Scheffer, APPA - Renato Nickel Veiga, Fabrício Massardo, Paulo Nogueira Artigas, Stella Maris Bittencourt, OCEPAR - Flávio Enir Turra, IBAMA - Lício George Domit, Deputado Federal - Eduardo Sciarra e Ricardo Barros. **Justificativa da Ausência**: Cons. João Gilberto Cominese Freire, Luiz Antônio de Mattos, Zulfiro Antônio Bósio, Mauro Fontoura Marder. **1- Abertura dos Trabalhos**: O Presidente iniciou a reunião cumprimentando e agradecendo a presença de todos. Deu início a **Ordem do Dia - DISCUSSÃO E APROVAÇÃO DA ATA** : 137ª Reunião Ordinária do CAP. A Ata da 137ª Reunião Ordinária foi aprovada pelo Colegiado por unanimidade. Na seqüência passou para o item **2. POSICIONAMENTOS SOBRE O ANDAMENTO DOS TRABALHOS DAS COMISSÕES INTERNAS DO CAP**: - Comissão de Acompanhamento das Aplicações dos Fundos - Relatório sobre a análise do Plano Anual de Dragagem - APPA - 2006, 2007 e 2008. (Ofícios 310/05 e 467/05-APPA) - O Relator Cons. **Adriano Gustavo Vidal**, coloca que a Comissão de Acompanhamento das Aplicações dos Fundos - FUNPORT, FUNSILO, FUNMAR, reuniu-se para decidir à respeito do plano de dragagem para o exercício de 2006, recebido da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, quando informou que a análise do assunto contou também com as participações do Comandante da Capitania dos Portos, do Dr. Luiz Henrique Roos, Engº Admilson Lanes Morgado Lima, Procuradora Jurídica Stella Maris de Figueiredo Bittencourt, Diretor do Porto de Antonina, Leopoldino de Abreu Neto, com isso o relatório saiu da seguinte maneira: que considerando as disposições contidas na Portaria Ministerial nº 265 de 10 de julho de 1997 que prevê a consolidação e publicação pelo Ministério dos Transportes dos Planos Anuais de Dragagem dos Portos Organizados, relativos aos exercícios subsequentes, os ofícios 310/2005 de 21 de junho de 2005 e 467/2005 de 20 de julho de 2005, encaminhados pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA e que apresentam ao Conselho o Plano Anual de Dragagem - exercício 2006, para os Portos Organizados de Paranaguá e Antonina, a manutenção dos níveis de dragagem contidos nas Normas de Tráfego Marítimo e de Permanência nos Portos de Paranaguá e Antonina, resolveu sugerir ao Conselho a



CONSELHO DE AUTORIDADE  
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE  
PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161  
Cep: 83221-030 Paranaguá - PR  
Tel. (41) 3420-1142 - Fax (41) 4320-1360  
www.portosdoparana.com.br  
E-mail: cappgua@pr.gov.br

aprovação do Plano Anual de Dragagem para os Portos de Paranaguá e Antonina - exercício 2006, mediante alguns ajustes na proposta apresentada pela APPA, como: Canal externo entre as bóias 01/02 a 07/08, profundidade a manter de 15 metros; Canal interno entre as bóias 09/10 a 29/30, profundidade a manter de 14 metros; Bacia de Evolução - Porto de Paranaguá, profundidade a manter de 13 metros; Berços de Atracação - Portos de Paranaguá e Cais de Inflamáveis, profundidade a manter de 8 a 14 metros; Cabendo a Diretoria Técnica da APPA, proceder os devidos ajustes de volume e encaminhá-los ao CAP. Sugeriu ainda ao Conselho o resgate do cenário de dragagem previsto na Portaria nº 005/02-APPA, ajustando a área Delta (Antonina) para 9,5 metros de profundidade. Considerou ainda quanto a dragagem em Paranaguá, dizendo que estamos necessitando urgentemente de dragagem no nosso canal, pois se isso não acontecer vamos ter uma outra situação em Paranaguá. A Administração do Porto está empenhadíssima em que isso não aconteça. Está encontrando obstáculos, com a Companhia de Dragagem, que estava com o contrato até julho de 2005 e acredita que se trave uma "guerra" jurídica de algum tempo. Nesse sentido a sugestão é que a guerra jurídica aconteça, porque não será diferente. Mas, que não se suspenda uma nova situação para a barra, porque assim terá que se definir junto com a Autoridade Marítima e Autoridade Portuária o que se quer para o Porto. Não há como ter uma profundidade menor do que 13 metros e querer trazer, para o Porto, navios de 60 a 65 mil toneladas porque ele vai ter uma área ociosa que de tal maneira que os importadores não irão aceitar. Então tem que se definir o que queremos para o nosso Porto, temos que dizer o que queremos para o nosso canal. Se é 10/12 metros, muito bem, vamos deixar isso com a Autoridade Portuária e Autoridade Marítima e trabalhar em cima de 10/12 metros. Se é 15 metros, 60 mil toneladas, tem que se trabalhar em cima disso, mas com muito afinco, porque caso contrário não adiantará. O canal natural representa, na barra, 4/4,5 metros, ele tem necessidade urgente de dragagem. Disse ainda que, se não for feito isso não se terá o Porto que se quer. Essa é a consideração, o relatório que faz a Comissão, tendo somente que se pensar muito sério à respeito. O Presidente Hélio, deixou a palavra livre, para que os demais conselheiros fizessem suas considerações. O Conselheiro Frisoli, permitindo-se discordar do relator Adriano Vidal, mesmo considerando-o um profundo conhecedor na questão de dragagem. Disse que a Comissão recebeu, conforme deliberação da última reunião, marcada para o dia 28 de julho, uma reunião da Comissão de Dragagem, para às 09h da manhã, na qual, todos aqui presentes sabiam a data e hora, inclusive, os representantes da APPA. E que estiveram lá no dia 28/07. Mas, para sua surpresa, segundo informações do próprio Presidente da Comissão e pelo Secretário do CAP, houve uma convocação para uma reunião na Sexta-feira à noite, para fazer a reunião na Segunda-feira. Disse que isso contraria o Regimento Interno, porque o Relatório tem que estar preparado com antecedência mínima para ser apresentado à Comissão. E esse Relatório foi mudado ontem. Se não houve Relatório, esse Relatório é alternativo. Disse não concordar com a Bacia de Evolução de 13 metros, mesmo porque a tendência é que as reformas que serão feitas nos berços são para elevar o calado para 14 metros. A construção do Cais Oeste será para 14 metros. Então, não adianta ter um cais para 14 metros e uma Bacia de Evolução para 13 metros. Disse que não participou da



