

ATA DA 162ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Aos vinte e seis dias do mês de julho de 2007, na sala de reuniões do CAP, Paranaguá - PR, às 09:00h, sob a presidência do Sr. Paulo Augusto Rocha de Vasconcellos, reuniu-se o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) do Porto de Paranaguá, com a presença dos **Conselheiros**: Rivaldo Pinheiro Dantas, José Baka Filho, Antonio Ricardo dos Santos, Ruy Alberto Zibetti, Fabrício Massardo, Admilson Lanes Morgado de Lima, André Agner Machado Martins, Carlos Alberto Silveira Calvo, Michael Martins da Silva, Sandro Flores Monteiro, Wilen Manteli, Edson César Aguiar, Osmar Petersen, Arivaldo Barbosa José, Carlos Antônio Tortato, Geremias Thomaz de Souza, Ademir Scomasson, Maria do Socorro de Oliveira, Carlos Alberto Martins da Costa, Zulfiro Antonio Bósio, Luiz Antonio Fayet, Airton Galinari, Sidney Pinto, José Roberto Almeida Corrêa, João Gilberto Cominese Freire, Hário Tieppo Junior. **Convidados**: Representante da Capitania dos Portos do Paraná, Capitão-de-Fragata Carlos Eduardo Vidal e Membros da Comissão de Dragagem, Sr. Geert Jan Prange e Sra. Eliane Beê Boldrini. **I - ABERTURA DOS TRABALHOS**: Após verificação da existência do quorum regimental o **Presidente** agradeceu a presença dos Conselheiros e demais convidados, dando início à Reunião. **II - DISCUSSÃO E APROVAÇÃO DA ATA RELATIVA À 161ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CAP**: Secretária do Conselho - Após inclusão das contribuições apresentadas pelo Conselheiro Zulfiro Bósio, a Ata foi aprovada por unanimidade. **III - ORDEM DO DIA: 1. POSSES: Bloco do Poder Público**: Representante Titular do Governo do Estado - Conselheiro **EDUARDO REQUIÃO DE MELLO E SILVA** - Não efetivada em razão da ausência do Conselheiro; Representante Suplente do Governo do Estado - Conselheiro **DANIEL LÚCIO OLIVEIRA DE SOUZA** - Não efetivada em razão da ausência do Conselheiro; Representante Suplente do Município - Conselheiro **ANTONIO RICARDO DOS SANTOS** - Efetivada; **Bloco dos Operadores Portuários**: Representante Titular da Administração do Porto - Conselheiro **FABRÍCIO MASSARDO** - Efetivada; Representante Suplente da Administração do Porto - Conselheiro **ANDRÉ LUIS AGNER MACHADO MARTINS** - Efetivada; Representante Suplente dos Titulares das Instalações Portuárias Privadas na Área do Porto - Conselheiro **WILEN MANTELI** - Efetivada; **Bloco da Classe dos Trabalhadores Portuários**: Representante Titular dos Demais Trabalhadores Portuários - Conselheiro **WILSON MORAES DA SILVA** - Efetivada; Representante Suplente dos Demais Trabalhadores Portuários - Conselheiro **ADEMIR SCOMASSON** - Efetivada; Representante Titular dos Demais Trabalhadores Portuários - Conselheira **MARIA DO PERPÉTUO SOCORRO DE OLIVEIRA** - Efetivada; Representante Suplente dos Demais Trabalhadores Portuários - Conselheiro **CARLOS ALBERTO MARTINS DA COSTA** - Efetivada; **Conselheira Maria do Socorro** - Registrou que o retorno do Bloco dos Trabalhadores ao Conselho, apesar de terem tido a honra de receber o Secretário Nacional de Portos no Sindicato, de terem recebido um convite do Presidente da ANTAQ para visitá-lo em Brasília e de terem recebido a visita do Presidente do CAP no Sindicato dos Estivadores, não marca qualquer vitória, porque essa presença se dá apenas em respeito ao Conselho, já que estão bastante desconsolados com o resultado de tudo o que ocorreu e não podem prescindir de trabalhar em prol de uma comunidade portuária unida. Sentem-se tristes por constatarem essa desunião, pois sabem que quando se faz um processo de polícia e não de desempenho, todos estão indo pelo caminho errado. Estão presentes porque sabem que precisam lutar e talvez o Presidente, como militar da reserva e como uma pessoa alheia a todos esses problemas do passado,

