

ATA DA 16ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA

Aos onze dias do mês de novembro 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 09h, 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, José Baka Filho, Juarez Moraes e Silva, Ruy Alberto Zibetti, Admilson Lanes Morgado Lima, Carlos Alberto Silveira Caivo, Wilen Manteli, Hermes Anghinoni, Carlos Roberto Frísoli, Jorge Tacla Filho, Carlos Antonio Tortato, Leonardo Luiz Vicente, Wilson Moraes da Silva, Maria do Socorro de Oliveira, Carlos Alberto Martins da Costa, Ozeil Moura dos Santos, Luiz Antônio Fayet, Aírton Galinari, Adriano Gustavo Vidal, Sidney Pinto, José Roberto Almeida Corrêa, Luiz Henrique Roos e João Gilberto Cominese Freire. **Convidados**: Superintendente da APPA - Eduardo Requião de Mello e Silva, APPA - Mauricio Vitor de Souza, Xênia Karina Arnt, Stella Maris Bittencourt, Ogarito Borgia Linhares, Fabricio Massardo, Paulo Artigas, Edu José Franco, Carlos Elysio Neves Vieira da Costa, Carlos de Oliveira Velha, Benedito Antonio da Silva, CPPR - CMG. Francisco dos Santos Moreira, FAEP - Nilson Hanke Camargo, OGMO - Dautro do Nascimento, SINDAPAR - Luiz Fernando Mazzitelli e Laís Sávio. **Justificativa da Ausência**: Conselheiros Rogério Distéfano, Luiz Antonio de Mattos e Zulfiro Antonio Bósio. **- 1 - Abertura dos Trabalhos**: O **Presidente** iniciou a reunião cumprimentando e agradecendo a presença de todos para essa convocação extraordinária, atendendo às necessidades apresentadas pelo Cons. Sergio Botto. Agradeceu a presença do futuro Conselheiro Dr. Alceu Chaves, que compareceu nesse início de reunião, e com a ~~grata~~ satisfação a presença do Superintendente da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, Dr. Eduardo Requião de Mello e Silva, que se dispôs a estar nesta reunião para compartilhar com o CAP, discutir e debater os assuntos da Pauta. O **Sr. Alceu Claro Chaves**: Desejou boas vindas e boa reunião a todos, e que todos se sintam em casa, após pediu licença e retirou-se em virtude de compromissos previamente assumidos. Na sequência, o Presidente deu início seguindo a **Ordem do Dia**, **- 2 - DISCUSSÃO E APROVAÇÃO DAS ATAS** - 130ª, 140ª e 141ª Reuniões Ordinárias e 15ª Reunião Extraordinária do CAP. O Presidente destacou que o Sr. Alceu Chaves, irá tomar posse brevemente, uma vez que sua indicação já foi encaminhada ao Ministério dos Transportes. Em relação às atas, indagou aos Conselheiros, se haveria alguma colocação, sugestão ou alteração para que pudessem ser submetidas a apreciação do Colegiado. Como não houve sugestões ou alterações, o **Conselho decidiu pela aprovação por unanimidade das atas da 130ª Reunião Ordinária e da 15ª Reunião Extraordinária**. Com relação às Atas das 140ª e 141ª Reuniões Ordinárias, o Secretário do Conselho informou que se encontram em processo de transcrição e tão logo sejam concluídas estarão sendo distribuídas para apreciação dos participantes destas reuniões. **- 3 - OFÍCIO CIRCULAR 006/05 - APPA - REGRAS PARA INSTALAÇÃO DE TERMINAIS PRIVADOS DESTINADOS À MOVIMENTAÇÃO EXCLUSIVA DE SOJA TRANSGÊNICA NO PORTO DE PARANAGUÁ** - Sr. Eduardo Requião de Mello e Silva - Superintendente da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA e Cons. Ruy Alberto Zibetti. O Presidente **Hélio** relatou que na reunião sobre a dragagem realizada na Procuradoria Jurídica do Estado do Paraná, dialogou com o Superintendente da APPA também sobre o Ofício Circular 008/05-APPA, distribuído pela Superintendência do Porto. Na ocasião o Dr. Eduardo Requião informou que estas regras não eram definitivas e se encontravam em processo de discussão. Diante deste fato, o Sr. Presidente convidou o Dr. Eduardo para participar desta reunião extraordinária do CAP para fornecer informações adicionais sobre

estas normas, razão pela qual este assunto foi pautado. Na sequência foi iniciada a abordagem da matéria. O Cons. **Ruy Alberto Zibetti**, cumprimentou a todos passando a palavra para o Engº Ogarito Borgeas Linhares, APPA, que fez a abordagem do assunto. O Engº **Ogarito** colocou que as regras destacadas no Ofício Circular 008/05 - APPA partem basicamente de três princípios: o primeiro refere-se à movimentação de carga segregada e diferenciada; o segundo é o da legislação específica que estabelece à soja transgênica como algo que deve ser rotulado, segregado e movimentado em separado e o terceiro princípio a ser observado é a questão da quantidade, pois mesmo neste Colegiado que conta com especialistas no assunto, há uma dúvida grande de qual é a quantidade efetiva de soja transgênica a ser movimentada por Paranaguá. Com certeza neste momento é um volume minoritário com relação ao volume de soja movimentada pelos terminais e pode contaminar essa quantidade maior. Assim sendo, destaca que estes são os princípios que nortearam as regras pela Administração do Porto, e se coloca à disposição para esclarecimentos de questões pontuais. O Conselheiro **Airton Galinari**, disse que em relação aos princípios colocados pelo Sr. Ogarito, entende que o sistema hoje existente no Corredor de Exportação tem condições de fazer esta operação, pois já opera com vários produtos segregados, limpos, tais como sorgo, milho, trigo, que são produtos até de menor importância que o soja para o Porto, mas que não são permitidas misturas, até mesmo pelas condições impostas pelos compradores. Entende também que é possível cumprir normalmente a exigência legal da rotulação do produto com identificação em nota fiscal inclusive. Destacou que a preocupação está na questão da quantidade, pois há uma dúvida grande em relação à quantidade que será plantada no Paraná, pois o problema não está em ser 15, 20, 30 ou 35% do produto plantado mas sim na contaminação, na mistura. Dentro das condições de armazenagem que se tem no interior, é muito difícil a segregação da totalidade desse produto, podendo vir a ocorrer problemas com pequenos lotes de produtos. Informou que a Coamo trabalhou com 100% de farelo GMO Free com garantia este ano, e que para o próximo ano não poderá ser dada esta garantia, por entender ser impossível pelo fato da tolerância ser muito baixa ou até mesmo nenhuma no caso das análises de entrada no porto. Estima-se na área operacional, que a quantidade de soja transgênica a ser plantada no Paraná fique em torno de 25%, o que torna difícil a separação deste produto. Preocupa-se neste sentido e acredita que para a próxima safra não será possível a nenhuma empresa construir um armazém, face à complexidade e vulto da obra. Assim sendo a solução poderia ser a liberação, de quem sabe, um berço exclusivo para operação deste produto, ou outra forma que pudesse atender às instalações existentes neste sentido e que permitisse o fluxo do produto de maneira legal, rotulado, segregado. Esta é sua idéia e sugestão. O Conselheiro **Wilen Manteli** questionou se essas regras já estariam vigentes. O Engº **Ogarito** respondeu que as regras já estão vigentes. O Conselheiro **Wilen Manteli** diante da resposta entendeu que existem dois problemas ou duas questões de ordem de competência, o primeiro é a competência da Administração do Porto de regular ou estabelecer normas. Entende que é uma normatização que somente pode ser feita pela União, e não pelo Estado ou Município. A Segunda posição é que se trata de forma de exploração do porto, por sua vez deve constar do Regulamento de Exploração do Porto que segundo a lei é de competência do CAP, cabendo a ela aprovar ou não uma norma de exploração. Nesse caso envolvendo transgenia, nem o CAP tem esta competência, cabendo a ele e ao Porto, fiscalizar as questões de meio ambiente, mas jamais estabelecer regras. Regras para instalar ou explorar terminais neste país, gostem ou não, é competência da ANTAQ, cabendo a ela estabelecer essas regras. Entende que a Administração deste Porto ou qualquer outro porto, incluindo o CAP não têm competência para estabelecer normas sobre a questão da transgenia, se as tivesse, a norma teria que

Ata da 16ª Reunião Extraordinária - CAP/PR - Página 2 de 23

da quantidade de soja plantada no Paraná, ou exportada por Paranaguá, é impossível

Ata da 16ª Reunião Extraordinária - CAP/PR - Página 3 de 23

estas normas, razão pela qual este assunto foi pautado. Na sequência foi iniciada a abordagem da matéria. O Cons. **Ruy Alberto Zibetti**, cumprimentou a todos passando a palavra para o Engº Ogarito Borgias Linhares, APPA, que fez a abordagem do assunto. O Engº Ogarito colocou que as regras destacadas no Ofício Circular 008/05 - APPA partem basicamente de três princípios: o primeiro refere-se à movimentação de carga segregada e diferenciada; o segundo é o da legislação específica que estabelece à soja transgênica como algo que deve ser rotulado, segregado e movimentado em separado e o terceiro princípio a ser observado é a questão da quantidade, pois mesmo neste Colegiado que conta com especialistas no assunto, há uma dúvida grande de qual é a quantidade efetiva de soja transgênica a ser movimentada por Paranaguá. Com certeza neste momento é um volume minoritário com relação ao volume de soja movimentada pelos terminais e pode contaminar essa quantidade maior. Assim sendo, destaca que estes são os princípios que nortearam as regras pela Administração do Porto, e se coloca à disposição para esclarecimentos de questões pontuais. O Conselheiro **Airton Galinari**, disse que em relação aos princípios colocados pelo Sr. Ogarito, entende que o sistema hoje existente no Corredor de Exportação tem condições de fazer esta operação, pois já opera com vários produtos segregados, limpos, tais como sorgo, milho, trigo, que são produtos até de menor importância que o soja para o Porto, mas que não são permitidas misturas, até mesmo pelas condições impostas pelos compradores. Entende também que é possível cumprir normalmente a exigência legal da rotulação do produto com identificação em nota fiscal inclusive. Destacou que a preocupação está na questão da quantidade, pois há uma dúvida grande em relação à quantidade que será plantada no Paraná, pois o problema não está em ser 15, 20, 30 ou 35% do produto plantado mas sim na contaminação, na mistura. Dentro das condições de armazenagem que se tem no interior, é muito difícil a segregação da totalidade desse produto, podendo vir a ocorrer problemas com pequenos lotes de produtos. Informou que a Coamo trabalhou com 100% de farelo GMO Free com garantia este ano, e que para o próximo ano não poderá ser dada esta garantia, por entender ser impossível pelo fato da tolerância ser muito baixa ou até mesmo nenhuma no caso das análises de entrada no porto. Estima-se na área operacional, que a quantidade de soja transgênica a ser plantada no Paraná fique em torno de 25%, o que torna difícil a separação deste produto. Preocupa-se neste sentido e acredita que para a próxima safra não será possível a nenhuma empresa construir um armazém, face à complexidade e vulto da obra. Assim sendo a solução poderia ser a liberação, de quem sabe, um berço exclusivo para operação deste produto, ou outra forma que pudesse atender às instalações existentes neste sentido e que permitisse o fluxo do produto de maneira legal, rotulado, segregado. Esta é sua idéia e sugestão. O Conselheiro **Wilen Manteli** questionou se essas regras já estariam vigentes. O Engº Ogarito respondeu que as regras já estão vigentes. O Conselheiro **Wilen Manteli** diante da resposta entendeu que existem dois problemas ou duas questões de ordem de competência, o primeiro é a competência da Administração do Porto de regular ou estabelecer normas. Entende que é uma normatização que somente pode ser feita pela União, e não pelo Estado ou Município. A Segunda posição é que se trata de forma de exploração do porto, por sua vez deve constar do Regulamento de Exploração do Porto que segundo a lei é de competência do CAP, cabendo a ela aprovar ou não uma norma de exploração. Nesse caso envolvendo transgenia, nem o CAP tem esta competência, cabendo a ele e ao Porto, fiscalizar as questões de meio ambiente, mas jamais estabelecer regras. Regras para instalar ou explorar terminais neste país, gostem ou não, é competência da ANTAQ, cabendo a ela estabelecer essas regras. Entende que a Administração deste Porto ou qualquer outro porto, incluindo o CAP não têm competência para estabelecer normas sobre a questão da transgenia, se as tivesse, a norma teria que

