

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

ATA DA 34ª REUNIÃO DO CAP - CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA.

DATA : 09.04.96
HORÁRIO : 09:00 horas (1ª parte)
 : 14:30 horas (2ª parte)
LOCAL : Centro Administrativo Dr. Luiz Antonio AmatuZZi de Pinho

Sob a presidência do Comandante Fausto Calazans de Toledo Ribas Junior e com a presença dos Conselheiros, todos constantes do Livro de Presença foi realizada a 34ª Reunião Ordinária do CAP, na sala do Centro Administrativo Dr. Luiz Antonio AmatuZZi de Pinho.

Na abertura, O Sr. Presidente agradeceu a presença de todos, justificou a ausência dos Conselheiros, José Carlos Gomes Carvalho e José Anibal Petráglio e deu conhecimento que recebeu do Ministério dos Transportes, correspondência na qual é informado que o novo Secretário dos Transportes Aquaviários, Porto da Luz, encaminhou um calendário de reuniões com os Presidentes dos CAPs, e que a primeira está marcada para o próximo dia 09 de maio em Brasília. O Sr. Presidente comunicou que o Sr. Ministro dos Transportes, pela Portaria nº 90, publicada no Diário Oficial do dia 15.03.96, designou o Sr. DIVALDO CORREA na condição de Suplente do Bloco dos Usuários dos Serviços e Afins, e em seguida, deu posse ao novo Conselheiro. Posteriormente o Sr. Presidente leu o inteiro teor da Resolução nº 002/96-CAP que considerou o Sr. JOSÉ CARLOS GOMES CARVALHO, Titular do Bloco dos Usuários dos Serviços e Afins, ad-referendum do Ministro do Transportes.

O Sr. Presidente registrou correspondências da CARGILL, feita em Inglês, e que registra sua posição estratégica em relação ao Porto de Paranaguá, e do Superintendente da APPA datada de 08.04.96 que encaminhou ao CAP um ofício do SINDAPAR, datado de 02.04.96, contendo denúncias contra a Associação dos Práticos do Estado Paraná - APEP e Empresas de Rebocadores que prestam serviços no porto. Denúncias que foram consideradas pela Autoridade Portuária, como "gravíssimas", daí a necessidade de dar conhecimento ao Conselho.

Diante da relevância do fato e da gravidade das denúncias, o Sr. Presidente informou, que por questões éticas e em virtude da referida Associação não fazer parte do CAP, estava convocando representantes da APEP e Empresas de Rebocadores para, na sua presença ler a denúncia. Ficou acordado que tão logo eles se façam presentes a denúncia será lida para o Conselho.

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Em seguida, encaminhou a reunião para o primeiro item da pauta.

1. CUSTO PORTUÁRIO

O Sr. Presidente indagou do Conselheiro, João Gilberto Cominese Freire, se já havia sido feita a avaliação dos trabalhos realizados pela APPA a respeito das Tarifas Portuárias, suas tabelas, etc. O Conselheiro informou que estava distribuindo aos Conselheiros um pequeno estudo feito a propósito dos Custos dos exportadores, comparativo com os Portos de Itajaí, São Francisco e Paranaguá. Na próxima reunião, informou, deverá apresentar os custos dos Armadores.

O Conselheiro, Carlos Roberto Frisoli, perguntado sobre os estudos feitos para movimentação de contêineres, disse ter um estudo sobre Valoração de Tarifas bastante competitivas, mas que ele não estava à vontade para apresentá-las ao CAP, a fim de não criar expectativas.

A Conselheira Maria do Socorro, em aparte sugeriu que as demais cargas fossem inseridas nos estudos, tendo o Conselheiro Cominese se oferecido para fazer o mesmo trabalho, em relação À Carga Geral.

O Conselheiro Luiz Phillippe encareceu a necessidade de, na medida em que os estudos estivessem prontos, eles fossem apresentados ao CAP. Depois, sugeriu que fosse colocado, em cada item da Tarifa, que tipo de serviço o porto oferecia a fim de que Armadores e Exportadores não tivessem custo adicional. Considerou que em vários portos diversos serviços não estão incluídos.

O Conselheiro Jairo Matoso sugeriu a inclusão do Porto de Santos para comparação de suas tarifas com as de Paranaguá, São Francisco e Itajaí.