possa ser o elo para a recomposição da comunidade portuária. **Conselheiro Wilen** – Cumprimentou o Presidente e seu suplente, recém-nomeado Gerente de Terminais Privativos da ANTAQ. Disse que, com muito orgulho, volta ao Conselho com a missão de colaborar, porque porto não deveria ser tão complexo, por ser apenas um ponto de passagem e que considera que, como Conselheiros, devem olhar o porto com pluralidade, tendo como norte o desenvolvimento da região. **Conselheiro Fabrício** – Apresentou-se e colocou-se à disposição do Conselho, registrando sua satisfação em passar a integrar este fórum. **Presidente** – Como Presidente do CAP, disse que gostaria de ser informado sobre os assuntos de interesse da comunidade portuária para tentar ajudar em eventuais conflitos, estando à disposição por considerar-se uma pessoa absolutamente isenta. Pediu que se resolvam os problemas neste fórum, evitando as vias judiciais. **2. ASSUNTOS PENDENTES DE SOLUÇÃO REFERENTES À REUNIÃO ORDINÁRIA ANTERIOR:** Secretaria do Conselho – O Secretário informou sobre o encaminhamento dos expedientes e mencionou que os assuntos pendentes estavam nos itens seguintes da pauta; **3. COMISSÃO TARIFÁRIA, ORÇAMENTÁRIA E DE INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS: MANIFESTAÇÃO SOBRE A PROPOSTA ORÇAMENTÁRIA DA APPA PARA 2007** – Relator Conselheiro José Roberto A. Correa – Em razão da ausência do representante da Administração do Porto, que traria maiores informações sobre esse assunto, o Conselho decidiu que a matéria será abordada na próxima Reunião Ordinária. Ainda sobre esse tema, o **Presidente** relatou que recebeu um ofício do Superintendente da APPA no qual este explica que, perante a Administração Federal, a APPA é uma única Administração para os dois portos. **Conselheiro Fayet** – Disse que não discute o mérito, mas a questão legal. A única coisa que solicitaram foi que o orçamento do Porto de Paranaguá tivesse destaque das contas de Antonina. Se não houver o cumprimento do que estabelece a Lei, pode ser que o CAP aprove, mas por entendimento legal, não vai poder registrar seu voto a favor. Não estão discutindo a qualidade da despesa, mas pedindo o destaque orçamentário; não estão se colocando contrários ao orçamento. **Conselheiro Fabrício** – Lembrou aos Conselheiros que o convênio de Delegação firmado entre a União e o Estado do Paraná coloca a Administração como única gestora para os dois portos organizados e consigna que as contas da APPA são analisadas pelo Tribunal de Contas do Estado do Paraná. **Presidente** – Destacou que o Conselho pode opinar sobre a proposta de Orçamento do Porto, mas que não pode aprová-la ou reprová-la, porque não tem ação fiscalizadora, já que isso compete ao Tribunal de Contas; lembrou que o CAP não deve, nem pode, extrapolar suas competências previstas em Lei. **Conselheiro Wilen** – Disse que nada impede que a Administração do Porto faça dois orçamentos e depois os consolide em um único, para encaminhar ao TCU. Disse que o CAP também tem uma função fiscalizadora, porque tem que responder pelo desenvolvimento do Porto e é no Orçamento que podem ver para onde vão as verbas. Nada impede, até mesmo para proteção da APPA, que façam os orçamentos em separado. **Presidente** – Informou que já pediu à APPA que, para o próximo exercício, o orçamento seja feito de forma separada. Entretanto, considera inoportuno que, a esta altura do calendário, o CAP exija da APPA que refaça todo esse trabalho, realizado no ano passado. Acha que isso vai de encontro ao bom senso. **4. ATUALIZAÇÃO DA COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES INTERNAS DO CAP:** Secretaria do Conselho – O Conselho decidiu que a Secretaria encaminhará aos Conselheiros a atual composição das nove Comissões Internas, para análise e para que, através de seus Blocos, tragam, na próxima Reunião, a indicação dos novos Conselheiros que devem integrá-las, bem como eventuais sugestões no sentido de alterá-las quanto à composição e ao