CONSELHO DE AUTORIDADE  
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE  
PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161  
Cep: 83221-030 Paranaguá - PR  
Tel. (41) 3420-1142 - Fax (41) 4320-1360  
www.portosdoparana.com.br  
E-mail: cappgua@pr.gov.br

reunião, porque não foi localizado, mesmo porque, no Sábado e Domingo, está em casa com sua família, e que poucos sabem o número do seu telefone residencial. Que não concorda com a alteração de profundidade de 13 metros da Bacia de Evolução. Acredita que num volume desse que está sendo feito, não vai ser esse um metro da Bacia de Evolução que irá inviabilizar. Além do mais, compete ao Colegiado pedir a União esses 14 metros. Que a APPA já teve isso aprovado pelo Ministério dos Transportes, inclusive com audiência pública. E como membro da Comissão não endossa o Relatório alternativo, mesmo porque acha que deveria ser mantido o Relatório do dia 28/07 mantendo a Bacia de Evolução de 14 metros porque é objetivo do Colegiado, do próprio TCP, o Corredor de Exportação, a revitalização dos berços de 01 a 08, Cais Oeste, da Fospar, da Catallini, a intenção é dos 14 metros. Não se justifica berço com 14 metros e Bacia de Evolução com 13 metros. Esse é o seu parecer como membro da Comissão de Dragagem. O Presidente Hélio perguntou sobre a redução de 10 para 9,5 metros, em Antonina. O Cons. Frisoli respondeu que deveria ser mantido os 10 metros, porque está se pedindo uma verba federal, então não entende o porquê da redução. O **Conselheiro Sérgio Botto** informou que o Superintendente da APPA entende como fundamental que esse plano não seja apenas de um ano, mas de três anos, justamente para que investimentos federais ocorram nesse Porto, no que diz respeito a essa questão da dragagem. Há um Histórico desse Ofício, dando conta que todos esses problemas foram gerados na Administração anterior, que esse contrato já foi objeto de discussão e de crítica recente, e que a herança precisa ser consertada, não apenas num planejamento anual, mas em um planejamento contendo um prazo maior, para que com isso se possibilite que se delibere, no sentido de que alguém tem que investir nessa questão. Os números apresentados pelo Conselheiro, que foram objeto de deliberação ontem, decorrem de dificuldades ambientais e de caixa. De modo que a tendência é ter um pouco mais de aprofundamento nessa análise, considerando a necessidade de definição de um plano mais longo para que se possa deliberar. O **Presidente Hélio** registra que foi recebido o Ofício 503/05 do Sr. Superintendente, apresentando as justificativas acabadas de relatar. Disse que há uma atribuição por força dessa portaria que impõe esse rigor de prazo para apreciar a matéria com relação ao ano seguinte, mas que nada impede que o CAP continue apreciando o mesmo assunto, podendo tomar uma posição em relação ao próximo ano. Acredita que essa reflexão deve continuar, principalmente porque agora estão se recebendo novas informações, para que se contemple os anos de 2007 e 2008. Tendo que ir por etapas. Aprova-se primeiro 2006 nas condições que o Conselho decidir, e continua-se com a análise de 2007 e 2008 com o intuito de cobrir um período maior. O **Conselheiro Sérgio Botto** disse que a única dificuldade em relação a isso, são os investimentos, a quantificação, que isso vai ser objeto de uma licitação, e para que ocorra é preciso que se tenha definido o prazo desses investimentos, o local de despejo, quanto vai custar? É impossível fazer um processo de licitação por um ano apenas. O custo disso será elevado. E lhe parece mais racional definir desde já um planejamento que contemple um prazo maior, porque a partir dele é que serão feitos os investimentos, e poderá se quantificar esse futuro contrato a ser instrumento de licitação. O **Conselheiro Admilson Lanes**, coloca que em relação a que o Conselheiro Frisoli falou, observa que quanto a

Antonina, foi colocado em 9,5, porque existe hoje uma limitação natural do canal em 9,5. A própria Ponta do Félix já tentou dragar anteriormente esse canal em 10 metros, mas ele teve que ficar limitado a 9,5. Por isso esse 9,5 está se mantendo e não há uma forma de manter em 10m. Quanto a Bacia de Evolução de 14m, disse que a Construção do Cais Oeste está previsto em quatro fases. A primeira fase é a reforma do cais, já iniciada; a segunda fase é a construção do cais oeste, propriamente dito; e a terceira fase é a dragagem em toda essa Bacia de evolução, preparando ela para os berços, na forma que estão sendo feitos ou reconstruídos. Então no momento não é o caso de se passar de 13m para 14m, uma vez que todos os planos até hoje, do próprio contrato anterior de dragagem previa 13m. Hoje colocar simplesmente para 14m, representa um ônus muito alto de 1.000.000m<sup>3</sup>. E isso está previsto numa terceira fase do cais oeste. O **Conselheiro Frisoli**, disse que a solicitação dos 10m, partiu do Conselheiro Juarez, do Porto de Antonina e da Ponta do Félix, e que não há problema quanto a isso. Em relação a Bacia de Evolução, tem que se separar o que é Fundo de Dragagem, Receita da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, e Receita Federal. A menos que não se queira que o Governo Federal preste ajuda. Não vê diferença, se o Governo Federal liberar em setembro, outubro do ano que vem, e se estiver com 80% do cais reconstituído, eles vierem em setembro, e em outubro dragar para 14m. Não vê porque não pedir ao Governo Federal que coloque no Orçamento, porque se vai fazer um planejamento de três, quatro anos. No Porto se planeja com mais tempo. Acredita que o Regimento tem que ser cumprido, e que não se pode fazer uma reunião, com uma antecedência mínima de 24 horas, alterando algo que já foi decidido. O **Presidente** esclarece que o Regimento estabelece a possibilidade de um Relatório, inclusive oral, dependendo da matéria, e do próprio Colegiado. Nesse caso seria mais pela questão do integrante da Comissão, do que do próprio Regimento Interno como um todo. O **Conselheiro Frisoli** ressalta que não participou das reuniões da Comissão que levaram a essa alteração. O **Conselheiro Juarez**, disse que o fundamento dessa tentativa de consenso buscada na reunião de ontem, foi que na própria primeira reunião, de que a questão da dragagem do Sistema Portuário de Paranaguá e de Antonina, que está a ser decidido nesse momento, e nos próximos dias, vai refletir nos próximos três anos do sistema, em relação a sua capacidade operacional. Como o Cons. Adriano colocou, se define 15m ou 10m, e o Porto vai trabalhar da mesma forma, só que com outro nível de capacidade. Isso se sente em Antonina, com os 8m existentes, e acaba fazendo com que os navios venham da mesma forma. Só que ao invés de carregar 100% da sua capacidade, acabam carregando 20 a 50%. Que isso implica em se criar uma restrição de capacidade operacional do Porto. Então se quer que Paranaguá e Antonina atendam a demanda que está na sua zona de influência, tendo que se buscar o máximo que os recursos possibilitem. Dentro disso se buscou na Comissão estabelecer no mínimo os níveis de manutenção que haviam no contrato original com a Bandeirantes, no que diz respeito a Paranaguá, e por isso se sugeriu ao Conselho que se fossem mantidas essas cotas mínimas existentes a cinco anos atrás. E em relação a Antonina, em 2001 se chegou a 9,5m de profundidade. Quando a Ponta do Félix dragou por autorização da APPA, não conseguiu ir além de 9,5m pela presença de 300m de seixo rolado que exige um custo de dragagem dez vezes

