

## 198ª. REUNIÃO ORDINÁRIA

Aos vinte e três dias do mês de setembro de 2010, na sala de reuniões do CAP em Paranaguá – PR, às 09h30min, sob a presidência do Sr. Antonio Alfredo Matthiesen, reuniu-se o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) do Porto de Paranaguá, com a presença dos **Conselheiros**: Mário Marcondes Lobo Filho, Maurício Vitor de Souza, José Baka Filho, Ivany Marés da Costa, Ayrton Vidal Maron, Carlos Oliveira da Velha Filho, Michael Martins da Silva, Sandro Flores Monteiro, Persio Souza de Assis, Edson Cesar Aguiar, Marco Aurelio Chapaval, Antonio Carlos Bonzato, Maria do Socorro Oliveira, Ismael Alves Pires Neto, Luiz Antonio de Camargo Fayet, Blásio José Munchen, Cláudio Fernando Daudt, Joaquim Medeiros Chiana Fernandes, João Gilberto Cominese Freire e Hário Mirzo Tieppo Junior; **Convidados**: Celso Gonçalo Dias Junior – SETR, André Ricardo Cansian – Diretor Técnico da APPA, Éderson de Melo Rocha – Delegacia da Receita Federal, Comandante Pacheco – Capitania dos Portos, Sidney Pinto – Cotriguaçu, Nilson Hanque de Camargo – FAEP; **Justificativas de ausência**: Conselheiros: Juarez Moraes e Silva, Carlos Alberto Silveira Calvo e Zulfiro Antonio Bósio; **1 - ABERTURA DOS TRABALHOS** – O Presidente deu início à reunião agradecendo a presença de todos. **2 – DISCUSSÃO E APROVAÇÃO DA ATA RELATIVA À 197ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CAP** - Secretaria do Conselho, que depois de recebida e analisada pelo colegiado, foi aprovada por unanimidade; **3 – INFORMAÇÕES GERAIS – 3.1 - INFORMAÇÕES ACERCA DO ANDAMENTO DOS TRABALHOS DA COMISSÃO DO PDZPO E DE ARRENDAMENTOS E DO NÚCLEO DE PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA APPA** – Relatora da Comissão e Coordenadora do Núcleo – **Conselheira Maria do Socorro de Oliveira** informando que a APPA encaminhou ao CAP documento oficial solicitando a análise e aprovação do novo zoneamento do porto organizado de Paranaguá, incluindo a expansão para dois novos portos, Imbocuí/Emboguaçu e Portal do Paraná num cenário de 10 anos e a Ilha Rasa da Cotinga para os próximos 20 anos, além de sinalizar áreas de preservação ambiental permanente. Em reunião prévia da Comissão do PDZPO, disse que foi distribuído o documento para representantes de todos os blocos deste Conselho, para análise e sugestões. Esta reunião que contou com a presença do Superintendente do porto, o Conselheiro Mario e o Prefeito de Paranaguá, conselheiro Baka, além de conselheiros dos demais blocos. Juntamente com a planta da proposta de expansão, os conselheiros receberam o diagnóstico estratégico prévio do porto de Paranaguá, que serve como sinalizador de situação de posicionamento estratégico e propostas. Este documento foi entregue apenas para conhecimento dos conselheiros e não para aprovação. Disse que o documento já vem recebendo contribuições para ampliação de temas, especialmente no que tange às decisões de curto prazo. Entre as propostas já apresentadas consta a do conselheiro João Gilberto sobre investimentos na área de fertilizantes. Na próxima reunião a conselheira disse esperar que o Conselho esteja preparado para votar a planta do macro zoneamento da área do porto organizado de Paranaguá. **3.2 - SOLICITAÇÃO DE INFORMAÇÕES ACERCA DA CONSTRUÇÃO DO NOVO SILO HORIZONTAL DA APPA** – Representante Titular dos Exportadores e Importadores de Mercadorias - Conselheiro Luiz Antonio Fayet registrou sua preocupação com relação à construção do novo silo horizontal, dizendo que Paranaguá tem uma enorme capacidade estática de armazenagem de soja e a tendência, mostrada através da documentação distribuída aos Conselheiros, demonstra que Paranaguá está tendo perdas imensas na área de graneis agrícolas, com exceção do açúcar, pelo fato de que o sul do Brasil não tem mais nova fronteira para abrir e as estruturas abertas estão se reestruturando para uma melhor rentabilidade operacional. O Paraná tende a crescer em alguns segmentos como é o caso do açúcar e não no segmento de soja e milho. Um trabalho aprovado pela Câmara de Logística do Ministério da Agricultura apresenta a situação de logística nas novas fronteiras, mostrando que na medida em que essas vias se reestruturarem haverá uma modificação substancial nas estruturas exportadoras e importadoras em outras regiões portuárias. A partir do momento em que São Luís do Maranhão ou as Eclusas de Tucuruí estiverem abertas, as diferenças de fretes irão fazer com que a soja de Mato Grosso do Sul saia por lá. Segundo estatísticas da ABIOVE, quando da abertura da

