

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

ATA DA 30ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CAP - CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA.

DATA : 24.11.95
HORÁRIO : 10:00
LOCAL : APPA - Centro Administrativo Taguaré

Aos vinte e quatro dias do mês de novembro de 1995, sob a presidência do Comandante Fausto Calazans de Toledo Ribas Junior e na presença dos Conselheiros constantes do Livro de Presença foi realizada a 30ª Reunião Ordinária do CAP no Centro Administrativo Taguaré.

Ao início da reunião o Sr. Presidente convidou, para participarem da mesa, os Senhores Paulo Bibianno representando a empresa Lagoas, o Sr. Elson Moraes da Metalnave, o Sr. Wilson Fernandes, Presidente da Associação dos Práticos e o Sr. Luiz Fernando Mazzitelli representando a Empresa Wilson Sons. Em seguida fez referência ao motivo da presença daqueles convidados que está relacionado com o CUSTO PORTUÁRIO, reafirmando então a idéia de convidar a participar das reuniões do CAP todos os representantes dos segmentos ligados ao sistema portuário de Paranaguá e dessa forma, a partir de critérios econômicos, encontrar caminhos de forma a reduzir os custos portuários e aumentar a competitividade do Porto de Paranaguá.

Em seguida, propôs e foi aprovada a inversão da pauta para permitir que o Superintendente, José Anibal Petráglio, fizesse uma exposição sobre os trabalhos de dragagem para que, tanto os convidados, como os Conselheiros, pudessem tomar conhecimento do que está sendo planejado no sentido de dotar o canal de acesso e a bacia de evolução com melhores condições de navegação.

Em seguida, passou a palavra ao Superintendente que, após comentários de natureza técnica sobre a área levantada pela DHN, disse que a parte crítica na verdade, está situada na Bacia de Evolução o que o levou deduzir que se, após dois anos de dragagem executada, foi constatada essa situação, não havia necessidade daquela dragagem ter sido feita no nível que foi, e o trabalho direcionado para a Bacia de Evolução.

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Depois, utilizando recursos visuais, fornecidos pela DHN, indicou que no Canal de Acesso somente a secção entre as partes de bóias nº 1 e 2 e 7 e 8 do Canal da Galheta, precisa de dragagem e as demais secções estão com o canal de navegação em condições adequadas de largura e calado. Feitas as retificações entende que o canal poderá ser alargado para 250 metros o que vai permitir a navegação mais segura.

O Superintendente informou que o início da dragagem se dará pelas secções indicadas (1,2, e 3) no Canal de Acesso ainda que os pontos críticos estejam situados na Bacia de Evolução, e no Canal da Galheta. Com isso atende a solicitação da Capitania dos Portos que para resguardar a segurança da navegação pediu que começasse pela secção entre as bóias nº 1 e 8.

Depois o Superintendente mostrou o resultado da dragagem de 1993 e indicando que Canal da Galheta, está fora dos padrões adequados internacionais.

O Superintendente informou que a draga a ser trazida pela BOSKALIS tem capacidade para 10 mil metros cúbicos de material. Disse que o Sr. Governador ficou surpreso e ele também, apesar de oriundo da Marinha, com o nível tecnológico da mesma, inclusive, o custo dos serviços.

Depois, convidou os senhores Conselheiros a visitar a draga (que é toda computadorizada) quando a mesma chegar e iniciar os trabalhos.

Logo após, referindo-se a Bacia de Evolução e aos pontos críticos detectados pela DHN, disse que realizada esta operação de dragagem, será fácil sua manutenção.

Perguntado pelo Conselheiro Luiz Phillippe sobre o tipo de solo encontrado, disse ser lama e sedimentos. Depois informou que o excelente estudo feito pela Marinha só atende Paranaguá, e que Antonina está em estudos. Participou, também, o Contrato com a BOSKALIS é para manutenção e não para aprofundamento, o que resultará numa reavaliação da dragagem da Bacia de Evolução.

Esta restrição, conforme relatou anteriormente, ocorreu devido ao edital de convocação ter solicitado manutenção e não aprofundamento.

Referindo-se a questão do Meio Ambiente o Sr. Presidente disse que foi dado pelo Sr. Ministro da Marinha determinação para em que todos os serviços de dragagem os órgãos responsáveis pela preservação do Meio Ambiente fossem ouvidos. Disse em seguida que o promotor da Comarca de Paranaguá, Sr. Ourival Santos Filho indagou ao Dr. Licio Domit, do IBAMA, sobre o Porto de Paranaguá a quem vai fornecer subsídios, indicando que a área a ser dragada já está toda comprometida e degradada face as dragagens anteriores. Disse que em 07 de fevereiro de 1995 reuniu-se na Capitania dos Portos

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

com representantes do IAP, do IBAMA, da APPA, da Praticagem e que esses assuntos de dragagem foram tratados, inclusive a definição dos locais onde o material dragado seria lançado; um a 10 milhas de distância fora da barra ao largo do Banco dos Ciganos e outro entre a Ilha das Peças e da Ilha do Mel que possui uma profundidade que permite a deposição. Esses resíduos não retornam ao canal da Galheta, por efeito da corrente de maré.