maior por metro cúbico, do que aquele estabelecido por uma dragagem de areia ou lama. Lembra o Cons. Frisoli, que tem sido por várias oportunidades um defensor de Antonina, que na questão dos 10m, colocou na reunião da Comissão que 9,5m estaria atendendo nesse momento, até porque se estaria discutindo a dragagem de 2006. Concorde que um plano de dragagem deva contemplar no mínimo três anos, porque é um planejamento. E que se for analisar os grandes portos do mundo, se tem um plano de dragagem estabelecido para os próximos 15 anos. Acredita que se deve fazer uma reflexão de como se planeja um desenvolvimento portuário para o ano que vem, onde os contratos são feitos esse ano, sem visualizar aquilo que se tem capacidade de fazer no próximo ano. Outro aspecto é com relação a dragagem ideal, e a capacidade e disponibilidade orçamentária e financeira para atingir esse objetivo. Analisaram na Comissão que o Fundo de Dragagem tem hoje 42 milhões de reais, numa projeção de arrecadação baseado no histórico médio dos últimos meses, e se tem uma projeção até dezembro de 2006 de 2 milhões de reais, mês que dariam uma possibilidade de mais 32 milhões de reais. Com recursos orçamentários da APPA baseados nessa projeção, teriam 74 milhões de reais para realizar a dragagem. Com relação a uma nova licitação é impossível estabelecer, sem saber onde se vai despejar, porque a área de despejo, mais que a autorização ambiental, que é indispensável, acaba abrigando a questão do custo. Se faz um despejo na retro-área de um Terminal de Paranaguá ou Antonina, o preço indicativo é 4 reais, se transporta 50km que é o caso da região, dependendo do ponto que se retira esse material, vai para 15, e se multiplica milhões de m<sup>3</sup> por quatro ou 15, e se chega a uma diferença absurda. Disse que o estabelecimento dessa questão da onde vai ser despejado é imprevisível. Porque depende de uma negociação ambiental, que está em andamento. Que inclusive ontem na abertura do Seminário, se ouviu o Superintendente do IBAMA colocando que a questão ambiental do Porto de Paranaguá e Antonina, está por ser concluída, e ultimada a definição desse licenciamento. Evidentemente a se licenciar, vai se estabelecer as áreas de despejo. Ao se estabelecer as áreas de despejo, vai se permitir estabelecer a nova licitação. O sentimento da Comissão é que os resgates de níveis e cotas de cinco anos atrás sejam atendidos, e dependendo de onde serão despejados, cabe no orçamento da APPA, aquela questão das cotas estabelecidas e sugeridas pela Comissão. Disse que passou o Domingo em Itajaí, esteve no Porto, e eles estavam comemorando 22 milhões e 600 mil reais assinados em convênio com a União para Dragagem, derrocagem e estrutura dos moles com recursos federais. Dr. Paulo de Tarso na véspera tinha assinado esse convênio, e não é necessário dizer que nos últimos 30 anos, nenhum recurso federal foi aportado no Sistema de Paranaguá e Antonina com origem no Orçamento da União. E que o Ministério dos Transportes estabeleceu para o próximo exercício, inclusive parte do recurso desse ano, 220 milhões de reais, só para atender a parte de Infra-Estrutura dos Portos. E que não se entende porque Paranaguá e Antonina estejam mais uma vez ausentes desse processo. Pelo que ouviu a questão Ambiental está por ser solucionada e a partir daí que fosse feita uma nova licitação, a parte do problema jurídico que está sendo colocado com a Bandeirantes. Não gostariam que a nova licitação, estivesse indexada na solução da Bandeirantes. As coisas teriam que andar de forma paralela, e uma não obstruindo a outra. O sistema não pode esperar



CONSELHO DE AUTORIDADE  
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE  
PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161  
Cep: 83221-030 Paranaguá - PR  
Tel. (41) 3420-1142 - Fax (41) 4320-1360  
www.portosdoparana.com.br  
E-mail: cappgua@pr.gov.br

um embate jurídico para Ter a solução da sua dragagem estabelecida. O **Conselheiro Ozeil** disse que o Cons. Adriano deveria rever as suas conclusões. O **Conselheiro Fayet** disse que na verdade se tem dois temas a tratar, um o planejamento estratégico de dragagem, e outro que é o plano anual de dragagem. Estão reunidos hoje para tratar exclusivamente do plano anual de dragagem, não é a questão de se discutir a questão estratégica. Se discute então um ajuste para 2006, em função de algumas contingências, houve uma reunião, onde a própria Diretoria da Appa estava presente, para a questão específica do plano anual de dragagem, do ano de 2006. Na verdade em uma condição emergencial para o ano de 2006, estariam aceitando essas condições mais restritivas. Mas não significa que se esteja abdicando da visão estratégica do planejamento de dragagem. Que o encaminhamento seria pela aprovação do relatório e de alguns representantes de Antonina, que estariam envolvidos em questões maiores que as verificadas aqui. O segundo ponto, é um pedido à Comissão técnica, conseqüentemente a Administração, que até o mês de setembro se discuta, e traga um plano estratégico e plurianual de dragagem, abrangendo um horizonte de três anos, se tendo assim compatibilizada as duas questões: a emergencial e a visão estratégica. Abre uma exceção para votar a favor do relatório, porque no ano de 2003, época em que estava ligado ao Ministério de Transportes por uma representação patronal, tinha se conseguido alocar 5 milhões de reais para Dragagem no Porto de Paranaguá, que foram perdidos, porque em 2003 a APPA não apresentou o plano anual de dragagem. O **Conselheiro Frisoli** disse concordar com algumas coisas colocadas pelo Cons. Juarez, e discorda do **Conselheiro Fayet**. A questão da dragagem da Bandeirantes é clara, o Contrato venceu no dia dois de julho de 2005, conforme contrato assinado no dia 2 de julho de 2002. Com relação ao dinheiro federal, lembra que entre a Comunidade Portuária tem que existir coerência, e essa coerência foi verificada no dia 26 de julho de 2002, às 14:30hr, no Edifício Núcleo dos Transportes, Auditório Térreo, na sede do DNIT, onde foram numa audiência pública e discutiram um projeto de ampliação, recuperação, e reforma da Estrutura Portuária do Porto de Paranaguá, o DNIT escreveu o seguinte: Dragagem de Aprofundamento, da Bacia de Evolução, do Cais de múltipla utilização no prolongamento do cais oeste para cota de 13,70m, referenciada ao 0 hidrográfico do DHN. Dragagem de Aprofundamento da faixa de cais, remodelado para cota de 13,70m, referenciado ao 0 hidrográfico da DHN; Dragagem da Retro-Área do Cais de Múltipla utilização para remoção do material de baixa capacidade de suporte; Aterro Hidráulico da Retro-Área do cais de múltipla utilização, Derrocagem de aprofundamento da pedra da Palangana na confluência da Bacia de Evolução e do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, para cota de 14m, referenciado ao 0 hidrográfico, da DHN. Isso foi uma audiência pública realizada, na qual participaram o Governo do Estado, o Governo Federal, a Prefeitura Municipal de Paranaguá, e este CAP. E o Governo Federal entende que tem que ser 14m, segundo a decisão do DNIT, já pré- aprovada pelo Governo Federal. Disse que foi usada a bancada inteira do Estado do Paraná para se conseguir isso, e que existe uma falta de coerência. Não vamos confundir dragagem de manutenção que é feita com recursos do Fundo de Dragagem e recursos Oriundos Tarifários com extra, ou com fundo perdido da união. Estamos pedindo um estudo Técnico do Dnit. **Conselheiro Adriano Vidal** - Acredita que