ser aprovada previamente pelo CAP para poder ter vigência. Concluindo, gostaria de saber sobre o documento firmado pela Associação Comercial local, que questiona esse conjunto de regras, acreditando que o CAP deveria se pronunciar a respeito, até porque esse documento foi firmado por várias outras entidades de nível nacional e estadual. Assim sendo gostaria de considerar sobre esses dois aspectos: o da questão legal e da questão mais técnica. O Presidente **Hélio** destacou que em relação ao documento da ACIAP, a Secretaria do CAP ainda não recebeu cópia do mesmo, por essa razão, não foi incluído como objeto de apreciação, mas na medida em que um Conselheiro presente, passa a ser considerado na reflexão sobre os assuntos da pauta deste Conselho. Dando continuidade ao assunto, solicitou se haveria alguma manifestação dos Conselheiros. O Conselheiro **Ozeil Moura dos Santos** falou que em relação ao item 6 do Informativo da APPA, onde consta que *"De posse da certificação, o caminhão ou vagão transportador de soja"*, questiona se houver um outro sistema para trazer soja transgênica para o porto, é possível complementar no Informativo com o texto *"ou outro sistema,"* ou tem que ser somente como consta no documento?. O Engº **Ogarito** esclareceu que é um termo genérico e não há nenhum impedimento, desde que respeitadas as demais exigências. O Conselheiro **Ozeil** informou que foi apresentado no Rio de Janeiro no dia 03 e será apresentado em breve neste CAP, o projeto do Cerealduto, para o qual já existem recursos financeiros e seria uma opção para o transporte da soja transgênica para o Porto. O Engº **Ogarito** acredita que todos precisam cumprir a lei, e que a quantidade é de 25%, com nível de contaminação imenso. Sempre se falou da contaminação física, que o trigo tem que ser separado da soja, mas essa é uma experiência nova onde se está com uma discussão de uma contaminação biológica, e por isso essa relação de 1 para 1000 que é completamente diferente da relação do trigo, não se tem esse nível de preocupação e de dificuldade em se manter o equipamento limpo, com relação a mudança de produto porque se deixou o campo da contaminação física, da mistura física, para uma condição da mistura biológica, que é uma experiência nova para todos que operam aqui. E por isso esse cuidado tem que ser observado dentro da lei e na condição absolutamente prática. Ter-se-ia a dificuldade de limpar um sistema entre dois navios que sejam diferentes, muito maior do que se tem com trigo, do que se tem com milho. Há quase 900 mil toneladas interligadas a 6 *ship loaders* com um sistema integrado que tem uma área comum, se teria uma enorme ociosidade gerada para esse berço que tivesse que ser lucro entre um contaminado e um não contaminado, porque o nível de tempo necessário seria extremamente alto, porque saiu da questão da contaminação física para se discutir uma questão de contaminação biológica. É evidente que sempre cabe todo tipo de especulação ao que é novo, e ninguém tem experiência suficiente sobre o assunto para se fazer lastreada que nunca se fez. Acredita que essa é a questão fundamental. O Conselheiro **Airton Galinari** disse que quando se tem operação com açúcar no berço, se tem um período de duas horas para se operar, lavar a correia, *ship loader*. Tem que se encontrar soluções para as barreiras que se tem da operação, de analisar. Felizmente a área de uso comum é uma área não estanque, se não tem uma correia, não para nada, são pontos que deveriam ser analisados, para então dizer se inviável ou não, e quantificação e medida disso para analisar a sua inviabilidade. O Engº **Ogarito** colocou que essas regras são um avanço no sentido de buscar um caminho, ir em busca de uma solução para a situação fática do campo. O Sr. **Eduardo Requião** disse que o Porto está cumprindo a legislação quando propõe que a soja seja rotulada e seja exportada com certificação de transgênica, e é uma questão de pleno acordo. Existem algumas dificuldades com relação ao corredor de exportação, e com relação a investimentos, porque enquanto não se definir e não se tiver um dado concreto da quantidade de soja plantada no Paraná, ou exportada por Paranaguá, é impossível

pensar em investimentos. Algumas empresas que solicitaram dentro da regra os investimentos em Paranaguá, fizeram enormes exigências de garantias que caso a quantidade de soja não fosse suficiente aquele investimento deveria ser reparado. Isso mostra que há certa insegurança, não só por parte da Administração do Porto de Paranaguá, mas por parte de todos os operadores, de todos os investidores. Pensaram que precisariam de um tempo maior pra maturar a questão de investimentos em terminais exclusivos e privados de soja transgênica. Então entraram em contato com a PASA, a dois meses atrás, após discussão do terminal ALL, dos investimentos, da contestação, da questão que foi sendo litigiada, e conversando com o Ricardo Rezende começaram a elaborar a possibilidade de utilizar o PASA 1 para exportação de soja transgênica nesse período, para não perder a exportação. Isso tem sido discutido pela PASA e pelo Porto, trocam correspondência e estão chegando a um ponto comum. A PASA cederia o PASA 2, como exclusivo de transgênico, e operaria com 40 mil toneladas de capacidade estática e poderia credenciar armazéns na retro-área caso houvesse uma necessidade maior. Isso daria tempo e razão para o investimento e para programação no futuro. Se os investidores privados terão ou não quantidade. Com relação a operação no período de safra, teria que se analisar a referência com relação ao navio, é solicitado que o Porto drague aquele setor para que possa ficar mais operacional. Há uma tendência de fechar esse acordo com a PASA, que entregaria o armazém dois por dezoito meses, prazo que se terão para estudar e analisar a possibilidade concreta a possibilidade de outros investimentos na área. Quando disse PASA não está excluindo outros que são absolutamente independentes e que poderiam operar imediatamente se a PASA concordar e que outros assim concordarem também. A Soceppar, por exemplo, que está na ponta poderia operar só com transgênico, como poderia a Bunge também por estar operando farelo e por estar independente. Seriam opções que se teriam a partir desse primeiro entendimento. Entende que se atende à legislação, excepcionaliza-se e cria-se uma situação para que durante 18 meses todos tenham a certeza de que poderiam exportar a soja transgênica e a partir daí chegar a uma conclusão sobre a questão de investimentos. Não trariam dificuldades maiores e não se interferiria negativamente no corredor de exportação. Esta seria a solução mais consensuada dentro do Porto. Não se exigiria os investimentos uma vez que não se sabe as quantidades. Os exportadores não ficariam em dificuldades para exportar pelo PASA 2 e o Porto estaria atendendo à legislação. Coloca ao Cons. Manteli que isto não acontece ainda nos outros portos, mas acredita que venha a acontecer, pois a tendência é que tenham bicos específicos para a transgenia, conforme determina a legislação. Enfim, a princípio teria o PASA, assim como poderia ter a Soceppar, como poderia ter a Bunge e outros que já solicitaram estudos ao Porto, entre estes inclui a CLO e o Rocha Top., além da PGT que foi o primeiro estudo e parece estar em discussão ou litígio com a Soceppar. O Conselheiro **Hermes Anghinoni** cumprimentou a todos e fez duas considerações, a primeira, como bem disse o Cons. Manteli, entende que tem que se dividir os posicionamentos e discutir cada questão no seu devido lugar, vendo a questão do direito e competência e se este Conselho entende que a Autoridade Portuária pode ou não estabelecer regras para esta questão dos transgênicos. Em relação à questão operacional, acredita haver um novo cenário em relação ao ano passado, quando existia uma proibição absoluta à movimentação de transgênico no Porto de Paranaguá. Hoje está havendo um novo cenário, onde a Autoridade Portuária traz a possibilidade de receber, transportar e embarcar soja transgênica, desde que haja segregação, o que significa um bom caminho e um bom avanço. Relata que na última reunião do CAP, sugeriu que se buscasse um canal de discussão aberta, transparente para se resolver conjuntamente a questão, buscando-se a viabilidade de operacionalizar a segregação e rastreabilidade com



CONSELHO DE AUTORIDADE
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE
PARANAGUÁ E ANTONINA

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

isonomia de tratamento onde o produtor, o exportador e o operador pudesse atender os seus clientes dentro das regras de garantia da qualidade do produto. Disse que não concorda com o Engº Ogarito em relação à experiência, pois já existe a experiência de segregação de produto no Brasil, feita nas mesmas instalações de outros portos, como exemplo, cita o Porto de Ponta da Madeira onde até o ano passado a soja plantada no Estado do Maranhão era toda convencional e com a subida da semente de soja transgênica, felizmente ou infelizmente, esta já existe em quase todos os Estados. Isto não acontecia na Bahia, Maranhão e regiões do Mato Grosso do Norte, o que levou a contaminar a lavoura de soja do Brasil em maior ou menor quantidade. Desta forma, Ponta da Madeira já exporta soja convencional e soja transgênica na mesma instalação com segregação e rastreabilidade e certificação de forma perfeita e aceita pelos clientes. No Porto de Vitória também é feito desta forma, assim como em Santos que iniciou recentemente este processo, inclusive esta semana está carregando dois navios de soja convencional com certificação de qualidade, o que mostra que há viabilidade de fazer nas mesmas instalações, embora com células separadas. Registrou isso por entender que se houver boa vontade de todos os agentes envolvidos, operacionalmente há viabilidade de atender o volume de soja que Paranaguá tem movimentado com possibilidade de crescimento e sem prejudicar nenhuma das partes. Fez um apelo por entender que deve haver uma conversa franca, aberta, transparente, para discutir a questão com as pessoas envolvidas na questão, sem imposição unilateral que tenha que ser de determinada forma porque por outra não dá, pois poderão se aproveitar experiências positivas já existentes, relatando que em Santos tem terminal que está com procedimento de segregação registrado dentro da ISO 9000, padronizado pelo Lloyd e existente. A Conselheira **Maria do Socorro** entende que deve haver as duas possibilidades de movimentação, tanto a convencional como de transgênica. Na transgênica deveria ser avaliada melhor a questão da limpeza, o que representaria o período gasto na limpeza e a perda de mercado. Ao mesmo tempo entende que este Conselho pode e tem a obrigação de legislar com relação a soja convencional, a fim de estabelecer regras para que se possa competir com a questão da transgenia. Questiona ao Porto se o fato da licitação da PASA ter sido para açúcar e para não haver problema legal pelo caminho, se ela poderia agora operar com soja? O Engº **Ogarito** disse que em relação à manifestação do Cons. Hermes, destaca que cada porto tem uma forma de construção operacional diferente e que as experiências existentes têm que ser observadas e avaliadas, mas ao mesmo tempo de concreto, tem que se evitar a ociosidade de um terminal de maior liquidez existente hoje provavelmente no Brasil, que é o corredor de exportação de Paranaguá, bem como a questão da perda de mercado, observada pela Cons. Maria do Socorro. Desta forma e por ser este porto ser o maior exportador de grãos, esta transição tem que ser feita de forma segura, pois existe aqui o envolvimento de todas as contradições do mercado entre soja convencional e transgênica. Estas preocupações estão contempladas nestas regras aqui colocadas. Concorde com o Cons. Hermes quando este diz que é um avanço, porém não se pode por em risco um complexo de 900.000 toneladas, com um nível de cadência operacional, com um nível de tempo de uso de berço, apenas na expressão de "acho". Coloca ainda que ninguém aqui permitira que no pico da safra de soja, houvesse embarque de trigo no corredor de exportação, pois causaria um transtorno operacional de tal ordem que geraria descontentamento geral no "silog". Tem que se ter esta ponderação clara na mente, no momento em que se discute utilizar um produto que biologicamente precisa e exige um nível de limpeza e cuidado muito superior ao exigido pelo trigo. Destaca que em relação à questão legal mencionada pelo Cons. Manteli, a Resolução 55 da ANTAQ prevê claramente estas questões de objeto que podem ser ajustados que se bem recorda,