exportação de grãos lá por cima, a produção daqui vai prejudicar imensamente o mercado interno. Os portos do arco norte deverão se especializar na exportação de grãos, porque o crescimento do mercado internacional de soja vai crescer imensamente, principalmente para o mercado asiático, onde há uma milenar cultura para o uso da soja. Por isso, o Sul do Brasil tem que entrar no processo de industrialização, de produtos transformados e conseqüentemente com isso aumentar a demanda para contêineres. Tanto São Luiz do Maranhão como o sistema portuário de Belém estão trabalhando intensamente e fazendo uma reestruturação, preparando condições para aumentar suas capacidades para próximas safras. Quando se faz uma análise qualitativa da soja que é exportada nos portos do sul conjugada com os dados da Aprosoja e do Ministério da Agricultura, pode-se visualizar que aqui vai ter um enxugamento desse quantitativo, por isso considera um erro técnico de avaliação econômica se construir mais um sistema de armazenagem, para esses tipos de grãos, em um porto que tem o maior parque de armazenagem para graneis agrícolas e também maior ociosidade. Entende que esses recursos devem ser direcionados para atividades mais nobres, particularmente para ampliação do cais, para o aperfeiçoamento e a ampliação da área de contêineres e também para aumentar a capacitação de exportação de açúcar e etanol, que são fluxos crescentes e juntamente com produtos containerizados, fundamentalmente carnes, se constituem vocação indiscutível do sistema portuário do Paraná. Disse que as análises apresentadas estão baseadas em estatísticas, é uma realidade, são dados do planejamento estratégico da Câmara Temática do Ministério da Agricultura, onde estão as principais instituições públicas e privadas da área que sabem o que está acontecendo e vai acontecer no mundo, e Paranaguá tem que acompanhar a tendência do mercado internacional. Saliou que o problema de Paranaguá é de velocidade operacional e não de estrutura de armazenagem, não precisa de mais cais para operar as mesmas quantidades. O que realmente se precisa é remecanizar o sistema de embarque dobrando a capacidade operacional, sendo que essa verba poderia ser investida na construção de mais um terminal de contêiner quem geraria impactos diretos e indiretos na economia do Paraná. Cons. Mário disse que, no seu entender, a construção do novo Silo é muito importante para o sistema portuário dos portos do Paraná, primeiro por uma questão de zoneamento interno, pois será construído numa área que está sendo subutilizada e que dificilmente serviria para outra utilidade por estar no meio dos silos graneleiros e no "coração" do Corredor de Exportação. Também é o repotenciamento do Corredor de Exportação, uma vez que está muito antigo, lento e precisa de novos equipamentos. Com a construção desse novo Silo, o Corredor irá dobrar a velocidade, permitindo a interligação de outros terminais, dando mais flexibilidade ao sistema, inclusive na questão operacional que proporcionará maior facilidade para a manutenção, deferentemente de hoje, que quase não há tempo para paradas. Sobre a questão das cargas, acha que os mercados vão mudando, e o que deverá ser feito é tentar recuperar a primazia na exportação da soja, inclusive a soja Paraguaia que em razão da flexibilização das normas aduaneiras para transporte da mesma, hoje poderá ser possível, além de acreditar que a soja do Mato Grosso ainda continuará por muito tempo vindo por Paranaguá e a intensificação do mercado asiático até favorecerá portos do Sul. Também acredita que deverá ser opção para armazenar milho, que hoje já está se tomando uma cultura perene. Entende que o açúcar, o etanol e os contêineres de congelados sejam mercados mais prementes, no entanto são projetos que já estão tomando o rumo adequado e em andamento em outras áreas. Considera importante esse projeto porque além da necessidade de novos investimentos na área, a mesma está no projeto de investimentos entregue na SEP e elencada no PAC II, para ser construído com verba do Governo Federal. Cons. Daudt, com relação aos graneis líquidos, disse que tem participado intensamente no projeto do Alcooduto, o qual está em estágio bem adiantado. Informou que nos próximos seis meses Paranaguá irá contar com 460 mil m<sup>3</sup> de tancagem, proporcionalmente é uma das maiores da América Latina, sendo disponibilizada para o álcool cerca de 250 mil m<sup>3</sup>. Acredita que as exportações para os próximos anos serão extremamente frustrantes em função do aumento do consumo interno e alguma queda de safra. É importante destacar que quando as grandes usinas de etanol entrarem em funcionamento, Paranaguá estará muito bem equipada. Portanto, poderia ser