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

funcionamento. **5. INFORMAÇÕES PRESTADAS À PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE PARANAGUÁ SOBRE A RECUPERAÇÃO DO “SHIP LOADER” Nº 02, DO BERÇO 213, DO CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ:** Secretaria do Conselho – O **Presidente** informou que a cópia da resposta encaminhada à Procuradoria está à disposição de todos, na Secretaria. O **Conselheiro Sandro** aproveitou a ocasião para informar que o “Ship Loader” já está em pleno funcionamento. **6. APRESENTAÇÃO DO PROJETO DE DRAGAGEM DOS PORTOS DO PARANÁ, PELA COMISSÃO DE DRAGAGEM (GRUPO DE TRABALHO):** Sr. **Geert Prange** e Sra. **Eliane Boldrini** – Esses dois integrantes do Grupo de Trabalho sobre a Dragagem do Porto realizaram apresentação com o auxílio de um “data-show”, cujos arquivos se encontram à disposição dos interessados, na Secretaria do Conselho, podendo, inclusive, ser copiados. O Sr. **Prange** iniciou sua apresentação explicando, de forma resumida, as questões relacionadas ao traçado dos canais, à delimitação das bacias, às profundidades e larguras dos canais e às áreas de despejo, bem como quanto aos condicionantes técnicos, econômicos e ambientais. Encerrada sua apresentação, prestou esclarecimentos aos Conselheiros quanto à ampliação da área de fundeio, esclarecendo que não haverá alterações nesse sentido, que as áreas de fundeio continuarão sendo as mesmas, nas mesmas posições, acrescentando que apenas a área de bacia de evolução será dragada nesta primeira fase, chamada de “essencial”. Quanto ao projeto, esclareceu que o objetivo é voltar aos antigos valores de cotas mínimas, para garantir também o mínimo de segurança da navegação. Assegura que, no canal da Galheta, a Comissão estipulou a profundidade de 15m, na área Bravo 1 a de 13,5m, na Bravo 2 a de 13m, passando para 12m na Bacia de Evolução; declarou não se lembrar dos valores previstos para esses locais no projeto anterior. Sr. **Admilson** – Explicou que o processo foi dividido em três fases, e que nessa primeira fase foi considerada, basicamente, a sobrevivência do Porto, fixando-se para cada setor o mínimo necessário à sua operação. Disse mais que o que é previsto para a segunda fase é o retorno do que já se teve, anteriormente e que, numa terceira fase, seriam feitos os estudos para o aprofundamento necessário, para fazer face ao futuro. Quanto ao assoreamento na baía, o Sr. **Prange** explicou que se compõe basicamente de areia e que há regiões de lodo ao longo do cais, material este que será levado para ilhas artificiais, em Antonina. **Presidente** – Mencionou haver encontrado, na Internet, um trabalho realizado pela Fundação Ricardo Franco, vinculada ao Instituto Militar de Engenharia, denominado “Caracterização dos Portos Brasileiros”, no qual existe um capítulo dedicado ao Porto de Paranaguá, onde está dito que a largura do canal de Paranaguá é de 150m. Dessa forma, solicitava ao Sr. Prange, informações sobre esses dados. O Sr. **Prange** disse que a largura original do Canal da Galheta, em 1973, era de 150m na base, e que, posteriormente, esse canal foi alargado para 200m na base, além do seu talude sobre a largura e que a intenção é manter os 200m, para efeito de navegação segura e não os 150m essenciais. O **Presidente** chamou atenção para o trabalho do IME, que prevê um imenso futuro para o Porto de Paranaguá, incluindo-o entre os grandes portos concentradores de carga do Brasil, no futuro – Itaquí, Suape, Sepetiba, Santos e Rio Grande – juntamente com o Porto de Pecém e externou a sua esperança de que todos voltarão os olhos na direção dessa transformação pela qual o Porto pode passar. Esse estudo propõe que o calado das embarcações seja de 45 pés e, ao final, faz o seguinte comentário: “Considerando que grande parte dos Portos brasileiros pretende assegurar o seu acesso aquaviário a partir de 12,5m de profundidade e considerando que as condições geológicas mudam dramaticamente, via