CONSELHO DE AUTORIDADE
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE
PARANAGUÁ E ANTONINA

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

constam dos artigos 18, 19 e 20 e 50 da adaptação dos seus contratos. Embora não seja advogado, menciona que é obrigação e responsabilidade intrínseca do Porto enquanto Administração, fazer aquilo que é melhor para o conjunto das operações portuárias. Desta forma, esta regra é de um processo de transição onde tem que se encontrar um caminho, sem atropelar a lei, pois a própria ANTAQ define que os terminais sejam sempre feitos por licitação e as regras para as licitações estão na Resolução 55, 126 e em suas republicações. O que está sendo regulado aqui é algo que está expresso na questão do Regulamento do Porto, que é do próprio corredor, onde se tem a classificação do produto como obrigatória na entrada do silo e de todos os terminais. Não se aprofundará nesta questão jurídica pois o fórum não é este aqui, somente que se está num processo de transição. Destaca que o Superintendente colocou dessa possibilidade da Pasa para 18 meses e para deixar claro, este Pasa 2 teria um espaço programado no "silog" com acesso de todos, o que é importante e tranqüiliza qualquer hipótese. Destaca que em relação ao documento encaminhado pela ACIAP, este receberá uma resposta oficial do Porto para cada item. A Conselheira **Maria do Socorro** disse que é fundamental que esse assunto esteja no Regulamento de Exploração Comercial, porque desde a Lei 8.630 quando foi instalado o Porto de Paranaguá, a primeira providência do Conselho e da APPA foi criar o Regulamento, que delineia como o Porto vai ser explorado comercialmente. Quando foi levantada esta questão aqui, entendeu que ela tem fundamento, pois se trata de transgenia, de decisão que contempla a punibilidade, tem que entrar no Regulamento de Exploração Comercial do Porto. O Engº **Ogarito** disse que está se falando da questão de como operar produto diferenciado e pensa que teria que se aprofundar mais sobre esta questão de Regulamento, pois hoje o Regulamento já prevê a movimentação de produto diferenciado. O Conselheiro **Hermes** reafirma que houve um avanço muito grande e o que tem que se buscar agora é um caminho para a segregação pontualmente. Questiona porque não abrir um canal de comunicação entre terminais e Autoridade Portuária com envolvimento de empresas que controlam este tipo de operação, para que se ao final chegar a um acordo, inclusive com os clientes, se aceitam este tipo de segregação e se todo mundo concordando, qual seria o problema de ter a operação sendo feita com controles de rastreabilidade e de separação no silo, ou seja, isto atenderia a todos, uma vez da aceitação do cliente. Não consegue entender o porquê de não se fazer isso em Paranaguá, se já acontece em outros portos e atenderia ao anseio de todos. O Engº **Ogarito** respondeu que se está num caminho de transição e não se pode ir muito a frente e ter que retornar depois, de forma que pelo fato de ter maior volume, maior responsabilidade sobre este volume, histórico de volume, cada passo tem que ser dado com maior certeza, maior clareza, segurança, respeitando a preocupação de mercado, mas respeitando também a condição de ser o maior volume de concentração de armazenagem. Relata que a busca de experiências e informações têm sido constante, bem como estão receptivos a maiores contribuições. Em relação às considerações da Cons. **Maria do Socorro**, relata que existe na legislação da ANTAQ a possibilidade da alteração de objeto para ajuste e conciliação de interesse público e de interesse mercadológico, sem contar que se trata de uma autorização temporária de 18 meses, período este de transição. O Conselheiro **Fayet** observa que foi pautado e enviado ao CAP um expediente da APPA para tratar de Regras para instalação de terminais privados destinados a movimentação exclusiva de soja transgênica no Porto de Paranaguá, e tem que se separar a discussão, pois o que está na pauta é esse informativo que se refere a terminais de movimentação exclusiva, desta forma não vê problema se havendo consenso, ocorrer licitação para terminais exclusivos. Acredita que o caminho correto é encaminhar esse material à comissão técnica para fazer a discussão dos detalhes aqui colocados porque o objetivo 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: 3420-1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

proposta não é discutir o trânsito combinado de transgênica e não transgênica, mas sim terminais de uso exclusivo. Pessoalmente têm dúvidas sobre a economicidade dada às sazonalidades características dessa atividade de exportação de soja, entretanto se houver uma licitação e houver interesse no terminal exclusivo, não vê maiores problemas. Entende que a matéria de pauta é o terminal exclusivo e aqui está se discutindo porque não movimentar pelas instalações atuais a soja convencional e a soja transgênica, o que seria uma outra discussão que deveria acontecer em debate específico com questões fundamentais como a descontaminação, se ela é possível ou não e em que condições. Entende que se um operador ou exportador vai trabalhar com um produto que tem que ser segregado, ele vai obviamente tomar todo o cuidado para não quebrar seu contrato e essas empresas de certificação que operam em Paranaguá são provavelmente responsáveis pela certificação de cerca de 80% da soja do mundo e não exclusivas de Paranaguá e como tal sabem se poderiam aceitar ou não esse tipo de operação. Sugere o agendamento de uma reunião técnica para discutir a utilização mista das instalações atuais e nessa oportunidade trazer a presença das empresas certificadoras, enfim, de todo esse universo que trabalha no processo, para que daí se tratasse cada assunto no seu devido lugar e sem misturar as questões. O Conselheiro **Wilen Manteli** discorda da posição do Cons. Fayet pois em admitindo um terminal especializado estará se excluindo os atuais. Excluiu essa que nem a Lei Federal faz, nem a Lei dos portos e muito menos as Resoluções da ANTAQ, em relação às Resoluções, lembra que a 55 e a 274 entraram ou devem entrar em audiência pública. Se essas leis não estabelecem essa restrição, seria excluir o terminal atual de poder operar soja transgênica, quando não há essa proibição. O Conselheiro **José Roberto** concorda com as colocações do Cons. Fayet, mas tem uma dúvida que gostaria de esclarecer com o Porto: está se falando de segregação de tipo de soja, pois se a Pasa vai embarcar açúcar e vai embarcar soja transgênica, os outros terminais podem segregar um armazém para embarcar soja e embarcar farelo, açúcar também? Seria a segregação do tipo de soja, ou trabalha com a transgênica ou trabalha com outros produtos, se não haveria problema? O Engº **Ogarito** disse que não haveria problema e complementa que por isso o processo é para 18 meses, enquanto se encontra uma experiência comprovada e segura para se resolver essa questão e entende que a discussão tem que ser aprofundada, pois o foco das regras é exatamente para um terminal exclusivo e a discussão está sendo outra. O Conselheiro **Airton** questiona também se seria possível a Soceppar, Bunge ou outro terminal independente, poderiam operar com farelo e soja transgênica, pois se abririam novas possibilidades. O Engº **Ogarito** esclarece dizendo que existem três possibilidades de embarque independente de graneis sólidos hoje em Paranaguá que é a Soceppar, Bunge e Pasa. A grande dificuldade está na utilização compartilhada do complexo corredor de exportação como todos conhecem o sistema, com *ship loaders*, uma móvel comum, um período e segmento comum de instalações e um enorme tempo que não se tem experiência em Paranaguá, embora exista uma experiência mundial que poderá futuramente caber aqui, mas tem que se observar a especificidade de cada lugar, para ter segurança, tranquilidade e clareza. O Conselheiro **Airton** destaca que a safra em questão de aproximadamente 20 dias estará toda plantada, podendo a partir daí ter condições de estimativas bastante precisas de quantidade de soja transgênica a ser movimentada, dentro da abrangência de Paranaguá. A partir daí poderia se criar um grupo de trabalho para analisar as possibilidades, que poderia ser coordenado pela APPA, com participação de técnicos envolvidos no sentido de estudar o caso no corredor que é o local de grande movimentação. Relata que sua empresa está exportando soja por São Francisco do Sul, pois não se consegue trazer para Paranaguá, não é um problema da Coamo e sim do produtor, pelo risco de vir à Paranaguá e a soja ser

devolvida. Em razão disso tiveram que fazer um contrato com um porto de fora, representando um número expressivo na movimentação. Destaca que sua empresa quer fazer esta operação por Paranaguá, tem a empresa aqui, tem um terminal aqui e não tem instalações e investimentos em outro porto. Nesse sentido sugere a criação do grupo de trabalho para estudar a possibilidade de se operar no corredor a partir do momento que se encontre uma solução. O **Presidente** destaca que diante das manifestações, existem alguns encaminhamentos a serem propostos que são: sob o ponto de vista do Regulamento de Exploração, do Uso Racional das Instalações Portuárias e dos Procedimentos Operacionais, incluindo agora a questão do grupo de estudo. O Conselheiro **Fayet** esclarece e entende que deve ser dado encaminhamento a duas questões: a dos terminais exclusivos que está posta e sua proposta é que se envie para a comissão técnica e se faça nessa uma discussão técnica preliminarmente para se extrair e trazer um relatório conclusivo; a segunda questão é que como os terminais existentes têm indiscutível capacidade operacional para fazer a segregação, não vê como isto possa se converter a uma proibição a um direito existente. Propõe também o agendamento de reunião com todos os agentes envolvidos na comunidade para que se faça uma discussão à parte e especificamente sobre essas questões das dificuldades, pois conhecendo tecnicamente as diferenças das várias instalações do Porto sabe que em algumas as questões são facilmente solucionáveis, enquanto em outras são mais complexas. Desta forma, faz duas propostas: a questão do terminal exclusivo vai para a comissão e a segunda se começa com uma reunião técnica com toda a comunidade para se avançar na questão da forma de exercício deste direito de trânsito. O **Presidente** indaga aos representantes da Secretaria de Estado da Agricultura se poderiam contribuir de alguma forma na discussão do assunto. O Sr. **Carlos Salvador** da SEAB disse que a contaminação da última safra de 2004/2005 não chegou a 2% no Estado do Paraná, e que para esta safra agora, pela legalização e pela lei de biosegurança onde o plantio de soja transgênica está regulamentado, a oferta de semente transgênica é muito baixa no país. No Paraná estima-se que se tenha uma demanda de 300 mil sacas de sementes para um universo de 4 milhões de hectares, não chegando a 5% da área. Quanto a silos exclusivos ou mistos, o entendimento é que deve ser exclusivo, pois o processo de limpeza é longo, as próprias cooperativas que irão estimular o plantio de transgênica, estão definindo que somente alguns armazéns vão receber esta soja, pois o processo é muito perigoso e meticuloso e a contaminação é algo complicado. Os próprios produtores quando produzem os dois tipos de produtos, têm dificuldades na limpeza de sua própria colheitadeira. O Dr. **Eduardo Requião** disse que em relação à questão que ficou no ar que foram as 700 toneladas que saíram por Santa Catarina, o Porto de Paranaguá está acima do ano passado, ou seja, não se teve perdas, se considerarem a estiagem e o valor do dólar, o que se tem a menor é o milho que este ano o Paraná não produziu. Entende que é importante que se coloquem esses dados, pois sem *demurragem* e sem fila se conseguiu fazer, um volume já maior que o do ano passado. Com relação à Pasa, destaca que foi uma alternativa encontrada, trata-se de uma emergência que está sendo colocada para que a discussão se aprofunde ao longo desse próximo ano, até porque a referência do Porto é de 18 meses, mas não estão se exigindo 18 meses da Pasa, porque o temor da Pasa é que o dado de realidade seja o dado de realidade apresentado pela Secretaria de Agricultura, pois se o plantio é de 5%, será inviável e se sentirá inviabilizada na sua operação de açúcar. A Pasa está disponibilizando este espaço até 18 meses para que se tenha uma resposta mais concreta da Secretaria da Agricultura e de outras informações que chegam através de outros segmentos. Se for 30%, tem viabilidade e um investimento maior, se for 5%, provavelmente o investimento vai ficar complicado. A Pasa se credencia