investido muito mais se as questões ambientais fossem equacionadas. **Cons. Maria do Socorro** indagou se o **Cons. Fayet** considerou em sua análise as perdas de cargas que Paranaguá teve para os poros de Santa Catarina e de Santos, além do Paraguai, porque o porto, nos últimos anos perdeu muita carga para a concorrência na sua área de influência. Lembrou que os últimos grandes investimentos efetuados em Paranaguá, foram a construção do Silo da Cotriguaçu e do Silo para 100 mil toneladas, na década de 70. Disse que há necessidade de novos investimentos, porque se for considerada as perdas de mercado que Paranaguá teve, temos problemas tanto de armazenagem quanto e principalmente de velocidade de embarque. **Cons. Sandro** disse que o problema de Paranaguá é a ineficiência operacional, em função dos equipamentos que já tem mais de 30 anos e foram projetados para navios com capacidade máxima de 60Kton. Não haveria necessidade de armazéns se tivesse velocidade de embarque, porque assim a capacidade estática seria superada. O que falta em Paranaguá é produtividade, velocidade de embarque, giro, construir mais um berço que atenda navios "cape size", investir em equipamentos com maior capacidade de embarque (6000ton/h = 2 X 3000ton/h) e que o berço seja coberto para que opere de maneira ininterrupta durante período de chuvas. Entende que porto é local de giro, não de armazenagem. O **Presidente** informou que parte da apresentação do **Cons. Fayet** estará disponível junto à Secretaria do Conselho e que certamente as informações trazidas servirão para contribuir com a elaboração da Revisão do Plano de Investimentos da APPA. **4 ORDEM DO DIA: 4.1 APROVAÇÃO DA PROPOSTA DE REVISÃO DAS NORMAS DE PRÉ-QUALIFICAÇÃO DE OPERADORES PORTUÁRIOS** - Relator da Comissão de Regulação Portuária - **Conselheiro Mário Marcondes Lobo Filho** informou da reunião realizada pela Comissão, na qual foram acatadas algumas sugestões apresentadas pelo SINDOP, que muito contribuíram para o aperfeiçoamento das Normas. Acredita que as Normas estão o mais sucinto e transparente possível e quem conseguir se adaptar às mesmas terá rapidamente o Certificado de Operador. Sugeriu que para os processos que estão tramitando seja prudente se dar um prazo para se readequarem às novas Normas. **Cons. Edson** ressaltou a forma transparente e democrática com que as novas Normas haviam sido elaboradas e que também não tinha nenhuma intenção de ser indelicado com a Comissão, no entanto, sugeriu alterações nos itens 4.27, 6.3 e o item 16 do Anexo I, os quais, a seu ver mereciam uma atenção maior antes de fechar o assunto, porque embora fosse apenas questão de redação, ainda traziam algum desconforto para os operadores. **Cons. Mario** disse que discorda da posição do **Cons. Edson**, porque antes do relatório conclusivo, o assunto foi amplamente discutido dentro da Comissão onde todas as questões foram analisadas, inclusive com a participação do **Conselheiro**, quando várias ponderações efetuadas por ele foram acatadas, não vê, portanto, razões para modificações e declarou o seu voto a favor do Relatório. **Cons. João Gilberto** disse que o assunto já se arrastou mais do que devia, embora já tenha avançado bastante. O que, antigamente, causou problemas à comunidade a portuária foi a forma de imposição e cobrança do Clube de Serviços de Meio Ambiente sem o mínimo de critérios. Sugeriu a aprovação do Relatório já que as divergências são mínimas. **Cons. Baka** propôs também a aprovação do Relatório e se há alguma coisa ainda a ser discutida que sejam feitos posteriormente os ajustes necessários. **Cons. Sandro** solidarizando-se com o **Cons. Mario**, disse que as Comissões são formadas justamente para que os assuntos sejam discutidos e analisados antes da apresentação ao Conselho e os itens citados pelo **Cons. Edson** foram os mais discutidos pela Comissão, inclusive alterados e acordados na reunião da Comissão. O **Presidente** colocou o assunto em votação, sendo que o **Conselho aprovou, por unanimidade de Blocos, o Relatório nº 004/2010 da Comissão de Regulação Portuária de 20/09/2010 e a proposta de Normas de Pré-Qualificação de Operadores Portuários, apresentada pela Comissão, com acréscimo do seguinte texto à redação do item 6.3: "garantido o contraditório a ser exercido no prazo máximo de 72 (setenta e duas horas)".** O **Presidente** deu sequência à reunião, passando à abordagem do próximo item; **4.2 - HOMOLOGAÇÃO DA PROPOSTA DA APPA, PARA CONCESSÃO DE DESCONTO NAS TARIFFAS INFRAMAR, INFRAÇAIS E INFRAPORT NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DE CABOTAGEM NO PORTO DE PARANAGUÁ** - Representante Titular do Governo do Estado -