Depois alertou para que o Departamento Jurídico da APPA acompanhasse o assunto, a fim de que possa fornecer o respaldo jurídico caso necessário.

O Conselheiro José Silvio Gori argumentou que o Contrato de Dragagem é de 2 milhões de metros cúbicos, mas que seria dragado apenas 1.400 mil metros cúbicos, de acordo com os cálculos da DHN. Em aparte, o Superintendente explicou que deverão ser dragados os 2 milhões de metros cúbicos, mas que, se eventualmente houver saldo, que poderá ser em torno de 100 mil metros cúbicos, este saldo poderá ser utilizado para dragagem onde se fizer necessária.

O Sr. Presidente disse que, após os serviços de dragagem, o Porto de Paranaguá vai ficar em excelente condições, com calado de 37 pés, com a segurança necessária para abrir novos caminhos econômicos para o Estado do Paraná.

ORDEM DO DIA

CUSTO PORTUÁRIO

Ingressando no primeiro item da pauta da Reunião - Custo Portuário - o Sr. Presidente passou a palavra ao Presidente da Associação dos Práticos de Paranaguá, Sr. Wilson Fernandes que, agradecendo a oportunidade de participar da reunião disse que a Associação está mantendo negociação com o SINDAPAR pretendendo finalizá-la nos próximos dias. Disse, ainda, que nessa negociação foi proposta uma redução no custo de Praticagem e que espera que outras entidades envolvidas no Custo Portuário ajam da mesma forma.

Em seguida falou o representante da Empresa Saveiros Camuirano, Sr. Luiz Fernando Mazzitelli que, da mesma forma agradeceu a oportunidade de participar de uma reunião do CAP. Disse que na última reunião do CAP foi mostrada uma revista com informações diferenciados dos custos nos portos e que encontrou dificuldades em entender os números apresentados, mas colocou-se à disposição dos Conselheiros para perguntas.

Posteriormente falou o Sr. Paulo Bibianno sobre as tarifas dos Rebocadores informou que elas sempre foram determinadas pelo Governo Federal até 1990. A partir de 1990, o Governo Federal através da antiga

SUNAMAN e do órgão que sucedeu a (DMM) liberou as tarifas para serem negociadas entre as empresas de Rebocadores e os usuários e que a metodologia adotada é a mesma que vinha sendo seguida pelo Governo.

O Sindiporto, que representa essas empresas, firmou vários contratos com os representantes dos usuários (SINDARMA, ABEC e CENTRONAVE) usando aquela metodologia, isso vem sendo feito até hoje. Está, todavia, à disposição do SINDAPAR para verificar o que pode ser feito em matéria de Custos.

Falou em seguida o Sr. Elson Morais da Metalnave. Referindo-se à matéria publicada na revista "Multi Modal" Latin America, disse estranhar a discrepância uma vez que a tarifa de rebocadores é única para todo o Brasil.

Pedi em seguida ao CAP que, se fosse possível, conseguir a memória da reportagem a fim de poder estudar a razão pela qual Paranaguá apresentou um aumento tão grande, se a tarifa é a mesma.

Reiterou o que falaram os antecessores, colocando-se à disposição daquilo que pode ser feito em relação à Tarifa Portuária.

Após as manifestações, usou da palavra o Conselheiro Carlos Roberto Frisoli que agradeceu a presença daqueles representantes, mas protestou pelo fato de não ter sido convidado o representante do SINDAPAR, o que daria a oportunidade de ouvir os dois lados. Todavia como acumula a vice-presidência do SINDAPAR, pode dizer, com referência à Praticagem, que na última segunda-feira ocorreu uma reunião do SINDAPAR com a Associação dos Práticos tendo esta apresentado uma tabela nova, que está sendo avaliada devendo chegar a um acordo.

Com relação as empresas de apoio portuário, o SINDAPAR tem uma posição muito clara: não reconhece o SINDPORTO, já que esse Sindicato tem uma abrangência nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e do Espírito Santo, e por consequência, não reconhece o acordo feito com aquele Sindicato e com o CentroNave.

A respeito da reportagem na MULTI MODAL, disse que o SINDAPAR não tem conhecimento da memória de seus números, mas que fez um estudo com relação a 37 navios de granel no Porto de Paranaguá, que não filiados a nenhuma dessas entidades, e o custo de rebocadores foi de 38.97% do custo do Armador no porto.