CONSELHO DE AUTORIDADE  
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE  
PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161  
Cep: 83221-030 Paranaguá - PR  
Tel. (41) 3420-1142 - Fax (41) 4320-1360  
www.portosdoparana.com.br  
E-mail: cappgua@pr.gov.br

não há incoerência nesse sentido. Que o plano obedecendo a lei anual, se deve planejar o que fazer em 2006, o que fazer com os contratos para o próximo ano. No que diz respeito a planejamento de três anos, que é o mínimo que se pode em termos de dragagem, principalmente num canal como o de Paranaguá, de barra fora. Acredita que deve-se pensar 10 anos. Que não há incoerência no que diz respeito aos 14m e aos 13m para o ano de 2006, porque enquanto não se puder alocar qualquer tipo de verba e que não haja esse tipo de situação, tem que se fazer com que o navio venha para cá, e ele não vai ficar esperando vir dinheiro do DNIT, ou de quem quer que seja. A safra está aí, não há como ficar esperando, e nem esperando dinheiro de licitação. Tem que se ter canal já, ou então repensar a situação do Porto de Paranaguá, e como transferir para 10m. A autoridade marítima rediminui o calado, os navios vem para cá, carregam e vão embora. E pensar muito mais que os 14m, porque Paranaguá está muito acima disso, tem que pensar em pelo menos 17m. Os navios que estão chegando aqui tem mais de 275m hoje. Isso é para quando o navio tinha 200m, quando carregava 60 mil toneladas, que é o que tem vindo hoje. Precisa-se pegar de 100, 120 mil toneladas e para isso 14m não são suficientes. **A Conselheira Maria do Socorro** - Participa da Comissão e vê dois pontos; um, a razão do Conselheiro Frisoli, que alertou na comissão, pedindo que o convidasse, alertou ao Relator que não se podia alterar sem o Frisoli, porque ele representa o bloco dos operadores portuários. Outro ponto é a questão técnica do que está sendo posto, pois quando se fala em Governo Federal, está se referindo a um fundo perdido. Acredita que tem que se analisar, pois se conseguirem hoje esse projeto que está para ser executado no ano que vem, tem certeza que todas as pessoas dessa sala vão estar muito felizes. Porque se chegou a um acordo com a Administração do Porto, que pretende realizar o processo. Pois se pode suspender uma guerra que está fazendo com que daqui a pouco o canal encalhe. Esse é o sentimento da comunidade, que acha uma falha da Comissão. Pede em nome dos trabalhadores a aprovação desse Relatório, com a ressalva da situação do Frisoli. **O Conselheiro Sérgio Botto** - acredita que a posição manifestada pelo Conselheiro Fayet deve ser observada, no sentido de que pautemos para setembro a análise desse plano trianual, ou de cinco anos, dez anos. Mas é fundamental que se defina essa questão do planejamento anual de 2006, e não se perca de vista uma solução. **O Comandante Santos Moreira** - A título de contribuição vê duas condicionantes para o que está se discutindo; que é a licença ambiental que já foi mencionada, e que vai definir a área de despejo, traduzindo em mais recursos, ou em menos recursos; e a outra condicionante são os recursos que a Administração possui. Que o planejamento no seu entender, por força do Ministério dos Transportes tem que ser aprovado o plano de dragagem para 2006. Não vê problema nenhum de se alterar o plano, de ir mais além, ir aos 14m, mas que o que está se discutindo é um planejamento, não significando que tenha que ser todo cumprido. Que isso não isenta a Administração do Porto de fazer um planejamento estratégico de cinco, ou dez anos. Há duas condicionantes; a licença ambiental, que é primordial; e os recursos que permitam realizar, além do planejamento que esperam que seja aprovado. **O Conselheiro Frisoli** disse lamentar por estarem misturando tudo. Que a questão da dragagem para o ano que vem, pra deixar 15, 14, 13, 10, 5m, vai ser feita com recursos do Fundo de Dragagem,



CONSELHO DE AUTORIDADE  
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE  
PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161  
Cep. 83221-030 Paranaguá - PR  
Tel. (41) 3420-1142 - Fax (41) 4320-1360  
www.portosdoparana.com.br  
E-mail: cappingua@pr.gov.br

recursos que a APPA não precisa mandar para Brasília. Que se faltar dinheiro, se faz uma reunião para aumentar o valor do fundo, e se sobrar se diminui o valor da arrecadação. Acredita que a dragagem de manutenção é de responsabilidade nossa, e para isso se tem um Fundo, para isso o Ministério da Fazenda aprovou a um tempo atrás, para que se fizesse dragagem com esse recurso, o que ficou muito claro depois que se aprovou o realinhamento tarifário. Isso está no despacho do Ministério da Fazenda. Outra coisa é a dragagem de aprofundamento, largura de canal, melhoria de Infra-estrutura, o que provém do dinheiro da União Federal, que tem que ser apresentado. São situações distintas. Não é porque se apresenta 14m para a União Federal, que o fundo de dragagem não pode fazer 13m. Tem que se separar o que é plano anual de dragagem para Infra-estrutura lá no Dnit, com recursos para colocar a dragagem em dia. São fontes diferentes. O **Conselheiro Adriano Vidal**, coloca que não foi ferido o Regimento Interno, a Reunião foi do Cap, e da Comissão. Foi uma reunião extra. Foi solicitada pelo Conselho Juarez para tentar chegar a um consenso junto com a Appa. Não foi uma reunião oficial. Pretendia-se ter a presença do Superintendente nessa reunião a fim de se definir situações, mas por diversos compromissos não pode estar presente. Estavam presentes representando a APPA, a Dr. Stella, e o Sr. Admilson, e também representantes da Marinha, de Antonina, da praticagem. Foi aceito os 13m para atender uma solicitação dos representantes da APPA e porque dentro da sua condição de trabalho, os calados máximos oficiais hoje dados, e devidamente oficializados pela Capitania dos Portos e pela Autoridade Portuária, na faixa acostável 39 pés, isto é, 11,86m, se tem 13m para fazer o giro do navio, e porque 13m o giro do navio? Porque o navio quando está atracado e vai sair, sofre o efeito da hélice, para enterrar, que se chama efeito Squat, então ele não vai sofrer nenhum tipo de modificação entre calado e profundidade porque ele tem que sair com baixa velocidade para não interferir nos outros navios que estão atracados. Porquê 14m na área interna? Porque no momento em que não há mais esses problemas do navio atracado, e pode desenvolver velocidade, ele vai enterrar de polpa pelo menos 1m. Então está aí a diferença do 13m para o 14m. Porque 13 para 14, e não 15 como está lá fora. Porque 15m lá fora é só para efeito de vagas. Atentando simplesmente para segurança na navegação, foi que se fez 13, 14 e 15m. Não que se concorde com isso. Se vai se fazer um planejamento para mais de três anos, para que os navios que estão sendo construídos hoje, possam vir a Paranaguá sem nenhum tipo de problema, como os que existem no momento. O primeiro relatório previa os 14m, atendendo há um momento consensual com a Appa, acredita que não possa existir mais abismos entre o CAP e a Administração Portuária. Que tem que se fazer tudo funcionar junto, para se chegar a uma posição. Por esse motivo se fez os 13, 14, 15m. No dia 02 de Julho de 2004, foi aprovado o Plano Anual de Dragagem para 2005, em que passa a bacia de Evolução de 12,70m para 13m e que o Conselho Frisoli aprovou. O **Conselheiro Carlos Alberto Calvo** se refere ao item D do relatório, que menciona Berços de atracação no Porto de Paranaguá e Cais de Inflamáveis, profundidade a manter de 8m a 14m. Pergunta se os Berços, 215, 216, 217, estão contemplados no item D, nesse Plano de Dragagem? O **Conselheiro Adriano Vidal** - Disse que a comissão reuniu-se para aprovar um plano de dragagem para o exercício de 2005 para os Portos de





CONSELHO DE AUTORIDADE  
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE  
PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161  
Cep: 83221-030 Paranaguá - PR  
Tel. (41) 3420-1142 - Fax (41) 4320 - 1360  
www.portosdoparana.com.br  
E-mail: cappgua@pr.gov.br