CONSELHO DE AUTORIDADE
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE
PARANAGUÁ E ANTONINA

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

a no futuro ser um terminal privado de soja transgênica, não o é. Disse saber também que pelos estudos da CBL, da Bunge e outros enviados, que há uma demanda reprimida de em torno de 1 milhão e 200 mil toneladas. Se a Pasa conseguir no acordo, deixar operacional o Pasa 2 até meados de fevereiro, poderá começar a se receber essa soja que está reprimida a partir de já, porque credenciados os armazéns de retro-área pode-se começar a receber essa soja para desocupar estes silos que estão com soja transgênica. Haveria esta alternativa e a operação se daria a partir de meados de fevereiro com a esteira independente. Entende que tenha respondido aos questionamentos. O Presidente **Hélio** colocou que destacou os aspectos relativos ao Regulamento de Exploração do Porto, ao Uso Racional das Instalações Portuárias e aos Procedimentos Operacionais. Menciona que o Cons. Fayet apresentou proposta de grupo de estudo para maior audiência sobre a matéria. A Conselheira **Maria do Socorro** disse que ouviu do representante da Secretaria da Agricultura que a transgenia no Paraná é muito pequena, gostaria de saber se há dados do mercado, na *hinterland* do Porto, de como está a questão da transgenia? O Engº **Ogarito** responde dizendo que na verdade os números são absolutamente conflitantes, fato este comprovado nesta mesa, com números diferentes de dados lastreados e fundamentados, mas como fato concreto é que Paranaguá este ano movimentou mais soja do que ano passado sem movimentar soja transgênica e isso é um dado absolutamente concreto. O **Conselheiro Manteli**, entende que com a criação do grupo de trabalho entende que as regras não ficam suspensas. Disse que a ABTP não concorda nem por um período provisório que haja exclusão de uso público ou privativo, e de poder operar qualquer tipo de produto por estar beneficiando alguns em detrimento da maioria, inclusive se tiver algum operador público. O seu entendimento é que fique suspenso até a conclusão desse trabalho. O Presidente **Hélio** informou que naturalmente um posicionamento do Conselho irá ocorrer após análise mais aprofundada sobre a matéria. E que hoje receberam o conjunto de informações, e explicações referentes a medida. Quanto a eficácia da medida sob o ponto de vista da ação executiva, o Conselho não tem condições de se manifestar. O **Conselheiro Manteli** acredita que o Conselho tem condições de suspender, enquanto o grupo está trabalhando. O **Presidente** disse que haverá manifestação, após a conclusão do ponto de vista do Conselho, e que o CAP ainda não se pronunciou sobre essa matéria. Se eventualmente a conclusão for que ela só terá vigência e eficácia a partir da manifestação do CAP, isso só vai ocorrer depois do CAP se pronunciar. O **Conselheiro Manteli** insiste que entende que o CAP, já que criou o grupo de trabalho, tem condições de considerar essa norma suspensa até a conclusão do grupo de trabalho. O **Presidente** pergunta ao Conselho se há alguma contradição em relação a proposta do **Conselheiro Manteli**, ou se é esse o pensamento do Colegiado no momento. O **Conselheiro Sérgio Botto** disse que a proposta importa de uma maneira a pedir a Superintendência do Porto que edite o ato em torno do qual foi discutido, e o CAP jamais poderá fazer isso, o que trouxe aqui foi uma informação, uma notícia de como se dará essa experiência as Normas Federais, a luz da própria resolução 55/ANTAQ, e que o ato será efetivado pela Administração do Porto na forma da lei, e durante a sua execução o CAP e os grupos de trabalho poderão acompanhar a proposta do **Conselheiro Manteli**, de tentar extrair do CAP algo impossível, pois não terá como impor ao superintendente de suspender uma notícia. Parece-lhe que o encaminhamento é outro. O **Presidente Hélio** disse acreditar que o **Conselheiro Manteli** está se baseando no artigo 79 do Regulamento de Exploração do Porto, que é competência desse Conselho. Onde está que uma de suas atribuições é baixar normas para operações portuárias, as quais farão parte desse regulamento. O **Conselheiro Manteli** disse que a própria lei, deixa claro que a primeira incumbência do Conselho de Autoridade Portuária é a aprovação do Regulamento de

Exploração do Porto, dizendo respeito com as condições de Exploração do Porto. A intenção é de razoabilidade, e se reunirem um grupo de trabalho para estudar, é evidente que enquanto esse grupo de trabalho estiver estudando a norma não pode entrar em vigência. Disse que o CAP tem competência de considerar a norma suspensa, porque acredita que consulta o interesse da maioria, não tendo sentido estudar, se a norma continuar vigente. Acredita que o CAP tem condições de considerar a Norma suspensa, porque é competência aprovar essas regras de Exploração Portuária. O Conselheiro **Ozeil** disse que a proposta do Conselheiro Fayet é importante porque no momento em que as três comissões vão discutir se mantém a norma vigente. Acredita que deve se manter o encaminhamento para as três Comissões e se discutir. O Conselheiro **Manteli** não vê sentido uma Lei ou uma regra que é de competência do Conselho examinar, continuar vigente. Disse que se aceitarem que o Porto pode impor essa norma, o Porto pode rejeitar o que o Grupo de Trabalho propuser. O Conselheiro **Ozeil** disse que deveriam ter primeiro rejeitado a norma e depois votar as três Comissões. E parece a ele que a colocação é improcedente. O Conselheiro **Manteli** coloca que se a Norma está sendo estudada para ver todos os aspectos jurídicos, técnicos, comerciais e outros, disse não ter sentido a norma entrar em vigência. Disse que a questão não é impor, mas exercer as suas funções. Que tem que se haver sinergia entre a Administração do Porto e o Conselho de Autoridade. O Conselheiro **Sérgio Botto** acredita que não importa a alteração do regulamento, o que importa é criar condições para que se faça experimentos numa determinada área, a luz dessas regras colocadas no informativo. Há necessidade a partir daí de se apresentar uma proposição para se modificar ou não o Regulamento de Exploração. E esta norma não estará atropelando a atribuição do CAP, pois o que se fez na Reunião foi trazer a informação e não a deliberação. Se muda o Regulamento do Porto, não se alteram as regras, mas se dá condições a todos, não só da Administração do Porto, como de outros setores também de poderem presenciar algo funcionando concretamente para a partir daí extrair ou não uma conclusão, sobre licitar, se mudar o Regulamento do Porto. O Conselheiro **Manteli** disse que se existe uma regra criando Terminais especializados fora da medida, deixando claro que os atuais que fizeram os investimentos vão ficar alijados, prejudicando a livre concorrência que deve existir no Porto, podendo colocar a Administração do Porto numa situação delicada para recuperar perdas e danos. O Conselheiro **Fayet** já que deliberaram sobre a questão, e que esta foi encaminhada as Comissões, para trazer um relatório técnico que vai ser submetido apreciação do Conselho. Entende que não há incompatibilidade com a decisão que foi tomada e o pensamento de cumprir a lei e o Regulamento de Operação existente. Para ele a decisão já foi tomada, e na Comissão Técnica essas questões serão verificadas, e na próxima Reunião do Conselho se terá condições de se fazer apreciação. Pois qualquer decisão contrária nesse momento não contribuirá. O **Presidente** informa que o documento distribuído é apenas um informativo, e não uma norma, que será baixada depois do entendimento desse processo. E que o Conselho se manifestará dentro de uma ou duas semanas. A Conselheira **Maria** visando a dificuldade em se ter três Comissões, propõe que se faça uma Comissão Especial que siga o que foi votado anteriormente, e que encaminhe o assunto com prazo. O **Presidente** disse que os assuntos são específicos, e que cada uma deve apreciar na sua matéria, e com base nas contribuições de cada grupo. Pergunta em quanto tempo o Conselho terá condições de reagir a esse Informativo? Disse ainda que a próxima Reunião está programada para 23 de novembro, e que alguns Conselheiros vão estar no Rio de Janeiro, participando do encontro de Comércio Exterior, e estes estão pedindo para que a Reunião retorne para do dia 17. Porém no dia 17 o Presidente só teria a possibilidade de estar presente a tarde. Sendo assim a Reunião



CONSELHO DE AUTORIDADE
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE
PARANAGUÁ E ANTONINA

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

Ordinária do CAP permaneceu na data proposta em Calendário, dia 17 de novembro. O Presidente então pergunta se existem condições do Conselho se reunir em uma semana? Os conselheiros decidiram se reunir na próxima Segunda-feira às 15h, nas dependências do CAP. As Comissões relacionadas são as de Regulamento de Exploração do Porto, de Uso Racional das Instalações Portuárias, e de Operações Portuárias. A Conselheira **Maria do Socorro** reitera sua proposta de se fazer uma Comissão específica. O Conselheiro **Fayet** disse que foi aprovada uma proposta muito clara, uma referente a idéias da Administração, e a outra referente ao trânsito de soja transgênica. São dois temas, onde foi aprovado o encaminhamento a Reunião, então cada uma das Comissões analisa um tema, e emite seu relatório ao Conselho, que fecha sua posição. **Diante dessa proposta o Conselho decidiu manter a análise das Regras para Instalação de Terminais Privados destinados a movimentação exclusiva de soja transgênica no Porto de Paranaguá, sob o âmbito da Comissão de Regulamento de Exploração dos Portos, da Comissão de Uso Racional das Instalações Portuárias e da Comissão de Operações Portuárias.** O Conselheiro **Frisoli** em caráter informativo pede que seja apresentado ao CAP, o objeto do Edital de Licitação para movimentação de mercadorias no Terminal da Pasa. O **Presidente** dá continuidade a reunião dizendo que será encaminhada a solicitação a Administração do Porto. O Superintendente da APPA, **Eduardo Requião**, disse que se vem polemizando a questão de transgenia a quase 2 anos, acredita que tentou com bom senso equacionar essa questão para o próximo ano, para o Porto não deixar de exportar soja transgênica. Sente que atrás dessas manifestações existe uma intransigência que não é sua, como se essa questão fosse politizada, como se houvesse uma coesão em não aceitar a proposta, por ser da APPA. A APPA não restringe, e por isso o terminal está aberto, como a APPA não restringe que os operadores privados trabalhem no Porto de Paranaguá, porque acredita que todo exportador tem o direito ao silo público e não o privado, e deveria exportar com a taxa de \$1,12. Disse que está tentando fazer a solução para um problema temporário e emergencial, e se o Conselho escuta isso com ouvidos moccos, deixarão de exportar soja, ainda que exista 1 milhão de toneladas de soja contida, se é para suspender isso, não se exporta, porque a dificuldade que está existindo não é a dificuldade do Porto de Paranaguá, e sim da PASA aceitar o que está sendo proposto, porque no Paraná só há 5% de soja transgênica plantada. E quem indeniza se a quantidade não for suficiente? O contrato poderá ser rompido a qualquer momento se não houver quantidade suficiente. Coloca que isso é uma alternativa, e a partir daí vai se ter noção de volume, e se discutir isso de outra maneira. Está sendo vetado por estar oferecendo uma alternativa, aquilo que vem sendo solicitado ao longo de dois anos. O Conselheiro **Manteli** conclui que a ação começou mal, e que o documento promoveu uma metamorfose, por especificar na primeira linha que o conjunto de regras são as necessárias e entende assim por determinação. Disse ainda que são os maiores interessados no escoamento de soja, e não vê porque não se adota as regras que os outros portos adotaram. Vê que existe uma eliminação de parte dos terminais que poderiam atuar com soja transgênica, ainda que beneficie outro associado. Pois a ABTP defende a regra de Livre Competição, e em momento algum seu interesse é criar problemas a Administração. O Conselheiro **José Roberto** acredita que se geram dúvidas, e dá o exemplo de quando o Conselheiro Sérgio Botto relatou que o Porto criará um Terminal exclusivo para transgênicos. Disse que o próprio Superintendente falou que SOCEPPAR, PASA, BUNGE estão autorizadas. Ficando concentrado o problema no Corredor de Exportação, e nisso se focará a discussão. A Comissão tem então que discutir e tentar viabilizar o embarque pelo Corredor de Exportação, que acredita ter condições com os devidos cuidados. Dando prosseguimento o **Presidente** faz referência que foram