Disse que o SINDAPAR, da mesma forma que está realizando entendimentos com a Praticagem, e que pretende fazer o mesmo com as empresas de apoio portuário. O SINDAPAR quer estabelecer uma tabela para que o Porto de Paranaguá fique competitivo.

O convidado Sr. Elson Moraes da Metalnave disse que entendia a posição mas que esta era a primeira vez que ouvia, que o SINDAPAR não reconhece os acordos firmados.

Não nega ao SINDAPAR o direito que ele tem de negociar diretamente em Paranaguá. Em seguida colocou-se à disposição para isso.

Diante das colocações feitas pelos representantes das empresas de Rebocadores de que o custo deles cai para 8% quando analisado levando-se em conta outros componentes de custo, o Sr. Carlos Roberto Frisoli disse que ao SINDAPAR cabe apenas verificar o custo que grava os Armadores e que o desejo do SINDAPAR é trazer mais navios ao porto, e, com isso, mais trabalho.

O Conselheiro Luiz Phillippe, diante do que foi colocado pelos representantes dos Armadores, disse, inicialmente, que o compromisso de todos no CAP é com o porto, que todos o querem mais competitivo e que ninguém advoga interesse próprios. Acha o Conselheiro que aspectos históricos invocados não condizem com a mudança que está acontecendo no país, em razão da lei nº 8.630. Destacou a importância dos acordos serem feitos a nível regional e que todos devem participar desse processo que tem por escopo a melhoria das condições do porto e sua competitividade. Afirmou que o Custo do Armador é diferente dos demais e que todos devem encontrar caminhos que dêem melhores condições ao Porto de Paranaguá.

O Superintendente da APPA falou da importância de trazer ao CAP segmentos não alcançados pela Lei 8.630, mas que tem a ver com o Custo Portuário para participar dos entendimentos.

Em seguida, deu conhecimento que a APPA recebeu a visita de empresários da RENAUX, com recomendação do Excelentíssimo Senhor Governador do Estado, Sr. Jaime Lerner, de recebê-los da melhor forma possível, uma vez que a empresa deverá escolher entre os Estados do Paraná, Minas Gerais, Rio Grande do Sul onde se instalar, com investimentos de 1 bilhão de dólares. E o que vai definir o local é o porto, segundo o Superintendente. O Governador quer que ele propugne por um porto barato e em condições. Um porto de 1º Mundo.

Para o Conselheiro e Superintendente um porto com custo mais reduzido barato é aquele que possa ser extremamente ágil e seguro.

Depois, deu conhecimento de outras empresas interessadas, uma já com investimentos no Porto de Santos, mas que virá para Paranaguá e uma outra na área de congelados, com recursos da PREVI, que vai investir na Ponta do Félix em Antonina.

Entende, o Sr. Superintendente, em função dessas razões, que tanto a Praticagem como as empresas de Rebocadores devem se conscientizar, e, junto com o CAP, participar desse momento que vive o país. Destacou o trabalho do CAP e o que ele representa no contexto de desenvolvimento do Estado, mas fez alusão à coluna do Pimentel sob o título "Todo Poder é do Povo" (primeira quinzena de novembro) que referindo-se aos CAPs disse: ... no caso dos CAPs o que se tem visto é muito debate, desgastante e arrastado, e concluiu dizendo da necessidade do nosso CAP ser objetivo.

Sugeriu que fosse feita uma consulta à Revista Multi Modal a fim de saber como seus jornalistas chegaram aos números da reportagem mencionada.

Fez inúmeras considerações a respeito da movimentação de contêineres pelo Porto de Paranaguá, sobre a baixa movimentação e elevados custos e fez uma proposta para saber, a partir do CAP, quanto custa um contêiner em Paranaguá, a fim de poder desenvolver a movimentação desse tipo de carga, trazendo benefícios ao Estado, em desdobramento.

Segundo o Conselheiro, as empresas desejam ter possibilidade de movimentar contêiner com facilidade, sistema de alfândega compatível, e agilidade dessa carga no cais.

Depois disse, que a Secretaria dos Transportes organizou um Seminário de Transportes Intermodal tendo em vista o escoamento da safra e as dificuldades que o Governo vai enfrentar com a reativação do Porto de Antonina. O governo do Estado deseja o controle da BR-277, está concluindo a Ferroeste, e a Rede Ferroviária Federal vai autorizar a licitação de operação das cargas. Disse estar nas mãos do Conselho essa nova postura. Propôs que o começo de tudo se faça a partir do contêiner.

O Sr. Presidente esclareceu que a formação do Grupo de Estudos Econômicos e Estratégicos proposto por ele em julho tinha o mesmo propósito do grupo que o Superintendente da APPA está propondo agora, e que, naquela ocasião, o Superintendente foi de opinião contrária quando o mesmo foi proposto.