O Conselheiro Júlio Monteiro manifestou apreensão com relação ao declínio das cargas de granel, verificadas a curto prazo, cujos custos operacionais estão aumentando, na mesma proporção de outros segmentos.

Neste momento, o Sr. Presidente anunciou a presença do Sr. Jésus Roberto de Oliveira Bastos, da Praticagem e do Sr. Herbert Malaguerra, da Grimaldi, que foi convidado a participar da reunião e tecer alguns comentários sobre sua área comercial.

O Sr. Presidente deu conhecimento do assunto, Custo Portuário, que estava sendo tratado.

O Conselheiro Júlio Monteiro comentou que a APPA pratica dois preços para os graneis líquidos, sendo um para o derivado de petróleo e outro

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

para os líquidos em geral, e como a Petrobrás não tem assento ao CAP, o Conselheiro disse ter se prontificado a trazer as reivindicações daquela empresa, e nesse sentido, solicitou que, antes do CAP chegar a uma composição final, tomasse ciência das coisas que estão acontecendo. Disse que até o momento só tem fornecido dados.

O Sr. Presidente disse ser do interesse do CAP contar com a presença do Superintendente da Petrobrás e dos demais segmentos que atuam no Porto, nas reuniões do CAP, a fim de que eles possam contribuir para o aprimoramento do Custo Portuário.

Em seguida, passou a palavra ao convidado do CAP, o Sr. Herbert Malaguerra, representante da Grimaldi.

Nas suas considerações, o Sr. Malaguerra destacou que a sua presença no CAP tinha por objetivo dar uma contribuição, de tal forma, que os portos brasileiros possam debruçar-se um pouco mais nos problemas que os Armadores sentem de perto.

O Sr. Malaguerra baseado numa experiência de 7 anos de operação, em Paranaguá, manifestou que é tempo de se reverem os custos nos portos brasileiros. Depois, comparou as horas de trabalho e o custo de um navio da Grimaldi nos Portos de Paranaguá com dois portos europeus, na movimentação de uma determinada quantidade de carga, com o seguinte resultado:

Paranaguá	- U\$ 262.800,00
Antuérpia	- U\$ 196.325,00
Amsterdã	- U\$ 148.742,00

Disse que, há sete anos, sua empresa cobra o mesmo frete de seus clientes, entretanto, desde então, tem havido muitas alterações nos custos do porto.

Referindo-se a Classe dos Trabalhadores, disse que não vê ostentação de riqueza, concluindo, todavia, que o custo não vai para o trabalhador, vai para algum lugar e indagou: Quem está ficando com esse dinheiro?

Na continuação, sempre comparando, o Sr. Malaguerra destacou que a operação de um contêiner custa para o Armador no Brasil 240 dólares, enquanto que, no Porto da Antuérpia, essa mesma operação custa 65 dólares e, na Argentina, 70 dólares, com chuva ou sem chuva, de dia ou de noite. Sobre os custos de Praticagem, que também é alto, disse que esse serviço no Porto de Paranaguá não leva mais do que 3 a 4 horas, em Amsterdã 6 horas e em Antuérpia 18 horas.

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

No final, disse que as críticas que fez são construtivas, porque na melhoria do Porto todos ganharão. Em seguida, agradeceu a deferência do convite, dizendo de sua honra de participar de tão importante assembléia.

O Conselheiro José Luiz Boabaid, enfatizando que o "assunto não se encerra aqui", sugeriu, que tão logo o Sr. Malaguerra tenha os demais dados à mão que volte ao Conselho. Depois, cumprimentou o Sr. Malaguerra pela exposição no que foi acompanhado pela Conselheira Maria do Socorro, que em nome do Bloco dos Trabalhadores, destacou a necessidade dessa comparação com outros portos europeus, citando o porto de Roterdã, onde ela participou, juntamente com outros trabalhadores, de curso sobre administração portuária, insistindo em que outros façam o mesmo e mencionou Santos como exemplo. A Conselheira entende que o porto deva enviar outros representantes e que a Prefeitura e os trabalhadores façam o mesmo, "porque uma coisa é ouvir dizer, outra é ver". Lembrou, que agora, em maio, vai ser realizado, outra vez, esse curso.

O Sr. Presidente destacou que o Grupo de estudos de Desenvolvimento Econômico Estratégico, criado no CAP, tem também essa finalidade, qual seja, conhecer o que acontece nos portos dos países vizinhos e nos demais portos do mundo.