registrados que o documento analisado é um Informativo, e que as Comissões se reunirão para analisar especificamente aquilo que é de sua competência e que na próxima reunião, se houver condições o assunto será pautado. O Superintendente da APPA, **Eduardo Requião**, esclarece que nenhum terminal está autorizado a operar com soja transgênica, e para resolver o problema buscaram como alternativa o Terminal da PASA, visto da impossibilidade encontrada pelos Terminais da Soceppar e Bunge. Está solicitando que a Pasa aceite a proposta do Porto, que ainda não aceitou por não acreditar nos volumes e que os Terminais Privados que pretenderem exportar soja terão o direito. O que coloca é que estão tentando evitar a exportação no Terminal Público, porque isso gerará problemas, e a limpeza e higienização, reduzirá a operação do Terminal Público. Disse que se a Pasa concordar, a soja que está armazenada no Mato Grosso e no interior do Estado do Paraná, poderá vir para Paranaguá. E todos poderão trabalhar com o Terminal da Pasa, ou em outros que se credenciarem desde que exportem exclusivamente transgênico, e não contaminem a soja, ou que tenham uma certificação de transgenia para exportação. Dando prosseguimento o Presidente passa para o Item 4 – **ENCERRAMENTO DO CONTRATO DE DRAGAGEM FIRMADO ENTRE A APPA E A EMPRESA BANDEIRANTES DRAGAGEM E CONSTRUÇÕES LTDA, E CONTRATAÇÃO DE NOVOS SERVIÇOS DE DRAGAGEM PARA OS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA (Ofícios 014/05, 060/05 e 095/05 – CAP/PR, Deliberações 008/05 e 012/05-CAP/PR)**. Dando início a apreciação da matéria o Conselheiro **Sérgio Botto** fez referências à Reunião na Sede da Procuradoria Geral do Estado realizada no dia 26 de outubro, que tratou do contrato de dragagem, alterações, reflexos, e do novo modelo de licitação. Estiveram presentes representantes do Conselho, o Presidente Hélio, o Conselheiro Juarez, e o próprio Conselheiro Sérgio Botto; o Superintendente da APPA, a Procuradora Jurídica da Administração do Porto de Paranaguá e auxiliares, bem como o Diretor Técnico, o Sr. Admilson Lanes Morgado Lima, além de representantes do IBAMA, do IAP, do Ministério Público, Capitania dos Portos, e o Presidente da Empresa Bandeirantes, e seus advogados, estando ausente apenas o representante do Tribunal de Contas Rafael Iatauro, que não designou nenhum representante. O que se fez na Reunião foi um histórico do Contrato de Dragagem originário de uma concorrência internacional que foi idealizada a partir de estudos técnicos bastante profundos realizados pela gestão da época, a partir do que se elegeu um modelo de edital de licitação, houve uma concorrência bastante intensa, quando dessa licitação, e dela resultou o vencedor, a Empresa Bandeirantes, que firmou contrato com a Superintendência dos Portos em 2000, do contrato originário, se vincularam as regras do edital. Esse Contrato originário poucos meses depois de celebrado, já foi desvirtuado por força de um primeiro aditivo que se fez entre a APPA e a Empresa Bandeirantes. O Contrato previa pagamentos mensais ao longo de 60 meses, cotas, níveis de dragagem, de calado, e não se falava jamais em volume e metragem de tonelada de areia. Esse Contrato com seis meses, sob um falso pretexto foi editado a fim de que se concentrasse grande parte do pagamento que a APPA deveria desembolsar ao longo de 60 meses, para uma fase inicial. Os primeiros seis ou sete de meses de execução de contrato por esse aditivo a APPA antecipou a Empresa Bandeirantes a aproximadamente 40% do valor do contrato, e com isso já se deu um desequilíbrio em detrimento da Administração dos Portos. O fundamento que se elegeu naquele momento para que o Contrato fosse editado em 2000 foi que teria havido uma proibição para que o local do despejo do material dragado fundamento claramente falso, visto que o edital de Licitação previa em todas as regras, e sem dar margem a questionamentos, que o despejo dos resíduos se daria num determinado local licenciado pelas autoridades Ambientais. A Bandeirantes descumpriu essas regras, promovendo o despejo do material numa área

muito próxima daquela que executada os serviços, evidentemente diminuindo seus custos com essa atuação. Isto porque apesar de não ter sido atuada pelas Autoridades Ambientais, deixou de prestar o serviço, criando um pretexto para que o primeiro aditivo fosse celebrado, tendo em vista que houve uma proibição ou suspensão do contrato, gerando um acúmulo e a necessidade em intensificar seus serviços a serem prestados pela contratada. Justifica-se que 40% do valor do Contrato seja antecipado, e ela passe a fazer apenas campanhas de manutenção. Poucos meses depois surge um segundo aditivo de 2001, pelo qual se fez uma outra mágica, com base de pretextos inexistentes de desequilíbrio contratual, tendo gerado prejuízos, ou dificuldades para que a Bandeirantes desse cumprimento ao Contrato. Foram atuadas todas as regras daquilo que se estabeleceu no edital, quanto aos aspectos técnicos de locais de dragagem, de calados, diminuindo os quantitativos sem diminuir os custos. Informou ainda que houve uma grande discussão na Reunião, a partir do momento em que o Presidente da Empresa Bandeirantes tentou atribuir a confecção do segundo aditivo, a uma circunstância que teria sido gerada na Ponta do Félix, que feito uma dragagem e assoreado o canal do Porto de Paranaguá, circunstancia criada naquele momento, que jamais foi colocada no segundo aditivo como fundamento. Na parte em que altera completamente as regras do Contrato quanto aos quantitativos, ele se reporta de uma maneira a um Ofício de 17 de julho de 2001, onde se estabeleceriam as novas regras, Ofício que seria assinado por um funcionário de quinto escalão da APPA, um assessor. E um documento que continha uma tabela pela qual os quantitativos se alteravam bastante. A reunião se baseava em mostrar para a Empresa Bandeirantes que ela ao contrário de se julgar credora da Administração dos Portos por valores contratualmente devidos, na verdade devia serviços, e que o primeiro e segundo aditivos eram nulos de direito. E uma solução se tentou decidir em uma Segunda etapa da Reunião com relação ao novo modelo de Licitação do Contrato de Dragagem, porque na medida em que serviços que a Bandeirantes deveria ter prestado foram licitados com base em regras claras, o custo dessa nova licitação será muito maior do que seria se a Bandeirantes tivesse entregue o contrato cumprido nas bases originalmente postas. A solução não foi obtida, mas houve um desenho de que a APPA, estará ajuizando uma ação contra a Empresa Bandeirantes buscando reconhecimento da anuidade desses aditivos e uma indenização decorrente dos serviços não prestados, mas que foram pagos. Houve um terceiro aditivo ao contrato se transformando de dólar para a moeda corrente. O pretexto da Empresa Bandeirantes foi que o segundo aditivo teria sido gerado por má operação no sistema de dragagem da Ponta do Félix, gerando um prejuízo, porque a Empresa Bandeirantes que teve que investir mais, e se viu obrigada a reduzir os quantitativos. O Conselheiro disse que não se sabe se isso aconteceu ou não, mas acredita que os aditivos sob o pretexto de darem reequilíbrio a esses contratos, desvirtuaram o Contrato. Pois se a Empresa Bandeirantes por razões externas, estivesse sendo compelida a cumprir um contrato em bases muito mais onerosas que as originariamente estabelecidas. A regra do reequilíbrio importaria um aumento no valor do contrato, mas a supressão de obrigações inúmeras, a manutenção do valor e a antecipação de quase metade do pagamento. Tido para muitos como um escândalo, e como a empresa se sentiu a senhora da razão, a reunião foi encerrada com o argumento que ela não receberá os 5 milhões, dos quais se julga credora, e a Administração dos Portos estará discutindo tudo isso em juízo. A Segunda etapa da Reunião consistiu em desenhar o novo modelo de licitação, que vai ser apresentado, com o empenho pedido ao Superintendente do IBAMA, da agilidade na liberação do licenciamento, das áreas de despejo, das formalidades que esse contrato exige a partir de hoje. O edital está praticamente pronto por parte da APPA, existindo a dependência de uma liberação



CONSELHO DE AUTORIDADE
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE
PARANAGUÁ E ANTONINA

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

ambiental, porque em razão da gravidade de tudo aquilo que os personagens da Reunião tomaram conhecimento, evidentemente que isso trouxe um proveito muito grande no sentido de agilizar posições fundamentalmente das Autoridades Ambientais. Na sequência lê correspondência enviada pelo Presidente da Bandeirantes um dia após a Reunião." Agradeço, mais uma vez, a oportunidade de conhecê-lo e expor nossos pontos de vista. Lamento a falta de entendimento com a APPA e o Governo do Paraná e, também, o desentendimento final que ofuscou o brilho da Reunião. Por outro lado torna-se oportuno informá-lo que a Engenharia da APPA sempre teve conhecimento da Planta e da Tabela do 2º Termo Aditivo, ora questionado no mínimo há mais de dois anos." O Argumento é que o papel foi assinado pelo Superintendente da APPA, mas ressalta que o papel aceita tudo e tem que ser contrastado com normas legais. " Quanto as situações fora de nosso controle que interfeririam no Contrato, cada parte tem seu interesse e quer empurrar a responsabilidade para a Bandeirantes. 1. O Terminal da Ponta do Félix não quer assumir que ao dragar o canal para -9,5 no ano de 2000/2001 e lançar a lama nas margens - em amplitude condenável, reassoreou o seu próprio canal e depois contratou uma draga de injeção d'água para resolver o lodo do fundo, provocando que o mesmo fosse carregado pela correnteza e assoreasse, rio abaixo, a Bacia de Evolução do Porto (alertamos por carta a Capitania dos Portos, CAP, IAP e à APPA). Todos fecharam os olhos. Quanto ao Diretor do Terminal da Ponta do Félix, que também é membro do CAP e presidia a Comissão de Dragagem do mesmo, é incansável na pressão para que a APPA assuma a sua redragagem para -9,0m!!! Esse poço sem fundo vai assorear sempre, mas querem que o Governo banque a má escolha do seu Terminal "ad eternum". 2. Os engenheiros do Porto que nunca deram solução para remoção das poitas das bóias que estão perdidas no fundo, de responsabilidade da APPA, e que impediram a dragagem do Banco da Galheta, agora preferem acusar a Bandeirantes de não dragá-lo, mas nunca respondem nossas cartas e relatórios, sendo que vinha pagando normalmente até a 55ª parcela." Num dado momento o Sr. Ricardo Sudaiha tinha resposta para tudo, menos para aquilo que está escrito nos aditivos, menos para conformar os pseudo argumentos, os pseudo fundamentos desses aditivos a realidade. Surge uma apresentação do Presidente da Bandeirantes dando conta que o canal da Galheta estaria sofrendo um estrangulamento através de poitas que foram despejadas, e que vinha alertando, mas um tenente da Marinha, presente na reunião, disse que nunca soube nada a esse respeito. Mas essa questão de sinalização é atribuição da Marinha. Quando a Bandeirantes ia dragar, se defrontava com uma determinada bóia amarrada em um cabo de aço ou corrente, em uma poita, e confortavelmente cortavam a corrente, e aquilo foi se acumulando no litoral do canal. Disse que a Bandeirantes sempre tenta atribuir responsabilidades a Administração do Porto de Antonina. É distribuído cópias da correspondência emitida pelo Sr. Ricardo Sudaiha a todos os Conselheiros, encontrando-se cópia na Secretaria do CAP. O Conselheiro **Juarez** disse que a apresentação da APPA, parece pela qualidade do trabalho sinalizar sustentação técnica ambiental, com uma relação de custo benefício que jamais os Portos brasileiros refletiram. Em Antonina tiveram a ousadia de usar a mesma metodologia, se preocupando basicamente com a questão da contaminação das áreas próximas de despejo e do menor impacto ambiental. No entanto a Ponta do Félix, foi citada de forma grave, e assim pede um intervalo antes da apresentação para colocar aquilo que o destino lhe proporcionou. Chegou no sistema Portuário do Paraná vindo da área de Comércio Exterior, na mesma época que o Contrato da Bandeirantes se iniciou. Foi Diretor do Porto de Antonina por 17 meses, e naquela época de imediato com assento no CAP, foi exonerado politicamente, o que é de conhecimento de todos, e teve a oportunidade de retornar ao Porto pela absoluta competência técnica, não que seja grande competente