Conselheiro Mário Lobo Filho disse que, através dessa Ordem de Serviço, está propondo a homologação do conteúdo da Resolução da reunião anterior do CAP, com exceção do item 2 da OS, que não está contido na deliberação do Conselho, porque a razão do desconto não ser aplicado a movimentação de líquidos à granel é que a APPA teria perdas significativas de arrecadação de receita, o que entende que não é o propósito da proposta do CAP, que foi no sentido de atrair carga e não de renúncia de receita. Espera que essas tarifas, juntamente com o trabalho que foi feito pela Comissão de Cabotagem, sobre redução de outras despesas, possam funcionar. Destacou que será muito importante a participação da Receita Federal na facilitação do tratamento da cabotagem. Comunicou que estará recebendo uma comitiva da divisão de passageiros da empresa MSC e que muito provavelmente no próximo verão já haverá algumas escalas da mesma em Paranaguá. Cons. Michael disse que com essa Resolução se chegou a metade do objetivo proposto na questão da cabotagem. Lembrou que quando participou das reuniões da Comissão, chamou a atenção para um tipo de cabotagem que é o conceito casado, de cabotagem e transbordo. Disse que os armadores irão solicitar que as tabelas sejam abertas o quanto antes, porque a tarifa de Infraçais é paga diretamente a APPA, mas as outras duas são pagas ao TCP e, portanto, terão que correr atrás para que possam abrir os custos e garantir o repasse desse desconto aos armadores. O Presidente propôs a votação do assunto e, por unanimidade, o Conselho homologou o desconto tarifário para movimentação de mercadorias de cabotagem no porto de Paranaguá, nos termos propostos pela Ordem de Serviço nº 149/2010 – APPA. Em seguida passou à análise do próximo item da pauta. 4.3 ATUALIZAÇÃO DA COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES INTERNAS DO CAP – Secretaria do Conselho; O Presidente informou a distribuição aos Conselheiros da composição das Comissões e, por solicitação desses, o assunto ficou para a próxima reunião, quando trariam as possíveis alterações de composição das comissões internas; 5 – EXPEDIENTE: 5.1 - Relatório Operacional da APPA; 5.2 - Relatório de Atividades do OGMO; 5.3 - Correspondências Expedidas e Recebidas; O Presidente informou do encaminhamento dos relatórios e da relação de correspondências do CAP, passando ao próximo item; 6 – ASSUNTOS GERAIS: Cons. Michael disse que com relação a troca de correspondências entre o TCP e os armadores, ocorreu uma reunião sobre as janelas de atracação, com a participação do TCP, 26 participantes dos armadores e representantes da APPA onde foi discutida a ineficiência do terminal e a comprovada baixa de produtividade, conforme estatísticas e documentos apresentados e registrados em Ata. O detalhamento dos resultados da amostragem tiradas no primeiro e segundo trimestre desse ano, quantificou que as médias foram abaixo das pranchas exigidas no Regulamento das Janelas de Atracação. Os armadores questionaram se a OS 026/2007, que exige a disciplina no cumprimento do Regulamento, está sendo devidamente fiscalizada em termos de acompanhar a performance, porque há uma comprovada baixa de produtividade. Um outro assunto que destacou foi o que se chama de fechamento de barra, porque que em outros portos com o mesmo problema, a recuperação é feita em um dia e meio enquanto em Paranaguá leva até sete dias. Isso tumultua terrivelmente a logística e no sentido comercial é um desastre. Cons. Fayet solicitou que todo o material por ele apresentado fosse circularizado entre os Conselheiros, em face de sua importância. Sobre os expedientes encaminhados por ele solicitando esclarecimentos da APPA, justificou sua preocupação dizendo que é com a intenção de preservar a Administração atual para não ser penalizada por questões do passado, pois certamente muitas delas serão questionadas. Sobre a cabotagem disse que encaminhou um relatório feito por um grupo de trabalho criado no âmbito do Ministério da Agricultura no ano de 2005, com sugestões que poderão ter o engajamento da comunidade na reformulação da legislação da cabotagem. Conclamou a todos para um movimento para viabilizar a navegação de cabotagem, porque segundo avaliação da CNA, naquele período, exclusivamente entre os estados do Sul, deixou-se de movimentar 5 milhões de toneladas que poderiam estar beneficiando nossos portos, se a legislação fosse outra. Outra questão que considera importante é a Dragagem, sugerindo que o projeto de enfrentamento seja efetuado com uma campanha específica e o mais breve possível, para resolver o problema dos berços e em seguida a licitação para manutenção, defendendo o formato de contratação por performance.