O Conselheiro Luiz Phillippe quis saber do Sr. Malaguerra, diante de sua experiência internacional, como estão organizados os portos europeus, e obteve como resposta que ele representa uma empresa eminentemente familiar, que tem de ser competitiva para conseguir fretes. Disse que por isso, é adepto da privatização. Citou, como exemplo, o porto de Buenos Aires, onde o Governo abdicou de grande parte de suas obrigações e transferiu-as ao Operador Portuário, e o resultado todos conhecem. Não houve desemprego, ao contrário, aumentaram as oportunidades e o trabalhador ganha mais. O porto é eficiente e barato: um contêiner é operado por 70 dólares e se eles dizem, após receber o romaneio das cargas, que o navio vai terminar às 10:00 horas, isso realmente acontece. Segundo ainda suas palavras, os argentinos tiveram a coragem de arrasar toda sua estrutura arcaica e se modernizar. Por isso é econômico operar em Buenos Aires.

O Sr. Presidente, em seguida, como ninguém mais quis fazer perguntas, agradeceu a presença do Sr. Malaguerra, bem como os dados por ele trazidos observando ao Grupo de Estudos Econômico Estratégico que, tão logo receba os demais dados, os utilize nos estudos que forem feitos a respeito, no CAP.

Em seguida, o Sr. Presidente convidou, para tomar assento à mesa, o Sr. Jésus Roberto de Oliveira Bastos, Presidente da Associação dos Práticos, lendo o inteiro teor da correspondência do SINDAPAR enviada ao CAP pelo Superintendente da APPA, José Anibal Petráglio, transcrita a seguir:

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

" A expectativa de novos tempos na política econômica brasileira tem ensejado substancial dose de ansiedade junto as áreas de Importação e Exportação, sequiosas de terem definitivamente implantada a Lei de Modernização dos Portos e, conseqüentemente, revisando aquilo que se convencionou denominar Custo Brasil.

Não resta a menor dúvida que os esforços governamentais se concentraram nessa tentativa, sendo possível observar que na esfera federal estão ocorrendo medidas que possibilitam o eficaz funcionamento do CAP - Conselho de Autoridades Portuárias, e do GEMPO - grupo Executivo de Modernização dos Portos. Já na esfera estadual observa-se o empenho do governo em proporcionar melhores condições de trabalho à administração portuária, em todos os seus níveis.

Para nós, contudo, Agentes de Navegação, Armadores, Operadores Portuários, que com esses órgãos temos a responsabilidade de colaborar no desenvolvimento das atividades dos portos, todos os esforços dos governos e da iniciativa privada jamais alcançarão o objetivo colimado se não forem tomadas medidas drásticas e definitivas para coibir os desmandos de determinados segmentos altamente responsáveis pelo custo exorbitante das despesas de carga e descarga dos portos.

Inconformados com o valor cobrado pela prestação dos serviços de praticagem, bem como pela ilegalidade existente em vários itens do relacionamento comercial entre os práticos e os tomadores de serviços, estes, esgotado o diálogo, partiram para uma ação na esfera do judiciário.

A partir daí os práticos passaram a agir de maneira aética e irresponsável, tentando negociar diretamente com algumas empresas menos avisadas, e chegando ao cúmulo de implantar um boicote ilegal e irregular contra as empresas que apoiam a medida judicial proposta por este Sindicato.

Segundo cópias de documentos que damos em anexo (Nr. 01 e 02) a praticagem domina amplamente a região portuária, determinando onde devem fundear os navios, interditando o canal, apontando em qual maré deve haver atracação, sempre em detrimento das empresas que impetram ação na justiça, e, por absurdo que pareça, prioritando uma empresa não opositora.

O que torna a documentação em anexo ainda mais grave, está justamente no domínio que os práticos impõem ao Porto de Paranaguá, conforme pode ser observado nos documentos já nominados onde se observa que " está proibido fornecer o mapa de fundeio para qualquer pessoa" e mais adiante "caso o porto, na pessoa do Engenheiro Martinelli ou outra pessoa solicitar o nosso mapa de fundeio, não fornecer".

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Assim é possível observar que além de boicotar a atividade privada, encarecendo substancialmente os custos de atracação, a prática afronta a própria administração pública, num flagrante desrespeito às autoridades legitimamente constituídas.