O Conselheiro José Luiz Boabaid manifestou sua preocupação na baixa do Custo Portuário e destacou pedido de um associado da ACIAP que deseja que o número de agentes da receita seja aumentado tendo em vista a agilização na liberação das cargas. Disse que a Receita Federal precisa sair de sua condição de Inspetoria e passar para a de Alfândega, fato que modificaria toda a estrutura existente.

Depois, disse que colocou-se à disposição da Receita Federal em Paranaguá para gestionar a respeito em Brasília.

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Depois, opinou sobre a movimentação de contêineres, a utilização de pátios, terminando por afirmar que o estufamento e desestufamento de contêineres deve ser feito no retroporto. Sugeriu que O Sindicato dos Condutores Autônomos precisa fazer revisão de sua tarifa.

Presente à reunião, o Presidente do Sindicato dos Condutores Autônomos esclareceu que os valores praticados pelo Sindicato resulta de um trabalho feito pela PUC de Curitiba. Adiante, disse que o transporte de contêineres vazio do Porto para a retaguarda, tem um preço fixo de R\$ 21,00 (de segunda 07:00 da manhã à sábado, 12:00 horas). Disse ter acabado com todos os acréscimos que existiam no passado, e que agora, o preço é único. A variação existente é a partir de ½ dia de sábado e para domingos e feriados e é fruto de negociação entre as partes. Disse estar pronto ao diálogo e não deseja ser o "gargalo" da operação.

Aproveitou para passar ao Sr. Presidente a tabela cobrada pelo Sindicato e que, qualquer coisa dita fora dessa tabela é especulação.

O Sr. Presidente afirmou ter tomado conhecimento de que a Receita Federal iria fazer concurso para habilitar novos agentes e que ao que parece, esse concurso foi cancelado. Disse ser de bom alvitre a interferência a fim de que a Receita aumente o número de fiscais e inspetores designados para Paranaguá. Depois indagou do Superintendente sobre as obras do TECON, se ela vai continuar.

O Superintendente fez algumas colocações sobre o intrincado envolvendo a Mendes Junior, concluindo que a APPA vai ter de esperar em torno de 6 meses.

Depois falou sobre o aforamento pretendido pela "Latin America Group", dizendo que a tendência do governo é aforar a seu favor cerca de 2 milhões e meio de metros quadrados da área.

O Sr. Presidente, em seguida, suspendeu a reunião para despedir-se dos convidados, oportunidade em que agradeceu a gentileza com a qual eles responderam ao convite formulado pelo CAP, dizendo que a idéia é a busca do menor Custo Portuário, o que só acontecerá através do diálogo e do entendimento.

O Conselheiro Pedrinho Antonio Furlan, em nome do seu Bloco, disse que o que está acontecendo no CAP deveria ter acontecido antes, mas que o Conselho não deve se preocupar apenas com o contêiner, citando os Congelados, a Carga Geral, o Granel, devem fazer parte dessa preocupação e, principalmente, com o que está ocorrendo com os demais portos do Brasil. Considerou oportuna a presença dos segmentos que não fazem parte da estrutura do CAP, mas fundamentais na estrutura do porto.

O Superintendente disse que referiu-se aos custos com contêiner, mas ele entende que a preocupação é com todos os segmentos de cargas. Citou o caso da Martini Meat que se desfez do terminal que tinha em Paranaguá, porque cansou de lutar contra a maré.

Disse que os números apresentados pela revista Multi Modal também o deixaram desconfiado e acredita mesmo que deve existir alguns interesses em apresentar que nosso porto tem um custo elevado.

O Conselheiro Julio Monteiro falou da Chapada dos Paricis, que envolve o Mato grosso do Sul, Rondônia e Sul da Amazônia que contribui com cerca de 1 milhão e trezentas mil toneladas de grãos para Paranaguá. Foi criado pelo Governo do Estado do Amazonas e um grupo de exportadores, um terminal em Itacotiara que deve começar a operar em maio do ano que vem, com cerca de 300 mil toneladas. É um porto com 39 pés de calado e deve operar a partir da região de Sapezal até Porto Velho por caminhão; de Rondônia deve passar para as barcas que já foram adquiridas (16) e empurradores que vão levar a carga até o porto de Itacotiara, e de lá para os navios graneleiros.

Disse que a área de fertilizantes foi convidada a participar do projeto e em um ano e meio instalar as unidades industriais para aproveitar o frete de retorno e a ida e vinda dos navios. A previsão deles é uma abertura de 300 mil toneladas /ano podendo atingir até um milhão de toneladas em 1998. Essa carga, a partir de maio, já vai deixar ser exportada por para Paranaguá. A redução é de 110 dólares por tonelada para 75 dólares por tonelada, com todo o trajeto mencionado.