Lembrou que todos os trabalhos que tem encaminhado ao CAP são de fundamental importância para a comunidade portuária, inclusive uma Norma sobre transporte ferroviário, muito importante para o Paraná em razão alto custo do pedágio. O Presidente informou, após anuência do Colegiado, do encaminhamento dos assuntos propostos pelo Cons. Fayet à APPA para manifestação. Cons. Mario disse da importância do encaminhamento à APPA dos expedientes do Conselho, para que a mesma possa se pronunciar de maneira oficial sobre os mesmos. Comunicou, em primeira mão, que o IBAMA irá excepcionalizar o Termo de Compromisso firmado com a APPA e que já nas próximas horas a APPA terá a licença para a dragagem de berços, o que é muito importante pois terá um efeito logístico imediato. Também disse que achou interessante a comunicação trazida pelo Cons. Michael porque acredita que resolvida esta questão tarifária, a Comissão de Cabotagem poderá trabalhar na idéia do pólo concentrador de cargas e assim resolver o problema dos "feeders". Por fim, sobre a questão dos arrendamentos que deverão ser regularizados, para isso foi firmado um Termo de Compromisso com a ANTAQ, assim ajudando o usuário, sem perder a legalidade e os procedimentos que tem que ser observados. Cons. Edson disse que com relação a questão ferroviária, sugeriu convite a ALL e a ANTT para que venham ao Conselho expor os motivos pelos quais constantemente faltam vagões para Paranaguá. Cons. Michael registrou sua satisfação em ouvir do Cons. Mario que a solução para a dragagem de berços está próxima, destacando que sua preferência era para os berços 212, 213 e 214, para que os navios de grande porte possam atracar. Registrou, no entanto, sua preocupação quanto a possibilidade de escalas para os navios de cruzeiros da MSC por não haver suficiência de berços. O Presidente consultou ao Conselho sobre a possibilidade de efetuar o convite a ALL e ANTT para esclarecimentos ao Conselho, o que foi aprovado pelo Colegiado. Cons. Sandro cumprimentou o Cons. Mario pela solução encontrada para a questão da Dragagem e também pelo diálogo franco e aberto que tem mantido com todos, podendo se dizer que sua gestão tem sido a melhor dos últimos sete anos no Porto de Paranaguá. O Presidente nada mais havendo a tratar, agradeceu a presença de todos e encerrou a 198ª Reunião Ordinária, tendo eu Vitor Roberto Muller Bernardi lavrado a presente Ata, que vai assinada por mim e pelos Conselheiros, tão logo seja aprovada.

**Conselheiros:**

Antonio Alfredo Matthiesen 

Mario Marcondes Lobo Filho

Maurício Vitor de Souza 

José Baka Filho

Ivany Marés da Costa 

Airton Vidal Maron 

Carlos Oliveira da Velha Filho

Michael Martins da Silva 

Sandro Flores Monteiro

Pérsio Souza de Assis 

Edson Cezar Aguiar 

Marco Aurélio Chapaval

Antonio Carlos Bonzato

Maria do Socorro Oliveira 

Ismael Alves Pires Neto \_\_\_\_\_

Luiz Antonio de Camargo Fayet \_\_\_\_\_

Blásio José Munchen \_\_\_\_\_

Cláudio Fernando Daudt \_\_\_\_\_

Joaquim Medeiros Chianca Fernandes \_\_\_\_\_

João Gilberto Cominese Freire \_\_\_\_\_

Hario Mirzo Tieppo Junior \_\_\_\_\_

**Convidados:**

Celso Gonçalo Dias Junior – SETR

André Ricardo Cansian – Diretor Técnico da APPA

Éderson de Melo Rocha – Delegacia da Receita Federal

Comandante Pacheco – Capitania dos Portos

Sidney Pinto – Cotriguaçu

Nilson Hanque de Camargo – FAEP