Cumpre-nos destacar, ao ensejo, que os ganhos auferidos pelos práticos se constituem em um acinte para a classe obreira do país. Para que se tenha uma idéia, tomemos o exemplo do custo de atracação de um navio, onde um (hum) práctico ganha em média R\$ 30.000,00 (Trinta Mil Reais).

O que é mais grave, todavia, está no relacionamento práctico/rebocador. O Armador paga tanto um como outro, mas o práctico, além de receber os seus honorários ainda cobra do rebocador "por serviços técnicos prestados", conforme documentos em anexo (Nr.03).

Daí a necessidade de ações saneadas urgentes, por parte dos Governos Federal e Estadual com o objetivo de eliminar esse autêntico cancro da área, transformando-o em trabalho sério, honesto, e dentro da filosofia do Plano Real e da Lei de Modernização dos Portos.

Essa forma de agir enseja aos donos de rebocadores a oportunidade de colocar mais barcos à disposição dos práticos - mesmo que não sejam necessários, auferindo, assim, mais ganhos irregulares, e onerando ainda mais os custos de apoio. Assinado MANOEL RUBENS DE MAGALHÃES - Presidente.

O Sr. Presidente disse que o CAP, em nenhum momento, se eximirá de discutir os assuntos que interessem ao porto. O problema foi trazido ao CAP formalmente, daí o convite feito à Praticagem e às Empresas de Rebocadores. Considerou as denúncias graves e por isso não poderia deixar aqueles segmentos sem o conhecimento das acusações oficialmente formuladas. Após, convidou, para tomar assento à mesa, os senhores Jésus e Dermot Barbosa, respectivamente, Presidentes da Associação e do Sindicato dos Práticos de Paranaguá.

Dada a palavra ao Sr. Jésus Roberto de Oliveira Bastos, Presidente da Associação dos Práticos, o mesmo considerou o Ofício de denúncias "capcioso" e que as acusações são "levianas", porque não existe nenhum fato concreto, e considerou o problema do SINDAPAR de natureza política. Na sua opinião as pessoas tentam distorcer os fatos para prejudicar a Praticagem. Sobre o Mapa de Fundeio de navios no porto, disse que ele corresponde à Carta Náutica nº 1824 que se encontra à disposição. Todavia, ela pode ser adquirida na Capitania. Sobre o fato de não ter sido entregue o referido mapa, ao Engenheiro Martinelli,

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Disse que o tráfego no porto não pode parar e que algumas áreas são reservadas para navios pesados e que, se certas normas não forem obedecidas o Corredor de Exportação pode ser prejudicado. É isso que a Praticagem não permite que aconteça. Todo o trabalho da Praticagem é feito tecnicamente e por isso a questão de fundeio não tem revelado problemas. Na sua opinião, a Praticagem ajuda o Porto. Todo seu trabalho é feito nesse sentido. Ela não sabota. Depois, destacou uma reunião feita na Capitania, que contou com a presença do SINDAPAR e a APPA, onde todos os calados foram revistos e grande parte deles alterados e divulgados, em 1994. Argumentou, que a Praticagem tem feito sondagens com recursos próprios. Na sua opinião e dado o elevado padrão técnico das instalações e trabalho de Praticagem há um reconhecimento, por parte dos Armadores, dessa qualidade.

Sobre as afirmações do Sr. Malaguerra, da Grimaldi, disse que o trabalho não dura apenas 3 ou 4 horas, e já houve caso de Prático que acompanhou o navio desses Armadores até Santos, por mais de 24 horas, sem que houvesse alteração no custo. Depois afirmou, que os 11 mil dólares alegados pela Grimaldi, não correspondem e que ele não ultrapassou 6 mil dólares.

Revelou que os preços da Praticagem vem sendo negociados com os Armadores e que o SINDAPAR pretendeu impor um acordo que feria a Lei. Entende, que a Praticagem pelo que tem feito e pela lisura de seus negócios, não tem nada a temer, e insistiu que a falta de acordo com o SINDAPAR é decorrente da intransigência deste Sindicato. Quanto ao atendimento, afirmou que a Praticagem não tem preferência. O tratamento é igual, mas observou que algumas agências tem deixado de fazer pagamento à Praticagem e algumas não tem recolhido os encargos sociais.