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

de regra a partir da cota menos 10m, é absolutamente fundamental que os projetos de aprofundamento sejam precedidos pela realização de campanhas de sondagem não somente batimétricas, mas geológicas, incluindo "get poat", sondagens spt, sísmicas e rotativas, quando for o caso. A presença de granitos, arenitos e solos com elevado índice de spt, de difícil remoção, deverá elevar o custo de sua remoção através dos equipamentos tradicionais de dragagem". Assim, o **Presidente** alertou que, para uma profundidade maior que 10m, os estudos de aprofundamento de dragagem tem que ser mais complexos e, a esse respeito, pediu que o Sr. Prange fizesse um comentário mais amplo. O **Sr. Prange** disse que a resposta está contemplada na Resolução Conama nº 0344 e na Convenção Internacional de Londres. A Resolução do Conama prevê uma série de análises prévias para que se dê o licenciamento ambiental a qualquer projeto de dragagem, de aterro hidráulico ou de aprofundamento de canal. **Sra. Eliane Beé Boldrini** – Deu prosseguimento à apresentação distribuindo, a cada um dos Conselheiros presentes, um exemplar do livro "Dragagens Portuárias no Brasil", informando que o conteúdo de sua apresentação estava publicado por meio de diversos artigos técnicos-científicos, no terceiro capítulo do livro. Destacou a questão das áreas de despejo, que são o grande limitador para o futuro de qualquer projeto portuário. Explicou que no processo de licenciamento ambiental das dragagens, antes da emissão de uma Licença de Operação (LO) foi necessário o empreendedor (APPA) indicar o volume a ser dragado em cada setor e áreas de despejos, e foi a partir destas informações que o órgão licenciador emitiu uma Licença Prévia (LP) indicando os estudos a serem realizados a fim de emitir a LO. Disse que este processo foi realizado de forma integrada entre o IBAMA e o IAP. Informou que a LO norteou os trabalhos da Comissão de Dragagem e que a ADEMADAN participa da Comissão porque coordenou os estudos que fundamentaram a recente LO das Dragagens Portuárias no Paraná. Informou, ainda, que os resultados dos estudos foram apresentados em dois Seminários Nacionais sobre Dragagem, realizados em Antonina (2006 e 2007) pela ADEMADAN e parceria e publicados no livro citado. O Plano de Controle Ambiental apresentado deu ênfase nas áreas de despejos, nos contaminantes e nas ações mitigadoras e compensatórias, a saber: ACE 20 – para material dragado dos setores Alfa e Bravo (Uno e Dois); na área do Cais Leste – para material dos setores Charlie 1 e 3 (incluindo o berço da Cattalini), salientando que esta área de despejo não se destina à ampliação do cais, pois isso não seria possível uma vez que terá um recuo de 270 m da linha do cais (pela possibilidade de provocar novo assoreamento, prejudicando a movimentação de cargas na área automotiva e por demandar a construção prévia de uma estrutura de contenção), mas sim ao aterro de uma nova área pública, destinada à implantação de projetos industriais, conforme constante no PDZPO do Porto de Paranaguá. Os sedimentos dos setores Charlie Dois e Delta serão destinados para expansão do manguezal em Antonina e, a partir de estudos complementares para a criação de ilhas artificiais na Baía de Paranaguá. Explicou, ainda, a razão da desistência do projeto de utilizar material dragado de forma confinada para expansão portuária no prolongamento dos berços da Ponta do Félix em Antonina, uma vez que os resultados das simulações, por meio de modelagem matemática, demonstraram que haveria profundas mudanças na hidrodinâmica local. Razão pela qual se optou em utilizar os sedimentos para a criação de um eco-parque de manguezal o que inviabiliza o confinamento. Enfatizou, ainda, que em Antonina, na linha dos berços da Ponta do Félix, berços fechados contribuem para o assoreamento e que o ideal é planejar a expansão portuária por meio de berços vazados. Explicou, também, que esta expansão, apesar de contemplada no PDZPO e no Plano Diretor do