Paranaguá e Antonina. E é lógico que o plano se estende a todos os berços. O **Conselheiro Carlos Alberto** registra que no Plano de dragagem anterior os berços da TCP, ficaram de fora, tanto que até hoje se tem problema com dragagem. O **Conselheiro Adriano** esclarece que esses berços não existiam. O **Conselheiro Admilson**, disse que dentro das estruturas que o Porto tem hoje, o único berço que teria condições para essa profundidade, é o berço 16, e que o berço 17 foi construído para 10m. O **Conselheiro Carlos Alberto** coloca que o Relatório menciona Cais de Inflamáveis, mas existe um berço que é além do cais de Inflamáveis, que é o Terminal da Cargill, de Fertilizantes. A **Conselheira Maria do Socorro** pergunta como vai ficar a questão de aprofundamento dos berços. O **Conselheiro Fayet** pede que essas informações constem na decisão. O **Conselheiro Adriano Vidal** explica que quando se fala em profundidade de 14m, não se fala em calado do navio, que deverá ser sempre menor que a profundidade. Se há 14m no berço 16, e coloca-se um navio com 14m, é óbvio que vai encalhar. Os navios que vão para o berço 216, ou qualquer outro, guardadas as devidas restrições, obedecem ao plano de permanência do Porto de Paranaguá e Antonina, tráfego e Permanência. Hoje 11,86m, 39 pés atracado, ou seja perfeitamente dentro dos 14m, com margem de segurança e tudo mais. Segundo, ele pode sair depois que passar as partes das pedras, Ele vai a 14m no canal, porque lá ele pode sair com 12,28m que são 41 pés de calado. O **Conselheiro Frisoli** discorda, disse que quando se coloca 14m, está se referindo ao 0 hidrográfico de profundidade, e há berços que são safety ground que quando baixa a maré pode tocar no chão. Insiste que se está impedindo os usuários de dragar com os seus próprios recursos para 14m, dragar a 15m, e atracar navio com 14m. O **Presidente Hélio** para encaminhar um posicionamento desse Conselho, com base nas propostas. Identificou duas posições: Primeiro o Relatório da Comissão que traz essas alterações apresentadas pelo Relator para 9,5 e para 13m. E uma proposta, do Conselho Frisoli, que é a preservação do Relatório Original que é de 14 e 10m. E uma outra proposta de voltar a matéria em Setembro para efeito de analisarmos uma proposta a ser solicitada a Appa, que apresente um planejamento mais a médio prazo. Parece que o planejamento estratégico pode ser visto de outra forma. O **Conselheiro Fayet** disse que há a necessidade de se ter definições claras das profundidades dos berços da Cargill, do 15, 16, e 17, e Cattalini. Esses berços especificamente, para evitar o litígio desses últimos dois anos. Acredita ser fundamental ter essa informação específica da Diretoria Técnica da Appa, para isso ser incorporado a decisão. O **Conselheiro Admilson**, disse que o objetivo a ser atingido em termos do berço 17, seria dentro dos 10m, e os demais berços dentro da atual capacidade do Porto, de 11,80m, que é correspondente aos 39 pés antigos, a partir do 12,13,14, 15,16, todos eles ficariam dentro de um mesma definição, que seria um objetivo a ser atendido. Hoje a possibilidade está dentro disso. O **Presidente Hélio** disse que o relatório em síntese está aprovado no seu conjunto, porém o destaque é no item C. Se passa para 13m, ou se permanece os 14m originalmente concebidos. Após votação o Conselho decidiu que se mantivesse a proposta inicial de 14m. E que haverá um pedido para a APPA apresentar um Plano estratégico, de tal modo que apresente um período de três a quatro anos, para que o CAP possa examinar pelo Conselho no mês de outubro de 2005. Juntamente com essa análise será feita a



CONSELHO DE AUTORIDADE  
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE  
PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161  
Cep: 83221-030 Paranaguá - PR  
Tel. (41) 3420-1142 - Fax (41) 4320-1360  
www.portosdoparana.com.br  
E-mail: cappgua@pr.gov.br

apreciação dessa correspondência que foi apresentada ao Conselho hoje. E naturalmente se houver necessidade de um ajuste na resposta a essa proposta que vai ser apresentada ao Cap, poderá vir a sofrer alguma alteração, ou não. Porque se trata de um plano.

**3. POSICIONAMENTO SOBRE A SITUAÇÃO DAS BALANÇAS, BOW-THRUSTERS e EXTERN-THRUSTERS.** O **Conselheiro Ruy Zibetti** disse que em relação ao que havia se comprometido: Portão Principal, início de outubro, encerrará a faixa inaugural. Portão 11; acredita que já deve ter voltado assinado pelo Governador. Complementa que houve navios com espera de 16 horas, não por deficiência das balanças, cujos problemas vão ser resolvidos pela Appa, mas com a Estiva. O **Eng. Clauber**, chefe do Departamento de Operações da Appa, disse que todo intervalo de um turno para outro, fica uma hora parado. E algo que chamou a atenção é que um navio ficou parado por 16h. Isso operacionalmente é prejudicial. Quando se vai mudar de um turno para outro está ficando parado 1 hora. A **Conselheira Maria do Socorro** disse que o Bloco dos Trabalhadores já fez um estudo a alguns anos atrás a respeito dessa questão dos atrasos. Acredita que se merecia que se fizesse um programa de qualidade no Porto e avaliasse realmente o que está acontecendo. Porque quando se refere a atraso, pode haver uma seqüência. Que se precisa em cada operação intervir, e se por acaso atrasar entrar num acordo para um programa de qualidade. O **Conselheiro Admilson** que fez uma pesquisa dos processos do Porto, mas não conseguiu reunir o pessoal para fazer uma definição. Que não está ainda com uma conclusão sobre o assunto. O **Conselheiro Carlos Alberto** solicita a respeito do BOW-THRUSTERS, para facilitar o trabalho do Admilson, para priorizar os berços 202, 209, 210, 215 e 216, e que os outros berços não tem a necessidade de Bow-Thrusters, com toda intensidade. O **Presidente Hélio** pede que se possível se encaminhe com antecedência esse posicionamento, para que na próxima reunião se tenha elemento para distribuir.

**4. EXPEDIENTE: 1 . COMUNICAÇÕES E INFORMAÇÕES GERAIS: 1.1- INFORMAÇÕES SOBRE O PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 1153/04, EM TRAMITAÇÃO NO SENADO DA REPÚBLICA - CONGRESSO NACIONAL.** O **Presidente Hélio** apresentou os deputados Ricardo Barros e Eduardo Sciarra, que pediram para fazer uma apresentação para que esse Conselho recebesse as informações, a amplitude desse Decreto 1153/04, que se encontra em tramitação no Senado da República, no Congresso Nacional. O **Conselheiro Sérgio Botto** - disse que logo que soube da presença dos deputados no Conselho, encaminhou um documento ao Presidente externando a sua incompreensão com relação a presença deles na Reunião do CAP, por entender que o tema defendido é extremamente político. E que o Conselho não deve se prestar a palco de debate de natureza política. Recebeu a resposta de que o Conselho detém atribuições genéricas de fiscalização. Registra que não irá participar desse debate, anunciando a sua retirada, e convidando aqueles que também discordam a se retirar. O **Presidente Hélio**, informou que o documento enviado para o **Conselheiro Sérgio Botto**, pelo fato do CAP pertencer ao Porto organizado de Paranaguá e Antonina, naturalmente todos os assuntos que envolvem a Administração do Porto dizem respeito a esse CAP, e que precisariam receber informações diretamente daqueles que propõem as medidas que estão sendo debatidas em público. É por mais que algum **Conselheiro**, ou que todos os **Conselheiros**