Encerrou destacando os inúmeros trabalhos feitos pela Praticagem em favor da Comunidade, inclusive cedendo lanchas à APPA e a DHN, equipamentos para ajudar nos trabalhos daquele órgão da Marinha e que setenta chefes de família dependem da Praticagem. Todavia, todas as denúncias não vão ficar sem respostas.

Dada a palavra ao Sr. Dermot Barbosa, Presidente do Sindicato dos Práticos, este agradeceu a "oportunidade inédita" dada pelo CAP que ensejou a defesa. Considerou que a Praticagem, como instituição, não vem sendo respeitada por algumas pessoas, e, em linhas gerais, fixou-se nas assertivas do Sr. Jésus, enfatizando que a Praticagem gera não setenta, mas cem empregos, e que ela é modelo no Brasil.

Disse, que a indigida carta do SINDAPAR esconde interesses comerciais. Na sua avaliação, só questionam o ganho do Prático e nunca o que ganha o Armador etc. Destacou que quanto maior o navio, maior é o preço de

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

ganha o Armador etc. Destacou que quanto maior o navio, maior é o preço de Praticagem, mas que existe um preço especial para a cabotagem. Todos os preços da Praticagem são feitos por acordos e esses preços tem sido reduzidos.

O Sr. Jésus, em aparte, e diante dos documentos que acompanham a Carta Denúncia do SINDAPAR, considerou grave, o fato de documentos confidenciais da Praticagem estarem nas mãos de pessoas estranhas e considerou que eles devem tê-los sido conseguidos por meios escusos ou por conluio com algum funcionário da Praticagem. Completou, dizendo que o ato em si constitui em crime, pois o que foi trazido na denúncia é um documento de diário interno, de uso exclusivo da Praticagem. A Praticagem irá verificar o que ocorreu e conforme for, procurar os caminhos legais, cabíveis a fim de coibir esse tipo de procedimento.

O Sr. Presidente solicitou do Sr. Presidente da APEP e do Sindicato dos Práticos, tendo em vista o Custo Portuário, pauta constante das reuniões do CAP, o que tem sido feito por parte dos Práticos tendo em vista a idéia de se criar um "custo padrão", no Porto de Paranaguá. No caso o Armador, terá uma idéia antecipada do custo de Praticagem praticado no porto.

O Presidente do Sindicato dos Práticos informou que tem sido feitos acordos com Armadores, entre eles, o da Grimaldi, a Ned Loyd e Gear Bulk. A intenção é que o Armador fique à par dos custos dos serviços da Praticagem e de lanchas, e esses custos são fixos. Disse que esse é o acordo que a Praticagem pretende fazer com o SINDAPAR, mas ela insistiu em propor um acordo comercial, que a Praticagem não aceita.

Disse que a Praticagem não tem interesse em prejudicar os Armadores, e, muito menos o porto, e que tem interesse que o custo caia, e que considera que estão trabalhando para isso.

Aproveitou para criticar a inoperância dos portos brasileiros e entre eles o de Paranaguá. O Sr. Presidente do CAP exortou a necessidade de a Praticagem encaminhar seus estudos e aquilo que tem sido feito por ela em relação a redução de seus custos, inclusive comparando-os com os anteriores.

O Conselheiro Carlos Roberto Frisoli manifestando-se, na condição de Vice-Presidente do SINDAPAR, disse que a interveniência do SINDAPAR ocorreu quando venceu o acordo da Praticagem em termos nacionais. Em razão disso, o SINDAPAR preparou-se para fazer um acordo regional. Informou que o seu sindicato foi surpreendido por uma proposta de aumento salarial de 27%. O SINDAPAR não concordou, posto que isso inviabilizaria muitos dos navios que operam em Paranaguá. Considerou que os 27% em "Real" equivalem a 30% em dólar, e, segundo o entendimento do SINDAPAR, o acordo proposto à Praticagem é legal, mas segundo ainda suas palavras, quem vai decidir se é legal é a Justiça Civil, onde o assunto se encontra para decisão. O Conselheiro

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

informou, ainda, que existe uma Ação da Associação dos Práticos contra as agências que estão depositando os valores questionados "sub-júdice".