CONSELHO DE AUTORIDADE
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE
PARANAGUÁ E ANTONINA

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

técnico, mas mostrou atitude e credibilidade nas duas gestões na APPA. Quando a Ponta do Félix lhe convidou para assumir a presidência da empresa, que gera 1000 empregos diretos, 660 milhões de dólares em exportação o ano passado, vai ultrapassar esses números hoje, e não é qualificada de acordo com a correspondência que fora lida. É uma empresa de interesse público do Paraná, que exporta 30% da exportação paranaense de carne, e que oportuniza a todo um mercado que afeta a potencialidade que tem o terminal, é um escoamento que ontem ouviram na Fiep pelo Vitor, representante dos armadores no Brasil, que disse que o melhor terminal de Congelados do país em termos de produtividade é a Ponta do Félix. Disse que na análise a ser refletida nesses poucos minutos terá que se pesar a credibilidade do Presidente da Bandeirantes, com os investimentos e a seriedade feita pela Ponta do Félix no Paraná nesse período. Deixa assim a critério de cada um. Lembra que nos 5 anos como Conselheiro do CAP, participou em um ano na Gestão atual como relator "ad hoc" da Comissão de Dragagem, onde teve pela primeira vez a oportunidade de encontrar documentos que jamais foram encaminhados a esse CAP em qualquer momento sobre essa matéria, em específico ao material que anexava o 2º aditivo, que é uma planta que fala em corte brutal de áreas não só em Antonina, pois excluiu Antonina da Dragagem, como também redução das larguras e sob larguras do canal da galheta e de volumes a serem dragados na Bacia de Evolução. Sendo o segundo aditivo de 17 de julho de 2001, anterior a dragagem que a Ponta do Félix fez em dezembro de 2001, no qual corta volumes, profundidade, e áreas em sua totalidade, ou em parte, descaracterizando o Contrato, sem que em qualquer momento reduzisse o valor principal do contrato. Assim sendo sugere que o Contrato da Bandeirantes deva ser submetido a uma auditoria independente para analisar sob a ótica econômica e financeira e também pela auditoria de uma empresa especializada, que vai concluir que esse contrato foi desde a sua origem para não ser cumprido. Porque um contrato assinado no início do ano 2000, no primeiro ano sofre um aditivo em que sofre 40% do seu pagamento, e um ano depois reduz o objeto que seria o volume a ser dragado, tem que ser auditado, e passa a não ser mais um problema diretamente da Administração, mas objeto de auditoria. A partir daí se a APPA for responsável pelas poitas, onde sabe que qualquer empresa de dragagem do mundo draga com poita, que as dragas são feitas para enfrentar essa situação, e não existe nenhum canal no mundo que não arrebe uma poita de uma bóia de sinalização, e a Capitania dos Portos pode confirmar suas palavras. Disse ainda que a idéia dos resíduos da dragagem da Ponta do Félix terem chegado em Paranaguá é tecnicamente insustentável. Primeiro porque a Bandeirantes dragou e despejou no Biguá que é uma área ao lado da Bacia de evolução. E pergunta se os resíduos despejados no Biguá, também voltaram para Bacia de Evolução? Quando essas questões polêmicas foram colocadas sem sustentação técnica pela Bandeirantes, foi feita uma análise hidrodinâmica e os estudos de corrente. E o trabalho apresentado hoje confirma o que diz, que a Baía de Antonina a partir de Paranaguá, inclusive da área do Biguá, que não existe força de corrente e condições hidrodinâmicas para o material ser transportado a mais do que poucos metros, porque a composição dessas correntes e a sua formatação não transporta o material. Tem razão quando disse que a Dragagem da Ponta do Félix despejada a margem, autorizada pelo IBAMA, pelo IAP, e pela APPA, fruto de um estudo que o CEM determinou, esse material escorregou da área lateral e voltou em parte para o próprio leito cavado, sob o próprio canal. Conclui que essa reflexão em relação ao Contrato de Dragagem de Paranaguá e Antonina é um problema da maior seriedade possível, e entende que o Conselho deveria refletir, porque o futuro deste Porto está alavancado na Dragagem. E que quando a Ponta do Félix dragou, o que está registrado no CAP, que até aquele momento em 2001 a Bandeirantes não tinha retirado 1 m³ daquela área e foi feito

um levantamento antes do início da dragagem que está nos documentos e nos anais deste CAP, somando 800 m³ não dragados na cota que ele contratou com a APPA, e recebeu para fazê-lo. Acredita ser esta agora uma questão jurídica, onde uma auditoria independente econômica e financeira, e uma de empresas especializadas em hidrodinâmica, em batimetria possam concluir. Concluindo, o Cons. Juarez declarou achar que todos ficaram felizes desse contrato ter se encerrado e da perspectiva de ter efetivamente uma dragagem que funcione. Na sequência o Sr. **Pedro Dias** falou que o IBAMA para todos os Portos do Brasil e os órgãos ambientais Estaduais está entrando em linha de semelhança de tratamento, colocando que na licença operacional dos Portos, que vai ser dada por 10 anos e a do Porto de Paranaguá, está como uma das primeiras em processo de liberação. Porém para o edital de licitação houve um compromisso formal do IBAMA, em vista dos estudos técnicos apresentados que são de altíssima qualidade, poderiam autorizar previamente para edital de licitação essas áreas que vão ser comentadas, do por quê da realização desse estudo. Uma vez que não se sabia o que acontecia na baía de Paranaguá até essa modelagem. A razão técnica passou a ser agora o modelo do estudo hidrodinâmico, mostrando as áreas onde o sedimento é colocado e onde se movimentam. Esse estudo é um plano de controle, que complementa o estudo de impacto ambiental e que vai partir para o licenciamento da obra de modernização do Porto. O IAP e o IBAMA em reunião discutiram os limites de cada órgão em área portuária. Tudo que se tiver na retro- área é licenciamento estadual, e o IBAMA vai interagir com o IAP na área costeira, numa intervenção conjunta. O Conselheiro **Fayet** perguntou se o modelo de dragagem vai ser mudado? Se para metro cúbico ou por performance? O Sr. **Eduardo Requião** respondeu que o modelo vai ser por metro cúbico. O Conselheiro **Ozeil** disse que há dois anos atrás houve uma audiência pública na APPA, e o então Presidente do CAP, na oportunidade, tinha dito que houve a interrupção do contrato com a Bandeirantes e que essa era inidônea. Pergunta, por que se contratou novamente a Bandeirantes, para que complementasse os trabalhos, ou se poderia ter cancelado os contratos? Por que a APPA voltou a trabalhar com a Bandeirantes. O Conselheiro **Sérgio Botto** informou que o pagamento foi suspenso por outras irregularidades. E o 2º aditivo desvirtuou por completo o contrato e não se encontrava em qualquer ambiente ou gaveta da APPA, e era de absoluto desconhecimento da Administração do Porto, e o documento só foi enviado posteriormente pela Bandeirantes. Se deu início a isso porque a dragagem não era feita com qualidade, o preço era exorbitante, e em dólar, então a primeira posição foi suspender o pagamento, discutir em juízo, numa discussão que se limitou só na escolha da moeda, gerando um terceiro aditivo. Os pagamentos foram retomados. O Dr. **Eduardo** colocou ainda que as referências constantes aqui, estariam confrontando com aquele Contrato. A APPA sairá de um contrato de um milhão de reais, hoje, pra um contrato de um milhão de dólares mês, se nós atingirmos esses quantitativos que estão sendo colocados aqui. Por isso a presença e a possibilidade de colocar e discutir dentro do CAP, o porquê dos conflitos com a Bandeirantes. Disse que foi sempre pressionado de quando os navios arrastavam no fundo, os navios estavam sendo parados, o Superintendente não draga Antonina, e o que se tem hoje, é a possibilidade de ver com clareza, que essas denúncias da época, e essas pressões em cima do Porto de Paranaguá, tinham outros motivos, os que não, as melhorias da dragagem do Porto de Paranaguá. Eu não poderia entrar em Antonina porque o contrato era da Bandeirantes que rezava Antonina só com seis. Antonina tinha oito, estava caindo para sete e meio, no momento, a mesma questão colocada. Todas as licenças que foram dadas, no governo passado, pra se utilizar, inclusive, o Biguá, são licenças verbais, não existe um único documento que autorize o vazamento naquelas áreas. Então, novamente, "eu acho que posso até ser condenado e

criticado, pela prudência e não pela improbidade. Eu acho que o que fizemos foi o que conseguimos fazer, no tempo, estamos agora com a possibilidade de realizar uma dragagem técnica inquestionável, estávamos pedindo a presença do Instituto Nacional de Pesquisas Hidrográficas, não pode comparecer, porém enviou o seu parecer encima das propostas da APPA, e eu pretendo com essas propostas e essas leituras, abrir o processo licitatório de dragagem dentro de dez ou quinze dias essa é a posição do Admilson do Portos de Paranaguá. O que a APPA não tinha, ainda, era onde vaziar, se não tem essa localização ficaria difícil se estabelecer preços. Se vaziar a três milhas o valor é um, se estiver vazando a 50 milhas o valor é outro. A APPA não tinha a autorização do IBAMA, ainda, para dar início a essa dragagem. Agora já se tem a autorização e discute-se as quantidades". O Conselheiro **Fayet** disse que a um ano e meio atrás, a Diretoria Técnica forneceu um relatório sobre a questão da dragagem. Depois dessa data o Conselho não teve mais os complementos a respeito dessa discussão e que seria muito interessante para o conhecimento do Conselho, que se tivesse um documento conclusivo porque, afinal de contas o CAP é cobrado periodicamente a respeito dessa questão, e naquela época a Diretoria Técnica nos instrumentou de uma maneira muito interessante. Outra questão que o Conselheiro registrou que tem acompanhado desde 2003 no Ministério dos Transportes essa questão de modelo de dragagem e a tendência nacional estava, até a uns seis meses atrás, direcionada para o modelo de performance, porque medir metros cúbicos, lá em baixo, não é uma questão fácil, mas a performance realmente facilita o controle. A questão de metro cúbico gera problema natural que é a velocidade de assoreamento. O Conselheiro **Admilson** disse que está se baseando mais nos modelos atuais, Santos, no ano passado soltou uma licitação e São Francisco está com outra na praça e ambas são por metro cúbico de medição. A princípio a nossa experiência através de performance nesses cinco anos, não foi muito boa. Não vamos discutir aqui os por quês? Os méritos? Os aditivos comprovam os problemas que houveram com dragagem. Na seqüência, o Presidente **Hélio** passou a palavra para o Sr. **Edu José Franco**, Engenheiro da Empresa Paralella, que apresentou o PCA/Dragagem2005 da APPA, em projetor de multimídia, cuja cópia se encontra arquivada na Secretaria do CAP. O Sr. Edu Franco disse também, que o Porto de Paranaguá funciona usando o Canal da Galheta que é um canal escavado que vai desde o começo da orla, próximo a Ilha do Mel e chega a Ponta do Felix. Esse canal tem dimensões que precisam ser mantidas para o funcionamento do Porto, que é a questão do calado. O Engº Edu apresentou os itens: O Porto de Paranaguá no Brasil, O Complexo da APPA, Os Setores de Dragagem, Material Dragado, Os Locais de Deposição. O Conselheiro **Frisoli** perguntou quem elaborou este modelo hidrodinâmico? O Engº Edu respondeu que foi elaborado por seu escritório usando pessoal de mestrado da Universidade Federal do Paraná, que usa o modelo chamado "sis baía". O Conselheiro **Frisoli**, continuando seu questionamento, solicitou explicações sobre quando foi estabelecido esse modelo, a que nível de volume, de sedimento no fundo da baía foi apurado? Se mensal? anual? semestral?, por período?, por sazonalidade?. Sedimentos que descem da baía, descem dos rios. O Engº Edu explicou que existem uma taxa, e essa taxa está citada dentro do PCA. E que a apresentação que fez foi tão somente para apresentar o movimento e não o quantitativo. Porém esse valor está previsto no PCA e esse documento encontra-se disponível para verificação. Em complemento o Sr. **Pedro Dias** destaca que na pág. 181 do Plano de Controle Ambiental - PCA, consta que no primeiro setor tem uma taxa de assoreamento anual de 10 centímetros numa faixa de 6 quilômetros; no segundo setor tem uma taxa de 7,2 centímetros numa faixa aproximada de 10 quilômetros e assim sucessivamente, até as maiores taxas na baía de evolução e chegam próximo à 15 centímetros de assoreamento anual. O Conselheiro **Frisoli**