Falou sobre o estrangulamento dos transportes, do Sucateamento da Rede ferroviária, da atividade portuária, do internamento das mercadorias no porto. Entende que devemos massificar o transporte utilizando o retorno.

O Conselheiro Carlos Roberto Frisoli fez considerações sobre os portos concorrentes de Paranaguá e o que estão fazendo. Falou de Rio Grande e do TECON, de Imbituba, Itajaí, Santos e São Sebastião. Depois, enfatizou os investimentos que estão sendo feitos pelo Governo do Estado do Rio, em Sepetiba e do Porto do Rio de Janeiro. Considerou que um contêiner chega a fazer 6 viagens entre o porto e o retroporto de Paranaguá. Depois disse que não está havendo por parte da comunidade portuária a atenção devida ao contêiner e que todos os segmentos envolvidos terão de rever seus custos ou ficar sem a carga. Em todo o mundo a movimentação de contêiner cresceu em 30 por cento, mas Paranaguá não chegou a isso.

O Conselheiro Arivaldo Barbosa insistiu numa proposta já feita no CAP que é a criação de uma Câmara Setorial, dizendo que o trabalhador está preparado para discutir o custo imediatamente.

A proposta do Conselheiro Arivaldo Barbosa José ficou em aberto para ser vista em outra oportunidade. O Sr. Presidente então propôs a apreciação por parte do Grupo de Estudos Econômico Estratégico do CAP.

O Conselheiro Frisoli, em aparte, sugeriu que cada segmento, ao fazer estudo sobre seus custos, elaborassem uma tabela única, deixando os artificios que oneram o custo, de lado.

Para o Superintendente e Conselheiro, os custos devem ter um valor único de segunda a segunda, sem acréscimos.

O Conselheiro Jairo Matoso, Presidente do Sindicato dos Conferentes, que deseja que a carga fique em Paranaguá, disse concordar que não adianta ter uma boa tabela, se não existir carga, e que tem se esforçado no sentido de trazer de volta ao nosso porto cargas que eram nossas. Disse que esteve conversando com o Sr. Willian da FLUTRANS a respeito da madeira paranaense que está sendo exportada por São Francisco mas que deseja retornar à Paranaguá, uma vez que nosso porto é melhor de trabalhar, mas que o custo está elevado.

Nessas condições, tem interesse em trazer de volta a carga. Disse que está disposto a conversar a respeito.

O Sr. Presidente referiu-se à Reformulação da Tarifa e da Valoração da Nova Estrutura Tarifária elaborada pela APPA. Cobrou dos membros do CAP que se manifestem a respeito, e que tragam na próxima reunião a opinião de cada Bloco.

O Conselheiro Carlos Roberto Frisoli solicitou do Superintendente que apressasse a cobrança das faturas dos serviços portuários. Que elas não fossem emitidas com tanto atraso, como acontece hoje. Isso ocorrendo, se eliminaria a caução e o fechamento do navio seria imediato.

O Superintendente, referindo-se às cobranças feitas à APPA, disse que todo o contexto precisa ter consciência que as dificuldades são de todos. Disse que, há dois meses, entregou aos Blocos do CAP os estudos de tarifa e, até agora, não obteve retorno.

O Conselheiro Silvio Gori propôs ao CAP, tendo em vista as exigências compreendidas nas Normas de Pré - Qualificação dos Operadores Portuários, como não existe ainda ninguém operando no porto nessa condição e considerando que muitos operadores estão com seus certificados vencidos,

propôs a prorrogação do prazo de documentação em poder da Comissão encarregada da Pré-Qualificação dos Operadores.

O assunto foi exaustivamente debatido e no final a proposta do Conselheiro Silvio Gori, referendada pelo Superintendente da APPA, foi aprovada por unanimidade. O CAP vai elaborar resolução a respeito.

Na continuação o Sr. Presidente solicitou indicação de representantes dos Blocos para compor o Grupo de Estudos Econômico Estratégicos do CAP.

Foram indicados: José Aníbal Petráglio pelo Bloco do Poder Público; José Silvio Gori pelo Bloco dos Operadores Portuários; Arivaldo Barbosa José, pelo Bloco dos Trabalhadores e João Gilberto Cominese Freire pelo Bloco dos Usuários.

Face a decisão unânime, o Sr. Presidente participou que o CAP vai elaborar Resolução criando esse Grupo.

CENTRO SUL

O Sr. Presidente, consoante decisão do CAP, leu por inteiro o teor do Ofício nº 017/95 de 07/11/95 convidando a Diretoria da Centro Sul Terminais

Marítimos para participar de uma reunião do Conselho, a fim de que trouxesse ao CAP informações julgadas pertinentes sobre a ação de aforamento de área portuária.