Sobre os calados, disse que, pela lei, quem estabelece é a Administração do Porto e não a Praticagem. Depois o Conselheiro propôs, que a administração portuária assuma o Tráfego Marítimo, conforme estabelece a lei, e não se restrinja, como ocorre hoje, apenas à atracação e desatracação de navios.

Sobre o estabelecimento dos calados no porto e sua otimização, protestou dizendo do que os usuários e operadores portuários são os que pagam a conta e, mesmo assim, não tem sido convidados para participar das reuniões realizadas com o porto, a Autoridade Marítima e os práticos.

Depois de várias considerações a respeito do assunto, o Sr. Presidente do CAP, disse que está prevista uma reunião do CAP para analisar os resultados da última dragagem a ser apresentados pela APPA, oportunidade em que serão conhecidos as novas profundidades dos canais de navegação sondados pela DHN e nessa ocasião toda a comunidade marítima interessada será convidada.

Sobre as colocações feitas pelo Conselheiro Frisoli, a Conselheira Maria do Socorro, disse que não cabe ao CAP discutir o que a lei já definiu e no caso dos calados, Tráfego Marítimo cabe a APPA assumir por inteiro suas responsabilidades.

O Conselheiro Luiz Phillippe disse que falta estabelecer no Porto o chamado "Port Control", que vai controlar toda a movimentação de navios. A lei estabeleceu um procedimento que ainda não foi adotado pela maioria das administrações portuárias. Mas, a responsabilidade é da Autoridade Portuária, concluiu o Conselheiro.

O Presidente disse que deve ser dado um tempo para a APPA se estruturar para poder cumprir o que a lei determina e que hoje é feito pelas agências.

O Conselheiro Lourenço Fregonese falou das posições do CAP. Disse, referindo-se ao que foi comentado em torno da Praticagem e dos serviços de Rebocadores, que, a única coisa positiva mencionada na reunião, foi que a Praticagem está baixando seus custos. Disse que tem discutido com os trabalhadores e nessas discussões tem colocado que, ou se baixa o custo, ou se melhora a produtividade. Sobre a Carta Denúncia encaminhada à Superintendência pelo SINDAPAR e por esta endereçada ao CAP, disse que ela foi levada à Brasília uma semana antes de ser apresentada ao CAP, numa total demonstração de parcialidade, que não deveria estar acontecendo. E que, à APPA cabe decidir e assumir suas responsabilidades. Responsabilidades essas, que também não foram assumidas quando da indicação dos Operadores Portuários

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

para operarem no porto, que estão protelados até hoje. Disse, que a lei deve ser seguida em sua totalidade e que há um ano atrás, sobre o problema ora trazido ao CAP, já havia se manifestado, inclusive contrariando alguns pareceres da APPA, que existia um problema comercial muito mais evidente que esse de "salvar o Porto de Paranaguá".

Disse que, numa reunião na Secretaria dos Transportes, lhe foi perguntado o que estava fazendo, e ele respondeu: procurando cargas para o Porto de Paranaguá, tendo lhe sido dito que a atração de cargas era a última prioridade do Porto de Paranaguá entre trinta outras. Completou dizendo que seus objetivos é trazer mais cargas, melhorar a produtividade e modernizar o porto em clima de serenidade. Disse que precisamos, urgentemente, desprover-nos da vaidade e deixar de ser parcial e cumprir a Lei na sua totalidade.

Repetindo afirmações ouvidas do Conselheiro José Carlos Gomes Carvalho, que o CAP tem uma posição salomônica e não pode balançar nas questões comerciais e emocionais, conforme vem ocorrendo no momento, depois, criticou a parcialidade e a troca de documentos internos de todas as empresas, que não traz benefício nenhum ao Porto ou ao Estado.

O Sr. Presidente refletindo, sobre a posição do Conselheiro Lourenço Fregonese, disse que os caminhos do CAP são os de traçar as diretrizes macro do porto, através de um farol principal, ou seja a economia do Paraná, através do porto e de todos os que estão no Conselho. Todavia, não poderia se omitir diante da Carta Denúncia, e que sua intenção, não é para uma tomada de posição, mas, para dar conhecimento ao Conselho, tendo em vista que este é um fórum democrático, e a partir daí, permitir que as partes procurem um entendimento e se harmonizem.