CONSELHO DE AUTORIDADE  
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE  
PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161  
Cep: 83221-030 Paranaguá - PR  
Tel. (41) 3420-1142 - Fax (41) 4320-1360  
www.portosdoparana.com.br  
E-mail: cappgua@pr.gov.br

individualmente possam receber informações, institucionalmente o Conselho ainda não havia recebido. Que o primeiro passo quando foi recebida a solicitação para ouvi-los no Conselho, foi procurar a Administração do Porto. O Presidente disse ainda que não há a necessidade de um posicionamento do Conselho, e que este precisa apenas ser informado. O **Deputado Ricardo Barros** - Solicitou que se algum assunto que seria apresentado já estivesse resolvido, ou precisasse de complementação que pudessem o informar. Utilizando o sistema de datashow, o Deputado iniciou sua explanação, referente ao histórico das razões que levaram a elaboração do Projeto de Decreto Legislativo Nº1153, de 2004, cujo teor refere-se a sustação do Convênio de Delegação nº 37. Sua apresentação se baseou no Organograma do Sistema Portuário, relatando as irregularidades de gestão constatadas na execução do Convênio de Delegação a partir de 2003, e do não cumprimento pela APPA das determinações dos Órgãos Federais, citando os Relatório da ANTAQ e outras questões relevantes, o que vem gerando prejuízos. A cópia dessa apresentação encontra-se a disposição na secretaria do CAP. O **Deputado Eduardo Sciarra** - disse que está na defesa do setor produtivo paranaense, e da Infra-Estrutura no Estado do Paraná e do país. Representa a Comissão da Agricultura na Câmara Federal. Demonstrou sua felicidade, porque a Federação da Agricultura do Estado do Paraná referendou tudo o que vem se falando nos últimos dois anos com relação ação nociva da Administração dos Portos de Paranaguá, em prejuízo não só do setor produtivo, mas do Estado do Paraná, dos usuários, e dos trabalhadores. Como Deputados Federais existe a obrigação de estarem atentos a essas questões, e que não estão presentes na reunião para fazer um embate político, o que será feito nas audiências Públicas que acontecerão. O **Conselheiro Fayet** - Registra a sua isenção política para tratar dos temas do Porto de Paranaguá. Disse que na primeira reunião do Cap, dessa nova gestão, colocou-se a disposição do Superintendente como aliado político, e como uma pessoa da comunidade que tem todo interesse. Que representa formalmente o Comércio Exterior do Brasil, a Aeb no CAP, mas que sua origem na questão de logística de Transportes do Agronegócio é mais antiga, pois há muitos anos trabalha para Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil, onde analisa economicamente essa questão da Logística para o Agronegócio. E que a Cna tem lhe colocado como representante na Comissão Portos, que representa 46 da maiores e mais importantes entidades no Brasil. Disse ainda que sempre que há apresentação sobre o tema no Senado, na Câmara dos Deputados, ou em outros fóruns, tem sido indicado e participado com outros que se fazem presentes nesse plenário. Externa seu apoio ao Presidente por sua ação correta, porque esse é o Conselho de Autoridade Portuária e o fórum legal para se discutir os interesses do Porto, e que isso está na Legislação Federal, pois o CAP é um Órgão Federal, não subordinado nem a Administração Municipal, nem Estadual. Que das suas decisões só cabe recursos ao judiciário. Disse que tem convivido com a atual Administração do Porto há quase 30 meses, e que tem sido testemunha dos desmandos que tem sido feitos aqui, das irregularidades e dos prejuízos que tem sido gerados. Que como agente público, escreveu vários documentos, várias denúncias, encaminhando diretamente, ou pelo CAP. Que teve a satisfação de nunca ter tido a rejeição de um documento de sua lavra, que foi submetido ao CAP, no sentido de encaminhamento a



CONSELHO DE AUTORIDADE  
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE  
PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161  
Cep: 83221-030 Paranaguá – PR  
Tel. (41) 3420-1142 – Fax (41) 4320-1360  
www.portosdoparana.com.br  
E-mail: cappgua@pr.gov.br

autoridades vinculadas, para a fiscalização operacional, e financeira. Registra seu agradecimento aos Colegas do CAP, que lhe honraram com seu apoio em todas as denúncias que fez, e que foram encaminhadas as autoridades do Governo Federal e do Governo Estadual, e que resultou nessa questão que está sendo discutida hoje, que eclode com pedidos de intervenção dirigidos pela Comissão Portos com posicionamentos da CNA, da AEB, e da Comissão da Agricultura. Que isso é fruto de uma pressão que o setor empresarial fez no Congresso Nacional, porque as autoridades do executivo não têm cumprido o seu papel institucional, e sim se omitido. Disse que quando a Comissão Portos fez as suas colocações se embasou com essa relação de documentos, que tem a responsabilidade de uma autoria, que possui uma responsabilidade legal. Disse que a AEB fez uma carta ameaçando o Ministro dos Transportes, que se ele continuar no seu processo de covarde omissão com relação a sua responsabilidade institucional, entrarão judicialmente para sustar a contribuição e inclusive reaver os recursos não aplicados. A AEB não aceita perder dinheiro. Os usuários estão sendo desrespeitados e isso é inaceitável. Acredita que há uma grande desinformação no executivo paranaense, e duvida que esse documento aqui seja conhecido nos seus detalhes, por pessoas de escalão superior e ao da Superintendência, porque com essas pessoas não ocorreriam equívocos tão primários. Que como um dos autores dos documentos apresentados, gerados na iniciativa privada, desafia a quem tenha contestações técnicas a apresentar desafia como profissional da área econômica, especializado na matéria. E que vai na Assembléia Legislativa e ao Senado da República, representando a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil, e representando a Associação do Comércio Exterior no Brasil, para dar as respostas a muitas brincadeiras feitas em correspondências enviadas ao nosso Conselho, desrespeitando os Conselheiros que são pessoas corretas e bem intencionadas, e que também vai denunciar a omissão do Ministério dos Transportes. Pede que o CAP solicite aos senhores deputados, e também formalmente solicite à ANTAQ que enviasse cópia dessa correspondência nº 182, para que passe ao domínio público. Talvez a grande oportunidade fosse na audiência pública do dia 22, para que a população do Paraná ficasse sabendo o que é que está acontecendo nas entranhas da gestão desse Porto sob a visão da ANTAQ. Faz esse pronunciamento como uma forma de cumprimentar a luta dos senhores deputados, que resolveram se expor, e a luta dos seus companheiros que compreensivelmente muitas vezes não podem estar na linha de frente, como ele pode estar. Inclusive os estimula que continuem mandando esse material, porque vai continuar escrevendo e vai levar em frente, por não correr risco de retaliação. O **Presidente Hélio** – Informa que está declarada em todas as apresentações o trabalho que a ANTAQ fez nas suas investigações e fiscalizações, culminando com o pedido desse Ofício que vai ser encaminhado. Acredita que não haja nenhuma opinião contrária ao pedido desse ofício, e salienta que ele acaba de fazer uma complementação do trabalho de fiscalização. Que houve a necessidade de destacar dois novos técnicos, que se encontram hoje no Porto, fazendo um apanhado complementar de informações, e que provavelmente alguns dos Conselheiros possam ser solicitados para contribuir nesse processo. Na seqüência o **Conselheiro Ozeil** – se dirigindo ao Deputado Ricardo Barros pergunta se os três Senadores do Paraná irão votar contra o seu projeto? Se existe a