Em seguida, leu a resposta da Diretoria da Centro Sul, através de correspondência constante do "Expediente" da reunião, na qual participa que não comparecerá à reunião do CAP, face o assunto estar sendo tratado por via jurídica.

Depois, o Sr. Presidente leu ofício nº 698/SE/MT da Secretaria do Ministério dos Transportes em resposta à consulta formulada em setembro/95 pelo CAP, ofício nº 14/95, solicitando orientação para posicionamento sobre aforamento de área onde está localizado o terminal da Centro Sul. Na resposta, aquela Secretaria informa que a questão foge à competência do Ministério dos Transportes, sendo de exclusiva decisão do SPU, reservando-se à Autoridade Portuária ações executivas cujos procedimentos estão sendo adotados pela APPA.

O Conselheiro e Superintendente lamentou que o Ministério dos Transportes não tivesse se posicionado a respeito afirmando que o Porto adotou todas as medidas que lhe cabiam e que, em se consumando a pretensão da "Latin American Group" que deseja aforar extensa área (2.300.000 metros

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

quadrados) na jurisdição do Porto, a área da Centro Sul estará definitivamente incorporada.

Depois, o Conselheiro informou que está agindo em três frentes ou seja, administrativa, Jurídica e politicamente. A seguir, entregou ao CAP quadro com a área de jurisdição do Porto.

O Sr. Presidente, em seguida, como alerta ao CAP, referiu-se à iniciativa da criação do Município de Pontal do Paraná, dizendo que ouviu comentários que é intenção de grupos empresariais tirar Pontal do Sul da área do Porto Organizado.

Diante da possibilidade de que as portarias que estabelecem a área de jurisdição do Porto Organizado, possam vir a ser modificadas ao sabor de interesses de lobistas e outros o Conselheiro e Superintendente pediu que fosse avaliado pelo CAP e autorizado que a APPA gestione politicamente junto ao Governo e à Bancada Paranaense no Congresso, para a apresentação de um Projeto de lei, tendo em vista garantir a jurisdição definida pela Portaria Ministerial.

O Conselheiro Pedrinho Antonio Furlan concordou que ação política deve ser exercida e lembrou que o CAP já teve de protestar anteriormente, quando alteraram essa jurisdição, reduzindo-a.

Em seguida houveram várias participações dos diversos Blocos . Os Trabalhadores concordando e os Operadores dizendo-se sem opinião formada.

Ao final ficou deliberado que o Superintendente tem o respaldo para utilizar-se da ação política no sentido de preservar a integridade de área de jurisdição dos portos.

FUNDO DE DRAGAGEM

O Sr. Presidente abriu a discussão deste item da pauta dizendo que o Superintendente já havia manifestado o desejo de contratar um novo equipamento para melhorar a faina de dragagem na Bacia de Evolução.

Em seguida o Superintendente deu conhecimento do relatório do Fundo de Dragagem que apresentou a seguinte situação:

- Saldo anterior - R\$ 6.575.513,86. Foram pagos à DHN referente aos Convênios - R\$ 506.687,97 restando um total de R\$ 6.068.807,89.

No que tange a Dragagem o Sr. Superintendente informou que a programação feita entre a APPA e a BOSKALIS é que a draga chegue entre 4 e 5 de dezembro. Disse que está pedindo à DHN conforme prevê o Convênio, para

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

fazer o curso de fiscalização, e que o início da dragagem está previsto para o dia 9 de dezembro. A APPA começa dragando o canal de todas as áreas previstas ali e depois a Baía de Evolução.

Antes de colocar o custo do "arado", o Superintendente entregou ao Sr. Presidente do Conselho proposta de um estudo sobre meio Ambiente a ser realizado pela Universidade Livre do Meio Ambiente, envolvendo a área portuária, os reflexos de dragagem no meio ambiente, todo o eco-sistema etc. e que sua realização teria um custo de R\$ 39.590,00 (trinta e nove mil, quinhentos e noventa reais). Solicitou para tanto autorização do CAP para pagar referido estudo com recursos do "Fundo de Dragagem e Apoio à Navegação".

Em seguida o Superintendente fez a argumentação de sua proposta tendo em vista as implicações dela decorrentes.

O Sr. Presidente lembrou que existe uma lei que se chama lei de Gerenciamento Costeiro que define as áreas de preservação ambiental expansão urbana, lazer, e áreas para terminais marítimos.

Observou que o estudo proposto poderia fornecer algum subsídio que implemente essa Lei. Disse que nem o Estado do Paraná, nem Paranaguá tem um estudo com respeito ao Gerenciamento Costeiro. Acrescentou que existe uma vontade política de que esse gerenciamento passe do IBAMA para a Marinha.