O Conselheiro Carlos Antonio Tortato registrou sua preocupação com respeito a Carga Geral, dizendo que ela não deve ser colocada em 30º lugar, mas em primeiro por sua importância na vida dos trabalhadores portuários. Enfatizou que o Porto de Paranaguá está perdendo carga para portos de Santa Catarina e que os níveis de movimentação estão caindo.

O Sr. Presidente lembrou a todo o Conselho as competências do CAP, e, entre elas, a busca por mais cargas.

A Conselheira Maria dos Socorro sugeriu a formação de uma Comissão para melhorar as condições da Carga Geral.

O Conselheiro Carlos Roberto Frisoli, sobre as competências do CAP cominadas pelo Artigo 30 da Lei 8.630/93, disse que na condição de Conselheiro assume suas responsabilidades e que não procedem as afirmações do representante do porto.

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Sobre o acordo da Praticagem e as empresas de cabotagem disse, que ele foi feito no Rio de Janeiro e que o SINDAPAR não tem qualquer ingerência, mas apenas cumpre o acordo, o mesmo ocorre com os Armadores de Longo Curso que é em acordo feito com o SINDARMA. Compete apenas ao SINDAPAR avaliar os navios em que as agências tenham representantes legal em Paranaguá e que não tem nada contra a Praticagem, mas que o SINDAPAR tem uma posição que é relativa ao acordo comercial. E esse acordo deve ser regional.

Insistiu que o Porto deve assumir o tráfego de navios e tudo o mais que for de sua competência.

O Conselheiro Arivaldo Barbosa José, referindo-se ao Custo Portuário disse que sua categoria esteve numa negociação com o Operador Portuário, mas infelizmente não houve avanço, porque o Operador Portuário condicionou aceitar as condições monetárias com a aceitação do OGMO e suas prerrogativas. A outra razão, foi a relativa ao EPI que há dois anos não há reajuste e esse reajuste está na faixa de 800%, tendo o Operador Portuário oferecido 7 e depois 21%. Segundo o Conselheiro, a categoria está desestimulada ganhando o mesmo que ganhava há um ano atrás. Disse que sua categoria não recusou o 21% proposto, ao contrário que aceita os 21% mas, sem que esteja condicionado ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra. Disse que não existe avanço quando alguém impõe alguma coisa, mas quando se negocia, e que hoje, a intenção é deixar o trabalhador à margem. O trabalhador deseja avançar junto.

Considera que a reposição deve ser de março a fevereiro. Sobre o OGMO, insistiu que o trabalhador deseja uma parceria. Em seguida solicitou ao Conselheiro João Gilberto Cominese que estendesse o prazo da carteirinha além do dia 29.04.96.

O Sr. Presidente, comentando sobre a importância do item Custo Portuário, disse que se não houver restrição estará convidando representantes da Petrobrás, das Empresas de Rebocadores e da Praticagem, cada vez que ele estiver na pauta.

O Conselheiro Pedrinho Antonio Furlan reportando-se a tudo o que aconteceu na reunião manifestou preocupação sobre os documentos que seriam sigilosos e que foram levados ao CAP. Disse que eles contêm indicações preocupantes pela discriminação que propõe. Entende que tanto os Rebocadores como os Práticos concordam que o Porto é o nosso " habitat " e que nossos custos devem ser competitivos. Concitou as partes no sentido de ajudar o porto a se transformar naquilo que todos desejam. Parabenizou o Presidente do CAP pelo encaminhamento das questões e aproveitou para reafirmar que a SADIA tem investimentos grandiosos e não vai sair de Paranaguá e que sua empresa tem um acordo com o Governo do Estado no sentido de aumentar em 50% o abate de proteína animal e por isso está investindo em

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Francisco Beltrão, num abatedouro de perus e em seus armazéns, no sentido de melhorar sua produtividade.

Deu conhecimento ao CAP, que participará amanhã de uma reunião do Conselho Temático da Agro-Indústria, e que, no dia 22, acontecerá a primeira reunião do Instituto Paraná Desenvolvimento, cujo presidente é o Sr. Carlos Richbitter. Nessa reunião disse que deverá falar muito sobre o porto e exigir que o porto receba equipamentos e verbas do Governo do Estado. Disse que estará trazendo ao CAP as informações, a propósito dessa reunião. Parabenizou o segmento da Praticagem pelos acordos feitos e que estará cobrando, no bom sentido, sua participação na redução dos custos pelo porto de Paranaguá e que não existam privilégios para ninguém.