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

município de Antonina, a idéia teve que ser abandonada devido à intensidade das alterações hidrodinâmicas no local, como já foi colocado. Também destacou os estudos e procedimentos para monitoramento ambiental pré e pós-dragagem, enfatizando que antes de iniciar as dragagens serão necessários realizar estudos complementares das áreas de despejos do ACE20 e do Eco-parque, a fim de atender as exigências da Resolução Conama 0344. Também disse que pela primeira vez o Monitoramento Ambiental das dragagens prevê ação compensatória para os pescadores artesanais de forma planejada e permanente, ou seja, a cada nova dragagem e sem cair no assistencialismo; assim como ações mitigadoras do assoreamento por meio da recuperação de bacias hidrográficas, informando que a APPA, como principal empreendedor, deverá recuperar três bacias hidrográficas, enquanto que a Cattalini Terminais Marítimos (terminal privado) uma bacia hidrográfica em função da dragagem de seu berço interno e que a Ponta do Félix (terminal privado de Antonina) já desenvolve o projeto piloto de recuperação de bacias hidrográfica na bacia do rio Pequeno em Antonina, cuja metodologia deverá ser empregada em outras bacias hidrográficas e especificou as respectivas bacias hidrográficas a serem recuperadas por cada empreendedor. Também disse que estas bacias já foram estudadas no programa CAD, coordenado pela ADEMADAN. **Conselheiro Fayet** - Entendeu que o objetivo futuro é estabelecer um modelo e que o plano de recuperação de todas as bacias fluviais em torno da área dos Portos de Paranaguá e de Antonina é uma consequência disso. No campo de monitoramento da implantação industrial, pergunta se vai ser elaborado algum plano que vise a evitar a instalação de indústrias poluentes. **Sra. Eliane** - Disse que os principais passivos que estão poluindo a baía de Paranaguá são lixões e esgotos. Respondeu que a expansão portuária exige outro tipo de licenciamento ambiental e terá que atender à legislação, em especial, à expansão portuária prevista no PDZPO de Paranaguá, o que transcende a competência da Comissão de Dragagem. **Presidente** - Perguntou que tipo de draga e que capacidade ela deve ter para fazer a dragagem necessária; perguntou, ainda, se essas dragas existem no Brasil, ou se haverá necessidade de fazer uma concorrência internacional. Tem essa dúvida porque, recentemente, fizeram na ANTAQ um Seminário sobre hidrovias, para o qual convidaram a Bélgica e o País de Flandres, para fazer uma apresentação e, a esse evento, compareceram duas empresas que fazem dragagem na Europa, abrem canais artificiais, etc. Ambas mostraram projetos que desenvolveram no mundo inteiro, apresentando dragas de enorme capacidade, que ele próprio desconhecia. **Sr. Prange** - A Comissão tem ciência da existência de pouquíssimas dragas auto-transportadoras no Brasil e diria que as duas maiores são a "Macapá" e a "Boa Vista", antigamente pertencentes à Companhia Brasileira de Dragagem e hoje no acervo da empresa DRAGAPORT, bem como da existência de dragas menores, utilizadas pelas empresas Bandeirantes e Enterpa. A Comissão estabeleceu a capacidade mínima de 2000m³ para as dragas a serem utilizadas, parâmetro esse que atende às dragas nacionais, estando ciente, entretanto, que se elas estiverem comprometidas ou com problemas, haverá a necessidade de se afretar dragas estrangeiras, para realizar essa tarefa. Prevêem a remoção de 1,5 milhão de m³ por mês, principalmente na área crítica das regiões Alfa, Bravo 1 e Bravo 2. Disse que há mais de 20 anos vem trabalhando para que o Porto de Paranaguá tenha a sua própria draga para efetuar a dragagem de manutenção, porque, se a APPA tivesse uma draga de 1500 ou 2000m³ de capacidade, desde há 10 ou 15 anos atrás, hoje não teria necessidade de realizar todo esse projeto e os canais estariam perfeitamente mantidos, nas cotas desejadas. **Conselheiro Fayet** - Disse que a demanda de dragagem no