CONSELHO DE AUTORIDADE  
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE  
PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161  
Cep: 83221-030 Paranaguá - PR  
Tel. (41) 3420-1142 - Fax (41) 4320-1360  
www.portosdoparana.com.br  
E-mail: cappingua@pr.gov.br

possibilidade do Senado não colocar esse ano ainda na pauta esse projeto? Se tem a aprovação desse projeto? O **Deputado Ricardo Barros** fazendo um apanhado desses questionamentos esclarece que, os Senadores se posicionaram contra a privatização e federalização, o que não impediu de aprovar o Decreto Legislativo. O Senador Osmar Dias aprovou o requerimento de sua autoria na Comissão de Justiça para Audiência Pública, o que demonstra que ele quer o debate. O Senador Álvaro Dias declarou que é favor da ação em prol da gestão, como saiu na Gazeta do Povo. E que o que houve foi uma reação contra a privatização. A Pauta vai do Congresso para o Senado Federal na Comissão de Justiça, logo após a audiência pública que deve ser no dia 31 desse mês. Garante que vai ser aprovada na Comissão de Justiça. O que se discute na Comissão de Justiça é a constitucionalidade do Decreto. O **Conselheiro Baka** - Pede que seja complementado na conclusão do Relatório, o Relatório da influência do Porto na arrecadação do ISS? do município de Paranaguá desde o ano de 2000. Então no ano de 2000 sob toda arrecadação do ISS do município de Paranaguá, o Porto influiria em 13,35%, com desvio padrão de 2,69% mês a mês. Em 2001 essa média caiu para 11,85%, com desvio padrão de 2,28%. Em 2002 dos valores totais arrecadados pelo município de 20 milhões e 122 mil reais, o Porto arrecadou 1 milhão 714 mil, representando uma média de 8,85% com desvio padrão de 2,93%. Em 2003 o município arrecadou R\$23.880.000,00, e o Porto foi o responsável pelo recolhimento de R\$1.882.000,00, uma média de 7,99%, com desvio padrão de 2,97%. Em 2004 a cidade arrecadou R\$29.744.000,00, e o Porto foi o responsável pelo recolhimento de R\$1.715.000,00, uma média de 5,80%. Esse ano o Porto não pagou nada, mas o município arrecadou até o mês de junho de 2005, R\$13.344.000,00 que é do mesmo período se considerar a média do ano passado, terá no final do ano R\$4.000.000,00 a menos de arrecadação de ISS em relação a 2004. Isso representa que 80% dessa arrecadação é referente a atividade portuária. Essa queda também é uma queda na movimentação dentro da cidade. Os reflexos são verificáveis, fáceis de serem vistos. Que o Porto não está cumprindo com a sua obrigação. Disse que quando foi votada a questão do Terminal de Fertilizantes, e ele se manifestou contra, foi ameaçado pelo Procurador Sérgio Botto que o município seria retaliado, e que não receberia mais o ISS. No mês seguinte o Procurador entrou com uma ação contra o município de repetição de indébito, alegando que o Porto já teria pago ao longo dos últimos doze anos a mais para a Prefeitura, e que a Prefeitura lhe devia R\$6.000.000,00. Vê uma reação do Porto que não está cumprindo o seu papel constitucional, não está cumprindo os seus deveres, alegando artifícios jurídicos que estão sendo derrubados. Inclusive já conseguiram na justiça iniciar as autuações ao Porto. No mês de julho autuaram o Porto referente ao mês de julho de 2000, senão o imposto perde a validade. Foi feito um novo calculo, e só no mês de julho de 2000, deu um valor de R\$189.000,00 que a Prefeitura autuou o Porto. Pede aos Deputados que fosse complementado no seu Relatório, essa situação do Porto não recolher os impostos, prejudicar o município de Paranaguá, e não cumprir a sua responsabilidade social como empresa. O **Conselheiro Frisoli** registra agradecimento aos Deputados Ricardo Barros e Eduardo Sciarra pela atenção dispensada. Disse que entrou em contato com o Presidente da Comissão Portos, para ratificar o apoio das 45



CONSELHO DE AUTORIDADE  
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE  
PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161  
Cep: 83221-030 Paranaguá - PR  
Tel. (41) 3420-1142 - Fax (41) 4320-1360  
www.portosdoparana.com.br  
E-mail: capppgua@pr.gov.br

entidades da Comissão Portos. Informou que não são favoráveis à privatização, a tirar o Porto do Estado, que o que querem é a apuração dos fatos, e que venham técnicos a Paranaguá para que apurem isso, que prejudica as 45 entidades que a Comissão Portos representa. A **Conselheira Maria do Socorro**, disse que entre os trabalhadores se fala muito sobre privatização, pois esse relatório comenta que a APPA continua não dispondo de um programa de arrendamento de áreas. E que por isso os trabalhadores estão preocupados com o retorno dessa lógica colocada no relatório. E também baseados no relatório, que a Autarquia permanece realizando a Operação Portuária no corredor de exportação, contrariando frontalmente a determinação ministerial, o que consta no Convênio da Delegação 03/2001 entre o Governo do Estado e a União. O que representaria a privatização do Corredor de Exportação, que acontecerá se continuarem as irregularidades. E em relação a isso manifestou não só a luta dos trabalhadores, como a dos usuários, contra a privatização do Porto de Paranaguá. O **Sr. Álvaro**, esclarece que a questão do Plano de Zoneamento será aprovada pelo CAP, e depois pela ANTAQ. E referindo-se ao Corredor de Exportação, disse que se há discordância, tem que se pedir a repactuação do Convênio. O que não pode acontecer, é que coloque-se esse assunto como um impedimento para que o Porto não avance. Acredita que se há dúvidas quanto a isso, deve-se propor no CAP, uma repactuação dessa cláusula do Convênio. Disse ainda que a ANTAQ alega que o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento não foi apresentado. O **Conselheiro Baka** - Informa que consta no Convênio de Delegação que o Governo do Estado iria em 180 dias, a partir de 2001, promover a privatização do Corredor de Exportação. E isso não foi cumprido, porque a realidade de Paranaguá é outra, e há um consenso na comunidade Portuária de que ele deve permanecer como está. Acredita que essa situação possa ser corrigida até fazer-se com que seja aprovada essa mudança dentro do CAP, e que seja enviado a ANTAQ, e corrigido esse texto dentro do convênio de delegação. O **Presidente Hélio** complementa o argumento do Conselheiro Baka, de que a cláusula 3ª do Convênio de Delegação estabelece que deverá se afastar da Operação Portuária. O **Conselheiro Baka** disse que se afastar significa que o Porto deve sair da Operação, deixando na mão de outro. Acredita que o CAP tem que contribuir para correção desse texto. O **Deputado Ricardo Barros**, disse que lhe foi sugerido acrescentar nesse relatório, no capítulo da situação a partir de 2003, o comprometimento de 25% da capacidade de armazenagem do silo público, mediante contrato firmado com terceiro e prejuízos dos demais usuários do sistema, sem a devida licitação. Então de acordo com o que entendeu a atual administração privatizou 25% da operação, contratando um terceiro. A **Conselheira Maria do Socorro** esclarece que esse tema é indiferente do que se está colocando, referente ao arrendamento do Corredor de exportação, e que isso não feriu o interesse. O **Sr. Álvaro**, disse que dentro do que vem acontecendo no Porto, há tentativas de diálogo, que normalmente são interrompidas. Que algo que preocupa o setor industrial são os temas de privatização e federalização. Porque já se teve um desempenho muito bom do Porto de Paranaguá, por ele estar dentro de um Estado, onde se tem um acesso mais fácil. Porém qualquer empresa quando tem um gestor que se nega a discutir problemas, se intervém para que se tenha um canal de discussão. 2004 foi um ano excelente, mas se perdeu mercado, porque o crescimento do