CONSELHO DE AUTORIDADE
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE
PARANAGUÁ E ANTONINA

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

questiona em quanto se estabiliza o nível de talude por setor? A proporção, profundidade, em quanto ele se estabiliza, principalmente na questão da área da Ponta do Félix? O Sr. Edu explica que este estudo não foi aprofundado neste nível. Foi feito um estudo de deposição para licenciamento de área. Isso dependeria especialmente da granometria do material e necessitaria de ser complementado. O Conselheiro Frísoli disse que isso é necessário para quando se faz uma dragagem por volume, e que fez esse questionamento porque quando se fala em dragagem, por metro cúbico, dá para ver que existem "n" possibilidades de se aumentar ou diminuir essa metragem cúbica e o porquê que todo mundo defende a questão da performance. Até porque, não entrando no mérito da legislação e não concordando com a questão do sistema de dragagem no Brasil, mesmo porque é um monopólio que está estabelecido, e que o Porto terá problemas com a próxima dragagem com a própria empresa que está fazendo e conhecendo a idoneidade de algumas empresas. Sugeriu, então, que a Diretoria Técnica da APPA, revisse a questão do volume, até mesmo porque a legislação brasileira não vai permitir, pela questão de dragas internacionais. E que na questão da performance, disse que não é seguro, mas é menos arriscado para a Administração do Porto. O Conselheiro Fayet - Propôs que ainda não se fechasse a questão de dragagem por cubagem ou performance. Deixou registrado alguns fatos que podem auxiliar a decisão. Primeiro, que atendendo interesses dos exportadores a ANTAQ editou Resolução abrindo a possibilidade de contratação de DRAGAS no exterior, o que é um grande avanço de modo a mudar o encaminhamento da questão, evitando um possível colapso no setor. Este fato, altera o quadro de dificuldades que tradicionalmente dificultava a APPA a encontrar soluções alternativas. Trabalhava-se com dragas que diziam ter capacidade nominal de até 3 mil m³ mas que na prática trabalhavam com uns 1.500 m³. Após cada operação de raspagem ocorria a navegação até os pontos de despejo. Com a nova Resolução poderemos trabalhar com dragas de 8 a 10 mil m³, que jogará os custos de dragagem lá pra baixo. Isto ocorreu pela pressão das PPPs, pelos volumes de embarques projetados. Este fato novo obriga a rever a proposta, pois o contrato por performance passou a ter melhores condições. Mencionou também que foi a fundo no contrato de dragagem realizado com a Bandeirantes. Observou que naquela época a APPA não possui um estudo da hidrodinâmica da baía com o nível do atualmente disponível, fato que comprometeu a concorrência por performance. O estudo hoje apresentado deve ser provavelmente um dos mais avançados que existem no Brasil. Dessa forma, conjugando os meios hoje disponíveis e abertura dada pela resolução da ANTAQ, entende que o melhor caminho para os portos do Paraná seria a contratação por performance. O Dr. Eduardo Requião disse que a exposição apresentada visava mostrar um modelo hidrodinâmico e dar um depoimento sobre o entendimento que se tem do contrato de dragagem e as suas dificuldades e as críticas que o Porto sofreu nesses três últimos anos. Quando a APPA apresentou um modelo de dez anos, em nenhum momento falou-se do contrato a longo prazo e a proposta da APPA é: uma dragagem, quem sabe, duas dragagens, um contrato de vinte e quatro meses em duas campanhas. Essa foi a idéia e é a idéia que está sendo discutida. Quanto a questão levantada pelo Conselheiro Fayet, se performance ou não?, a experiência da Administração, com performance, foi uma experiência negativa, então o Diretor Técnico da APPA, Engº Admilson, levantou a questão e foi considerada a posição do citado engenheiro para que a APPA trabalhasse com quantitativos maiores. Por que a referência com quantitativos e um contrato de volume e não um contrato de performance ou a securitização? Pelos motivos que o Conselheiro Fayet colocou, a dragagem, hoje, pode ser contratado com empresas internacionais, o que possibilita a APPA de contratar por vários anos? e o quê o Superintendente está pensando, e que vai de acordo com a posição do Conselheiro Fayet, é que a dragagem 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: 3420-1360
www.portosdoparana.com.br
E-mail: cappgua@pr.gov.br

APPA tem que ter um ventre, uma capacidade de no mínimo, uns dez mil cúbicos para reduzir os danos ambientais e para baratear o custo. O primeiro levantamento feito pela APPA de preços internacionais, mostra que hoje a Administração pode fazer dragagens que estão sendo feitas no Brasil, por cinquenta por cento dos preços que estão nos editais de Santa Catarina e de Santos e que estavam no edital do Rio Grande do Sul, se trabalharmos com dragas de no mínimo de 10 mil cúbicos. Estabelecendo esses pontos, não é uma questão fechada, a questão respondida com relação a volume, é que a APPA tem referências distintas com relação a volume. O volume será o princípio desse contrato porque se tiver que retirar quatro mil ou quatro milhões de metros cúbicos, a APPA vai partir para um tipo de Edital, se entender que a Bandeirantes se obriga e que a APPA possa fazer uma dragagem menor, e poderia trabalhar até com um milhão e meio de metros cúbicos e mais Antonina o que daria aproximadamente três milhões de metros cúbicos. O Porto, no momento, disponibiliza para esse trabalho, 38 milhões e a Administração pensou que como a solicitação discutida com o Comandante, com a Praticagem que a APPA não fizesse só a manutenção, mas que fizesse investimentos. Tentou-se adequar essa proposta que está sendo colocada, ao recurso que a APPA poderia disponibilizar até 38 milhões, podendo se chegar até um pouco mais desses 38 milhões. A APPA teria condições, contratando uma draga externa, ter, não só a dragagem de manutenção mais investimentos. Colocou, disse ser seu ponto de vista pessoal, que não encontra eco dentro do Porto de Paranaguá. Acredita que o percentual da INFRAMAR disponibilizado para a dragagem, deveria ser transformado num percentual para que a dragagem em serviços, do mar, isto é a dragagem, a batimetria, bóias, iluminação, fosse terceirizada com esse valor. Essa é sua opinião. Até porque o Porto tem boa vontade, mas não tem técnicos qualificados para fazer esse trabalho. A Conselheira **Maria do Socorro** acha que a idéia do Sr. Superintendente é boa, mas existe hoje um problema nacional que é a questão da credibilidade das empresas de dragagem, prova disso é a Bandeirantes que não tem credibilidade e demonstrou ao longo de todos esses contratos os danos causados ao Porto por ela e outras pessoas relatadas aqui, receando inclusive que essa empresa volte a participar deste serviço. Destaca que a dragagem nacional não tem credibilidade e as internacionais vêm com preços muito altos, sem falar que Companhia Nacional de Dragagem foi desmontada levando o país a esta situação. Entende que dragagem é um problema do Governo Federal, pois se trata de uma questão de segurança e estratégica nacional, e que ao longo do tempo isso foi passado para os Estados. Coloca que em outros portos a terceirização funcionou, mas o que lhe preocupa é este cenário atual da dragagem no país. O Dr. **Eduardo Requião** esclarece que em suas colocações não estava defendendo a ninguém até por que falou que 10 mil metros cúbicos de ventre fará com que as duas únicas empresas brasileiras – ou a Ham que acabou de comprar a sua concorrente ou a Bandeirantes – tenham que se mobilizar no mercado e buscar draga fora do país, pois no Brasil o limite da Bandeirantes é 3.600 metros cúbicos e o da Ham é 5.000 metros cúbicos. Então o que está se tentando é abrir e buscar uma qualidade. A partir daí se daria um segundo passo, que particularmente defende que é a terceirização desses serviços porque o Porto não tem condições de ter eficiência no resultado desse serviço. A Conselheira **Maria do Socorro** destaca que o problema do porto é de fiscalização eficiente e real, e não se o contrato será em metros cúbicos ou se faz-se um contrato por período para manutenção do canal. O Conselheiro **Hermes Anghinoni** disse que o Dr. Eduardo tem razão, que o caminho a ser perseguido é o da terceirização, pois o modelo é comprovado que funciona em muitos países do mundo. Inclusive a ABTP encaminhou um estudo preliminar e hoje o BNDES já tem esse estudo concluído. O Conselheiro, sugere que a Autoridade Portuária procure isso no BNDES, que lá já tem