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

Brasil, em termos relativos é muito pequena, sendo que em Rotterdam e Antuérpia na Europa é quase o dobro da brasileira, o que provoca um problema do outro lado do outro lado, ou seja, como não existe o mercado, não existe a oferta. Revelou que tem participado de discussões nos fóruns federais e que, sobre a questão da liberação do setor de dragagem, considera que, na verdade, tem-se que adotar um modelo de concorrência em que se possa garantir que o vencedor da concorrência não ficará empurrando o trabalho com a barriga; para que não seja um sujeito que vai simplesmente ocupar um espaço. Entende que havendo a liberdade de mobilização de dragas do mundo inteiro, que a responsabilidade passa a ser de quem contratar, que não se pode querer monitorar tudo em detalhes, como por exemplo os tipos de draga, até porque as transformações tecnológicas são brutais. No transporte rodoviário, por exemplo, disse ele, a colocação de balanças nas estradas, fruto da "Lei da Balança", diminuiu o peso morto dos veículos sem prejudicar a tonelagem total, o que, por consequência, significa maior aproveitamento de carga útil. Esse mesmo processo é o que vai determinar avanços tecnológicos muito peculiares no Brasil, para embarcações talvez de porte menor. Tem notícias de que há um encaminhamento, no Governo Federal, no sentido de que as concorrências sejam obrigatoriamente internacionais. Acha que é importante não se envolverem demais com a forma como cada um vai fazer, que o que é fundamental é ter a garantia de que os resultados serão alcançados.

Conselheiro Michael – Perguntou qual é o cronograma que se tem, a partir de agora, para concluir o trabalho, em termos de volume a ser dragado. Enfatiza que hoje existem restrições à navegação, principalmente à noite, o que está prejudicando – e muito – a agilidade das manobras que têm que ser feitas, no Porto de Paranaguá e que, no seu modo de ver, é do interesse de todos saber quando essa primeira fase será concluída.

Sr. Prange – Disse que o trabalho da Comissão prevê que a dragagem leve cerca de um ano. Acrescentou que, se for desejo da APPA que a Comissão continue trabalhando no assunto, ao mesmo tempo, assim será feito e ela terá cerca de um ano para deliberar sobre a fase dois do Projeto, que é a fase de manutenção.

Sr. Admilson – Explicou que o primeiro caminho crítico a seguir é uma autorização da Secretaria de Patrimônio da União – SPU, para fazer o aterro, o que já foi solicitado e cuja decisão está sendo aguardada. Uma vez dada essa autorização, o passo seguinte é a aprovação da Marinha, ficando então preenchidas todas as condições para a elaboração do edital. Há uma minuta de atendimento à NORMAM-11 e todo o esforço está sendo feito para que, em trinta ou quarenta dias, já tenham uma previsão para o lançamento do edital. Toda a questão ambiental da dragagem está delegada ao IAP. Salientou a disponibilidade de recursos financeiros e afirmou que, por sugestão da Comissão, o custo do serviço deve ser licitado pelo resultado da profundidade e não por metro cúbico de material removido. Quanto à concorrência, a legislação prevê que a dragagem no Brasil só pode ser feita por empresa nacional e, desta forma, não se vê como fazer uma licitação internacional.

Presidente – Relatou estar informado de que a Casa Civil da Presidência da República, ao que parece, tem a intenção de transformar a dragagem em serviços de engenharia, o que permitiria que se fizesse concorrências internacionais, em todos os portos, como se faz com obras civis.

Sr. Admilson – Disse que, em abril ou maio, não se recordava com precisão, houve uma audiência pública da ANTAQ para a edição de uma nova Resolução sobre dragagem, a qual ainda está em estudo e que o Departamento Jurídico da APPA, inclusive, fez diversas contribuições; porém, disse ele, nessa Resolução, a questão da dragagem ainda é tratada como privativa de empresa brasileira de navegação de apoio portuário.