O Superintendente explicou ainda que o pagamento pelo Fundo de Dragagem do Estudo da Universidade Livre do Meio Ambiente permitiria agilizar os procedimentos e que a realização, sim, ficaria à conta do concessionário.

O Conselheiro Pedrinho Antonio Furlan dizendo não ser contra, lembrou que o Fundo de Dragagem tem uma destinação específica e que o desvio do recurso para outro fim, poderá ensejar embargos por parte daqueles que constituem o Fundo.

Ouvidos os demais Conselheiros a proposta não foi aceita. Os recursos do Fundo de Dragagem devem ser destinados à dragagem e no que estiver afeto à segurança da navegação.

O Superintendente da APPA trouxe para a reunião os valores que serão gastos em relação à dragagem com "arado" em toda a extensão do cais. Foi ressaltada pelo Sr. Presidente a extrema necessidade da dragagem dos berços em virtude de já terem sido constatado encostos de navios no fundo do berço 17, por exemplo:

- Tendo sido aprovado na reunião anterior a aditivação do contrato com a BOSKALIS em torno de 25%, o Conselheiro e Superintendente após os cálculos feitos por setores competentes da APPA estimou que a dragagem com

arado que vai afastar os sedimentos dos berços ficará em torno de R\$ 300.000,00 (Trezentos mil reais).

Depois de várias indagações técnicas feitos pelos Senhores Conselheiros o valor de R\$ 300.000,00 (Trezentos mil reais) foi aprovado.

O Conselheiro Carlos Roberto Frisoli, solicitou do Superintendente que o trabalho a ser realizado na extensão do cais seja precedido de aviso a usuários e agências com boa antecedência a fim de que todos se programem e tenham menos contratempos.

Em resposta o Superintendente disse que informará sobre os períodos em que os trechos do cais serão interditados, com antecedência.

APROVAÇÃO DOS CAPÍTULOS FINAIS DO REGULAMENTO DO PORTO

O Sr. Presidente informou que a Comissão já finalizou os dois últimos Capítulos mas desejava chamar a atenção que ficou pendente apenas o seguinte:

Capítulo XII das Disposições Gerais, item XII.1.1 - "As empresas Prestadoras de Serviços, Operadores Portuários, Entidades Sindicais de Trabalhadores Avulsos ou usuários de qualquer natureza, serão responsáveis civil e criminalmente de forma integral, por ações ou omissões, de eventuais danos causados, por funcionários avulsos sindicalizados, ao patrimônio da APPA, ou de terceiros".

O Superintendente informou que houve na Comissão um questionamento sobre as Entidades Sindicais serem responsáveis dos atos de seus sindicalizados.

O Conselheiro Carlos Roberto Frisoli enfatizou que tudo o que consta nesse capítulo e item está na lei 8.630.

O Sr. Presidente consultou o Conselho se mantinha ou suprimia esse item das Disposições Gerais.

O Conselheiro José Silvio Gori em aparte sugeriu de que se apresentasse uma proposta de alteração ou fosse colocada em votação a matéria.

O Bloco dos Trabalhadores através de seu representante Arivaldo Barbosa José pediu a retirada daquele item do Regulamento.

Ainda pelo Bloco dos Trabalhadores o Conselheiro Jairo Matoso disse não haver necessidade de inclusão desse item uma vez que a Lei 8.630/93 possui

vários dispositivos enquadrando o trabalhador. Depois das discussões em torno da Lei, a matéria foi aprovada com o voto contrário do Bloco dos Trabalhadores.

Apesar de aprovada e a matéria vencida continuou em discussão, inclusive, com a participação do Presidente do Sindicato dos Estivadores que insistiu com veemência, ao lado de seus companheiros para que fosse retirado do texto do Regulamento esse item e que se cumprisse a Lei nº 8.630.

O Presidente diante das discussões disse que gostaria que as decisões sobre o regulamento tivessem o consenso e que não gostaria de fechar o Regulamento de Exploração do Porto havendo a falta de consenso.

O Conselheiro Carlos Roberto Frisoli, incisivo, protestou contra essa postura do Sr. Presidente, argumentando que na decisão de aumento tarifário o Bloco dos Operadores Portuários foi voto vencido, mas aceitou. Disse ainda que se toda vez que um Bloco perde puder recorrer, ele se reserva o direito de recorrer da decisão do CAP, na Justiça.

O Conselheiro Jairo Matozo, do Bloco dos Trabalhadores, disse que ninguém quer fugir da responsabilidade. O trabalhador tem consciência disso, mas acha que o item em discussão direciona a culpa em cima do trabalhador em tudo que houver no porto.

O Sr. Presidente lembrou que, após a conclusão do Regulamento de Exploração do Porto será iniciada a revisão do mesmo.