CONSELHO DE AUTORIDADE  
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE  
PARANAGUÁ E ANTONINA

Rua Antônio Pereira, 161  
Cep: 83221-030 Paranaguá - PR  
Tel. (41) 3420-1142 - Fax (41) 4320-1360  
www.portosdoparana.com.br  
E-mail: capppgua@pr.gov.br

mercado internacional foi maior que a capacidade logística que se teve. Esse ano o mercado reduziu, só que a participação no mercado ficou determinada pelo volume do ano passado, conseqüentemente os concorrentes cresceram mais. Porque a sua preocupação é que se corrija o problema, e que isso continue pelo processo de melhor gestão, sem que o Paraná perca essa vantagem que tem hoje. O Deputado **Ricardo Barros**, agradeceu a oportunidade de apresentar esse assunto, entendendo como esclarecedor. Disse que a pressão para que o Convênio seja cancelado, não será deles, mas que a sustação desse Convênio é necessária, para que a Administração do Porto cumpra determinações. O Deputado **Eduardo Sciarra**, colocou-se a disposição para posteriores questionamentos. Disse não imaginar uma situação pior que atual, enfrentada no Porto de Paranaguá. Que estão do lado da verdade. O que vai acontecer, é que o Decreto Legislativo sustando o Convênio irá intervir no Porto de Paranaguá. O **Presidente Hélio** a título de informação, disse que a Constituição da República estabelece nas Competências da União no artigo 21, o inciso 12º, que é prerrogativa da União explorar direto ou mediante autorização, com concessão ou permissão os Portos marítimos, fluviais e lacustres. Então por força Constitucional a exploração de todos os Portos Brasileiros é prerrogativa da União, no entanto ela delega aos estados e eventualmente aos municípios para que em seu nome possam administrá-los. Na seqüência o Presidente externou seus agradecimentos ao Deputados Ricardo Barros e Eduardo Sciarra pela contribuição dispensada ao CAP. O Delegado da Polícia Federal **Fabiano Borgignon** - relatou que na última semana do mês de junho, a Polícia Federal, com outros órgãos de Segurança, a Capitania, CESPORTOS, procedeu a inspeção no Porto de Paranaguá e Antonina, e alguns terminais privados. Disse que existe um atraso na implementação do ISPS por parte do Porto, que foi justificado por dificuldades no processo licitatório. A Comissão Estadual tem uma atribuição mais de fiscalização em Loco. Foi feito um relatório ilustrativo da situação e encaminhado para COMPORTOS, Ministério da Justiça e ali pode ser constatada a situação. O Governo Federal pelo Ministério da Justiça vai implementar o Nepon, com inauguração em Setembro, com investimento do Governo Federal de mais de 2 milhões de reais em equipamentos. O **Presidente Hélio** expõe o pedido da ALL de participar da Reunião do CAP, para fazer uma apresentação de uma alternativa de transporte de Contêiner pelo modal ferroviário. E que se deve pautar esse assunto na reunião do dia 24; se não houver nenhuma posição contrária. Como não houve nenhuma manifestação, o pedido da ALL foi aprovado. **IV - ASSUNTOS GERAIS. Presidente:** Agradece o esforço e compreensão de todos na busca do consenso e unidade nas discussões realizadas, à ACIAP por mais uma vez possibilitar a realização desta reunião neste espaço, Nada mais havendo a tratar encerrou a reunião, agradecendo a presença de todos, e confirmando a 15ª. Reunião Extraordinária para o dia 11 de agosto de 2005, às 9h, tendo eu **Vitor Roberto Muller Bernardi**, Secretário Executivo, lavrada a presente Ata que segue assinada pelo Presidente, demais Conselheiro e Convidados.

**CONSELHEIROS:**

Hélio José da Silva \_\_\_\_\_ 

Sergio Botto de Lacerda \_\_\_\_\_ 

Rogério Distéfano \_\_\_\_\_

José Baka Filho \_\_\_\_\_ 

Juarez Moraes e Silva \_\_\_\_\_

Ruy Alberto Zibetti \_\_\_\_\_ 

Admilson Lanes Mergado de Lima \_\_\_\_\_ 

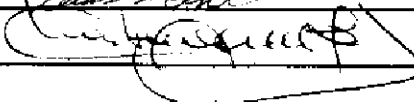
Carlos Alberto Silveira Calvo \_\_\_\_\_ 

Michael Martins da Silva \_\_\_\_\_

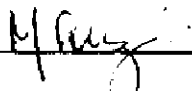
Carlos Roberto Frisoli \_\_\_\_\_ 

Jorge Tacla Filho \_\_\_\_\_

Leonardo Luiz Vicente \_\_\_\_\_ 

Wilson Moraes da Silva \_\_\_\_\_ 

Ademir Scomasson \_\_\_\_\_


Maria do Socorro de Oliveira \_\_\_\_\_ 

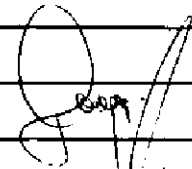
Carlos Alberto Martins da Costa \_\_\_\_\_ 

Ozeil Moura dos Santos \_\_\_\_\_

Luiz Antonio Fayet \_\_\_\_\_ 

Airton Galinari \_\_\_\_\_

Adriano Gustavo Vidal \_\_\_\_\_ 

Sidney Pinto \_\_\_\_\_ 

José Roberto Almeida Correa \_\_\_\_\_ 

Luiz Henrique Roos \_\_\_\_\_

**CONVIDADOS:**

Capitania dos Portos do PR - Francisco dos Santos Moreira \_\_\_\_\_ 

FAEP - Nilson Hanke Camargo \_\_\_\_\_ 



OGMO/PR. – Daltro Nascimento \_\_\_\_\_  
SINDAPAR – Luiz Fernando Mazzitelli \_\_\_\_\_  
SINDAPAR – Lais Savio *Lais Savio* \_\_\_\_\_  
APPA – Antonina – Leopoldino de Abreu Neto \_\_\_\_\_  
APPA – Paranaguá – Fabricio Massardo *Fabricio Massardo* \_\_\_\_\_  
APPA – Paranaguá – Stella Maris Bittencourt Figueiredo *Stella B* \_\_\_\_\_  
APPA – Paranaguá – Renato Veiga Filho \_\_\_\_\_  
APPA – Paulo Nogueira Artigas *Paulo Nogueira Artigas* \_\_\_\_\_  
Polícia Federal – Fabiano Bordignon \_\_\_\_\_  
FIEP – Alvaro Luiz Scheffer \_\_\_\_\_  
FIEP – Mário Stamm \_\_\_\_\_  
CEXPAN – Neri Bechhi Dal Prá \_\_\_\_\_  
OCEPAR – Flávio Enir Turra \_\_\_\_\_  
IBAMA – Lício George Domit \_\_\_\_\_  
Câmara Federal – Deputado Ricardo Barros \_\_\_\_\_  
Câmara Federal – Deputado Eduardo Sciarra \_\_\_\_\_

*[Handwritten signatures and initials scattered below the list of names]*