IV – EXPEDIENTE: 1 – COMUNICAÇÕES E INFORMAÇÕES GERAIS: a) Relatório



CONSELHO DE AUTORIDADE
PORTUÁRIA DO RIO 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

Operacional da APPA – Foram distribuídas cópias desse Relatório a todos os Conselheiros b) **Relatório de Atividades do OGMO** – O relatório foi distribuído, previamente, aos Senhores Conselheiros, sendo auto-explicativo c) **Correspondências Expedidas e Recebidas** – Foram distribuídas cópias do expediente, onde estão relacionados os documentos recebidos e expedidos pela Secretaria, não havendo manifestações. **V – ASSUNTOS GERAIS: Sr. Ruy Zibetti** – Agradeceu a todos os Conselheiros pelo tempo de convívio, desejando sorte aos seus sucessores e aos que permanecem, dizendo que guardará saudades. **Sr. Admilson** – Agradeceu pelo convívio de quase dois anos, ressaltando que teve um aprendizado diferente. Agradeceu pela compreensão de todos, esperando ter feito o que foi possível e desejando boa sorte aos seus sucessores. **Conselheiro Tortato** – Entregou uma cópia do documento enviado ao Ministro Pedro Brito, para conhecimento dos Conselheiros, sobre o posicionamento dos trabalhadores na questão dos arrendamentos. **Conselheiro Arivaldo** – Externou agradecimentos ao Presidente pela visita à Estiva, lembrando a passagem de outros Oficiais de Marinha na presidência do CAP e disse esperar que, com a volta de um militar a esse posto, tenham o mesmo ponto de equilíbrio que tinham antes. **Conselheiro Sidney** – Disse que é uma satisfação ter a volta do Bloco dos Trabalhadores ao CAP. Sobre sua representação na Câmara Temática do Agronegócio, pelo CAP, disse que ali se reúnem a cada três meses e fez entrega ao Presidente do Anuário sobre os trabalhos da Câmara, para conhecimento dos Conselheiros que assim o desejarem. O Anuário ficará à disposição de todos, para consulta, na Secretaria. **Conselheiro Bósio** – Como participante do projeto de modernização da logística no Comércio Exterior e dentro do trabalho do Procomex, em parceria com a Receita Federal, informou que foi criado um novo grupo, coordenado pela Associação das Empresas Usuárias e que gostaria de convidar alguém que tenha interesse no tema, para participar desse trabalho. Deixa um convite formal com a presidência para que seja repassado aos demais Conselheiros. **Conselheiro Michael** – Informou que estão no décimo dia de utilização das janelas de atracação regulamentadas neste porto e que, em resumo, o resultado desses primeiros dias foi muito bom porque, nos primeiros vinte navios, alcançados na noite anterior, tiveram uma taxa de acerto de 65%, isto é, de navios que chegaram antes da janela ou dentro dela e que, nesse universo de acertadores, as atracações foram, todas, praticamente, na chegada. Aproveitou esse momento de revisão mensal, para saudar a todos os que muito se esforçaram nesse sentido e que, portanto, fizeram isso acontecer. Sem mais assuntos a tratar, o **Presidente** encerrou a reunião agradecendo a presença de todos, tendo eu **Vitor Roberto Muller Bernardi**, Secretário Executivo, lavrado a presente Ata, que segue assinada pelo Presidente, pelos demais Conselheiros e pelos Convidados.

Conselheiros:

Paulo Augusto Rocha de Vasconcellos _____

Rivaldo Pinheiro Dantas _____

José Baka Filho _____

Antonio Ricardo dos Santos _____

Ruy Alberto Zibetti _____



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

Fabrizio Massardo

Admilson Lanes Morgado de Lima

André Agner Machado Martins

Carlos Alberto Silveira Calvo

Michael Martins da Silva

Sandro Flores Monteiro

Wilen Manteli

Edson César Aguiar

Osmar Petersen

Arivaldo Barbosa José

Carlos Antônio Tortato

Geremias Thomaz de Souza

Ademir Scomasson

Maria do Socorro de Oliveira

Carlos Alberto M. da Costa

Zulfiro Antonio Bósio

Luiz Antonio Fayet

Aírton Galinari

Sidney Pinto

José Roberto Almeida Corrêa

João Gilberto Cominese Freire

Hário Tieppo Junior

Convidados:

CPPR - CF Carlos Eduardo Vidal

Comissão de Dragagem - Geert Jan Prange

Comissão de Dragagem - Eliane Beê Boldrini