CONSELHO DE AUTORIDADE
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE
PARANAGUÁ E ANTONINA

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

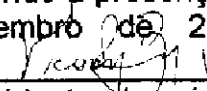
cálculos e até financiamentos para que isso possa ser viabilizado. Conselheiro **Wilen Manteli** complementa em relação às normas que o Cons. Fayet falou, permitem que empresas estrangeiras venham aqui, criem uma empresa brasileira, pois o capital não tem bandeira e isso vai estimular a competição. Mas informa aos presentes que esta resolução está sendo duramente atacada lá no Congresso Nacional. Entende que o setor tem que se mobilizar. Destaca que estão tentando entender bem essa norma, mas a intenção existente no Congresso é de revogar esta norma e evitar esta competição que para nós é necessária. O Conselheiro **Hermes Anghinoni** destaca que nesta questão de dragagem, um dos problemas existentes é o ambiental que não deixa de ser um pouco mais complicado do que foi num passado recente. Isso demonstra em muitos portos, não querendo desmerecer o quadro da Administração do Porto, mas que não estamos preparados para isso também, esse estudo mostra claramente isto. O Conselheiro **Juarez** disse com relação ao aspecto da dragagem que tem dois componentes que deveriam cravar na alma e buscá-los. Um é o componente do monopólio que está instalado neste país, o outro estava totalmente, agora se abriu uma possibilidade e que não se pode deixar haver o retrocesso. Que se olhe claramente a dragagem, mesmo que se tenha toda uma infra-estrutura, retaguarda espetacular, se o navio não chega não tem movimentação adequada nem se utiliza a operação. Tem que olhar o seguinte: o monopólio numa ponta e as áreas de despejo próximas na outra. Área de despejo próximo num lado e monopólio na outra, por que, na medida em que se quebra o monopólio os custos médios de metros cúbicos internacionais reforçam, que o Dr. Eduardo colocou, é menos de cinquenta por cento do praticado no Brasil, porque o monopólio leva a esse abuso, absurdo que sai do custo País, que sai do produtor, do operador, que sai do industrial, que sai do cidadão, para meia dúzia de exploradores, e com excesso de ganho do monopólio subsidiam o "ValérioDuto" do País. Essa é a realidade e esse é o aspecto e o pilar dessa condição portuária brasileira. O segundo é o das áreas de despejo próximas. O meio ambiente, por mais dificuldade que crie, ele é um aliado se cumprir a cartilha no que nela está contida. Esse trabalho diz o seguinte: você não precisa levar a cinquenta milhas pode levar a cinco quilômetros porque não tem contaminante em Paranaguá e Antonina e foi provado pelo estudo de sedimento cavando a cada seis quilômetros, a Ponta do Félix fez isso de Antonina até Paranaguá e a APPA, fez de Paranaguá até o Canal da Galheta. O contaminante que está aí, não é um contaminante antrópico ele é um contaminante natural, inclusive arsênico, isto é que se pode jogar esse material em qualquer lugar. E a modelagem hidrodinâmica provou que o material jogado próximo, não retorna para o canal e tem áreas de sombras que o CEM está estudando há vinte anos, e que a APPA pagou alguns milhões de reais por esse estudo e nunca usou. Está usando agora que mostram que essas áreas não colocam material de novo em áreas de canal e bacia e é isso que a Bandeirantes está alegando porque nunca ninguém contestou. O Sr. Ricardo Sudaiha que é um especialista em dragagem sob a ótica de seu interesse próprio e daqueles que lhe sustentam acaba ludibriando os incautos, os leigos e aqueles que não tinham informação que hoje se tem. Então, vamos analisar claramente, o futuro dos portos no Brasil e de Paranaguá. Essa é a única convicção, que o Conselheiro tem, naquilo que aprendeu sobre dragagem para a não permissão desse monopólio que está em área de despejo próximo mas vamos pegar dez dólares que estão querendo cobrar por metro cúbico, dois, três e em não havendo monopólio, em tendo área de despejo próximo, o trabalho está aqui pronto. Continuando o Conselheiro cumprimentou, o Dr. Eduardo, dizendo que "mesmo considerando a sua gestão polêmica, é questionado, mas está dando um presente para a história do Porto de Paranaguá". Resumiu emocionado, sua participação, no Conselho, dizendo que "está sendo vítima de uma acusação de espúria, mas que o Dr. Eduardo está



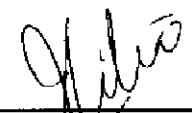
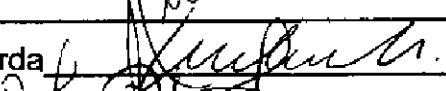
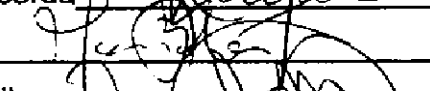
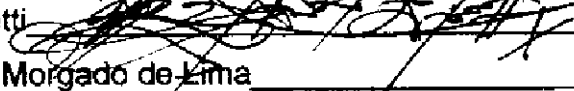
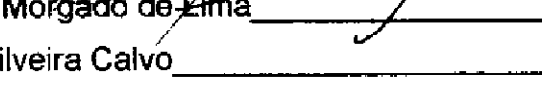
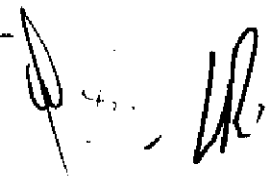
CONSELHO DE AUTORIDADE
PORTUÁRIA DOS PORTOS DE
PARANAGUÁ E ANTONINA

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

colocando o seu nome na história do Porto e o CAP haverá de dar a sustentação a esse projeto, seja por metro cúbico ou seja por securitização ou por performance, independente disso, concluiu dizendo que em três anos que está no CAP, acredita que hoje se consolida um novo tempo na Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina através do exercício de uma palavra - diálogo - pois através dele se busca o entendimento e se busca o comprometimento. Tudo o que se está discutindo, no Colegiado, é de interesse absoluto de todos, é interesse comum e que os conselheiros têm obrigação, nesses poucos mais de doze meses que tem até o final dessa gestão, de construir aquilo que de repente, por ausência do diálogo, o impasse acabou impossibilitando. Então tem certeza absoluta que se está fazendo um novo tempo, que o CAP vai fazer história através desse diálogo, com desprendimento, fazendo concessões e sessões para achar não o ideal, o possível. E é só com o diálogo que se pode encontrar isso". O Conselheiro **Sérgio Botto** elogiou as palavras do Conselheiro Juarez, dizendo que foi bastante emocionado e contundente, porém de muita importância neste momento. Destaca que a reunião realizada em Curitiba para tratar deste assunto específico de dragagem, foi uma reunião que marcou verdadeiramente um novo momento para este Conselho. Porque muito se falou em torno desse contrato com a Bandeirantes, deficiências do Porto de Paranaguá com relação à dragagem, omissões, mas jamais houve a preocupação de um aprofundamento da questão, coisa que fizeram ao trazerem àquela reunião inclusive a empresa contratada para que de forma transparente apresentasse sua posição, fosse criticada e por esse exercício se pudesse construir este novo modelo de dragagem que será proposto em breve. Agradece a oportunidade de ter contado com a presença do Presidente deste Conselho naquela reunião em Curitiba, que foi muito importante, assim como a presença do Conselheiro Juarez e neste Conselho, de poder contar com a presença do Dr. Eduardo Requião, para que se pudesse trazer a todos aquilo que não foi feito no passado, aquilo que traz problemas para esta Administração, a fim de que todos entendam e não creiam apenas nas críticas que alguns jornais lançam irresponsavelmente em cima da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, que tem feito tudo para otimizar os trabalhos, para enfrentar ilegalidade e abusos cometidos no passado. Enfim, para gerir a sua Administração de forma absolutamente transparente e eficiente. O **Presidente** disse que ainda sobre esta questão de dragagem, gostaria de pedir a compreensão do Conselho, pois na Deliberação aprovada pelo Conselho sobre o Plano Anual de Dragagem para o exercício de 2006, houve um equívoco nos "considerando", que ao invés de digitar-se 2006, digitou-se 2005, de forma que, haverá uma retificação deste item para efeito da legalidade do processo, dando prosseguimento à pauta em seu item. **II - ASSUNTOS GERAIS:** Destaca que o CAP recebeu dois convites para uma reunião que o Ministério dos Transportes estará promovendo nos próximos dias 24 e 25 em Itajaí e depois, nos dias 08 e 09 de dezembro de 2005 em Santos. Convida a todos do Conselho que puderem participar, serão bem vindos e que depois pudessem dar sua contribuição sobre a matéria a ser discutida que é Debate sobre Definição Estratégica de Política para os Portos, acreditando que seria importante uma participação expressiva em razão dos interesses que se tem no desenvolvimento dos Portos de Paranaguá e Antonina. Outra questão que coloca é que na última reunião fora definido que a próxima Reunião Ordinária seria no dia 23 de novembro, mas houve inúmeras solicitações para que retornasse a data para o dia 17 de novembro. Para não haver problema de quorum, propõe esta data e com início às 15 horas, Em não havendo manifestação contrária o **Conselho decidiu pela realização da próxima Reunião Ordinária no dia 17 de novembro, com início previsto para as 15 horas**. Na sequência passa a palavra ao Cons. Ruy para tratar de um assunto geral. O Conselheiro **Ruy** relata que foi distribuído aos Conselheiros, uma demanda encaminhada à

APPA do Sr. José Pereira de Jesus – Diretor Presidente da Cooperativa de Transportes de Cargas e Anexos Ltda, e que neste momento fará a leitura do teor da resposta empreendida pelo Sr. Superintendente da APPA em data de 19 de novembro: " Sr. Presidente, referimo-nos ao seu pedido protocolados sob n.º 8.430.646-0 nesta APPA em 20 de outubro. No documento Vossa Senhoria requer que esta Administração emita um Certificado de Qualificação dessa Cooperativa como empresa autorizada a explorar os serviços de transportes no interior das instalações portuárias, obedecendo integralmente o contido na Lei de Modernização dos Portos, de n.º 8.630/1993. Ao mesmo tempo esclarece que o Certificado servirá para habilitação nos benefícios concedidos pela Lei n.º 11.033/2004 – a Lei do Reporto. Como o Artigo 15 da Lei n.º 11.033, de 21/12/2004 não inclui expressamente as Cooperativas entre os beneficiários do Reporto, como é o caso dessa instituição, além de não haver relação direta de contratação por parte da APPA, a priori não podemos emitir o Certificado requerido. Todavia, para o afastamento de qualquer dúvida a respeito, estamos submetendo o assunto a nossa Procuradoria Jurídica para uma análise mais aprofundada e na sequência levaremos a matéria à apreciação da Procuradoria Geral do Estado. Dessas manifestações – Projur e Procuradoria Jurídica do Estado, daremos ciência à Vossa Senhoria oportunamente. Atenciosamente – Eduardo Requião de Mello e Silva – Superintendente da APPA." É o registro que gostaria de fazer. O **Presidente** registra e informa da comemoração da Data Nacional da Consciência Negra, que está programada para o dia 20 de novembro, no Plenário do Centro Legislativo Presidente Aníbal Khuri, cujo convite foi encaminhado pelo Conselheiro Ozeil e que neste momento repassa ao Colegiado para que se fizesse presente neste evento. O CAP designou o Cons. Bósio para que o representasse neste evento, para as finalidades especificadas no convite. Não havendo outro assunto em pauta, o **Presidente** agradece em especial a presença do Superintendente da APPA, esperando contar com sua presença em outras reuniões, para que se possa caminhar na direção colocada pelo Conselheiro Juarez, que é a um novo tempo, assim como também agradeceu a presença dos Conselheiros e Convidados. Nada mais havendo a tratar encerrou a reunião, agradecendo a presença de todos, e confirmando a 142ª. Reunião Ordinária para o dia 17 de novembro de 2005, às 9h, tendo eu **Vitor Roberto Muller Bernardi**,  Secretário Executivo, lavrado a presente Ata que segue assinada pelo Presidente, demais Conselheiro e Convidados.

CONSELHEIROS:

Hélio José da Silva 
Sérgio Botto de Lacerda 
José Baka Filho 
Juarez Moraes e Silva 
Ruy Alberto Zibetti 
Admilson Lanes Morgado de Lima 
Carlos Alberto Silveira Calvo 
Wilen Manteli 

Hermes Anghinoni _____
Carlos Roberto Frisoli _____
Jorge Tacla Filho _____
Carlos Antonio Tortato _____
Leonardo Luiz Vicente _____
Wilson Moraes da Silva _____
Maria do Socorro de Oliveira _____
Carlos Alberto Martins da Costa _____
Ozeil Moura dos Santos _____
Luiz Antonio Fayet _____
Ailton Galinari _____
Sidney Pinto _____
José Roberto Almeida Correa _____
Luiz Henrique Roos _____
João Gilberto Cominese Freire _____

CONVIDADOS:

APPA – Eduardo Requião de Mello e Silva _____
APPA – Paranaguá – Ogarito Borgia Linhares _____
APPA – Benedito Antonio da Silva _____
APPA – Carlos de Oliveira da Velha Filho _____
APPA – Carlos Elisio Neves Vieira da Costa _____
APPA – Maurício Vitor de Souza _____
APPA – Fabrício Massardo _____
APPA – Paulo Artigas _____
Capitania dos Portos do PR - Francisco dos Santos Moreira _____
FAEP – Nilson Hanke Camargo _____
OGMO/PR. – Dautro Nascimento _____
SINDAPAR – Luiz Fernando Mazzitelli _____
SINDAPAR – Laís Sávio _____
Cia Pararella – Edu José Franco _____
SEAB/PR. - Carlos Salvador _____