O Presidente participou, também, que na revisão do Regulamento o assunto tornará a ser tratado e o item poderá sofrer as alterações julgadas necessárias.

Colocada em votação o item foi aprovado com a posição contrária dos Trabalhadores, inclusive com a participação do Presidente do Sindicato dos Estivadores, Sr. Isaias Vicente que registrou seu protesto pela aprovação ao invocar que os artigos XI, XVI, XVIII e parágrafo único e XIX da lei 8.630 já dispõem sobre o assunto.

O Conselheiro José Silvio Gori quis saber sobre o Regulamento do Operador Portuário e foi informado pelo Sr. Presidente que ele será visto antes da revisão e será elaborado aproveitando a mesma Comissão.

O Presidente considerou findo o Regulamento de Exploração do Porto.

EXPEDIENTE

a. A ATA foi aprovada com o PROTESTO do Conselheiro CARLOS ROBERTO FRISOLI por não ter constado do protesto formulado pelo Conselheiro JOSÉ SILVIO GORI relativamente a não inclusão na pauta do tema Capital/Trabalho, Reclamações Trabalhistas.

b. Posição dos Operadores: 45 Operadores Pré - Qualificados.

c. Justificativa de Ausência:

- José Carlos Gomes Carvalho
- Carlos Antonio Tortato
- Maria do Socorro de O. M. da Cruz

CORRESPONDÊNCIA

1. Expedida:

- Ofício Nº 016/95 de 30/10/95 CAP ao Sr. José Carlos Gomes Carvalho, Presidente do Sistema FIEP confirmando indicação dos Conselheiros para participar da Comissão de Transporte e Infra-Estrutura daquele órgão.

- Ofício Nº 017/95 de 09/11/95 do CAP ao Sr. Paulo Paiva - Presidente da Centro Sul Serviços Marítimos - convidando para participar de reunião do Conselho, e trazer informações sobre a ação de aforamento de área portuária.

- Ofício Nº 018,019,020,021 de 07/11/95 do CAP dirigidos respectivamente aos Senhores Germano Pereira Lima - Gerente da Metalnave, Antonio Luiz Machado do Amaral - Gerente da Cia de Navegação das Lagoas, Wilson Fernandes da Silva - Presidente da Associação dos Práticos do Estado do Paraná e Luiz Fernando Mazzitelli - Gerente da Saveiro Camuirano Serviços Marítimos Ltda, convidando para participar desta reunião e contribuir para a redução do Custo Portuário.

- Ofício Nº 022/95 de 21/11/95 do CAP ao Sr. Paulo Antonio Dantas da Rin, Secretário de Produção - Departamento de Portos e Hidrovias do Ministério dos Transportes participando situação de regularidade da representação dos diversos segmentos no Conselho.

2. Recebida:

- Ofício nº 923/95 de 28/09/95 e protocolado na APPA EM 16/11/95 da Justiça Federal encaminhando cópia da sentença proferida nos autos do Mandado de Segurança impetrado por Companhia de Navegação Marítima Netumar contra o Presidente do CAP. O julgamento considerou extinto o processo, sem p julgamento do mérito.

- Ofício Circular Nº 32/95 reiterado pelo FAX Nº 242/95 de 20/11/95 do Departamento de Portos e Hidrovias sobre a representação dos diversos segmentos do CAP.

- Ofício Nº 698 de 08/11/95 da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes esclarecendo a posição do Ministério a respeito do aforamento de área no Porto de Paranaguá feito pela Centro Sul Serviços Marítimos Ltda.

- Correspondência da Centro Sul Serviços Marítimos Ltda , informando que não comparecerá à reunião do Conselho de alegando razões jurídicas.

Ficou estabelecido dia 15 de dezembro para realização da próxima reunião ordinária do Conselho.

Nada mais havendo a tratar o Sr. Presidente deu por encerrada a reunião agradecendo a presença dos Srs. Conselheiros, tendo Ivany Marés da Costa redigido a presente ATA que depois de lida e aprovada vai assinada por mim e pelos Conselheiros abaixo,

Ivany Marés da Costa
Fausto Calazans de Toledo Ribas Junior
José Anibal Petrágia
Luiz Ivan de Vasconcellos
José Silvio Gori
Milton João Machiavelli
Carlos Roberto Frisoli
Arivaldo Barbosa José
José Arnaldo Reichert
Antonio Jairo Matozo
Carlos de Oliveira da Velha Filho
Pedrinho Antonio Furlan
Julio Monteiro de Souza
José Luiz Boabaid
Edgard Wehmuth Ragonha
José Roberto Almeida Correia
Pedro Antonio Bueno de Camargo
João Gilberto Cominese Freire
Wilson Moraes da Silva
Vilmar da Cruz Silva