O Conselheiro Luiz Phillippe manifestou-se perplexo e preocupado com as denúncias. Considerou que o serviço de Praticagem é essencial ao porto e deve ser preservado e que é indiscutível a competência da Praticagem e que ela tem responsabilidades perante a comunidade portuária. Disse que o custo de Praticagem é alto e que o porto tem de ter competitividade. Sobre os acordos, disse que como não existe competição entre os serviços de Praticagem e ele é o único para todos, se existir preço diferenciado para um Armador em detrimento de outro, isso é um problema. Um problema que pode trazer prejuízos ao porto.

Disse que é importante o acompanhamento do CAP e que deve ser dado tratamento igual aos Armadores e não criar situações desvantajosas a ninguém.

O Conselheiro Luiz Ivan de Vasconcellos, falando sobre as preocupações do Prefeito, referente a queda da Carga Geral, disse que realmente nos últimos 3 meses houve uma queda na sua movimentação, mas que isso não é preocupante. Se o fato se repetir, a APPA deverá batalhar para buscar cargas. Destacou, que as cargas que diminuíram bastante foram o açúcar e a celulose. Para conhecimento dos Senhores Conselheiros, foi distribuído o Boletim sobre a movimentação de mercadorias, a pedido do Conselheiro Pedro Antonio Bueno de Camargo. Ficou acertado que, a partir desta reunião, o porto passe este Boletim como parte do Relatório Gerencial da APPA.

Reportando à manifestação dos Conselheiros Luiz Phillippe, o advogado e Presidente do Sindicato dos Práticos, disse que a intenção seria uma Convenção Coletiva, entretanto, como ela ficou inviável, a Praticagem está realizando acordos isolados com os Armadores. Eles tem as mesmas regras, são iguais e na eventualidade de alterações, com um Armador, essas alterações serão estendidas aos demais. Informou que o acordo é registrado na DRT. Depois asseverou que quem não fez acordos está perdendo. Disse que o acordo é feito num pacote que envolve, inclusive as lanchas. Completou, dizendo que a não participação de outros Armadores aos acordos com a Praticagem, que tem valores menores, decorre única e exclusivamente por problemas políticos.

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

O Conselheiro Carlos Roberto Frisoli, disse que o SINDAPAR, vai cumprir o que for decidido em assembléia do SINDAPAR, e que a questão não é pessoal, nem política. Se, no futuro, ficar decidido pelo acordo trabalhista, e não comercial, o SINDAPAR cumprirá.

O Sr. Presidente, em seguida, passou a palavra ao Sr. Jésus e este nesta a oportunidade aproveitou para convidar todos os Conselheiros a visitar a Praticagem e conhecer suas instalações. Após isto, ficou estabelecido que a Praticagem apresentaria sua defesa por escrito na próxima reunião. A reunião foi interrompida e os trabalhos reiniciados às 14:30 horas.

Na reabertura dos trabalhos, o Sr. Presidente mandou distribuir a todos os Conselheiros o Regulamento de Exploração dos Portos de Paranaguá e Antonina, pedindo a todos uma verificação. A partir de então, será feita a revisão. A seguir, foram distribuídas as "Normas Reguladoras da Atividade do Operador Portuário", para apreciação e aprovação do Conselho.

O Conselheiro Arivaldo Barbosa sugeriu alterar o artigo 8º das Normas Reguladoras da Atividade dos Operadores Portuários, que passa a ter a seguinte redação: "A intervenção do Operador Portuário, respeitadas as normas operacionais da APPA e o disposto na Lei 8.630/93 correspondem ainda, a realização das seguintes fases nas operações portuárias".

Em seguida o Sr. Presidente submeteu para aprovação do Conselho as referidas Normas Reguladoras da Atividade dos Operadores Portuários, que foi aprovada por unanimidade com a alteração proposta pelo Bloco dos Trabalhadores, da redação do Art. 8º.

2. NORMAS REGULADORAS DA ATIVIDADE DOS OPERADORES PORTUÁRIOS.

Foi atendida conforme acima mencionado. O Conselheiro Luiz Phillippe sugeriu que em virtude da aprovação das Normas Reguladoras da Atividade dos Operadores Portuários, a APPA passasse a permitir a operação do Operador Portuário, o que foi contestado pela Conselheira Maria do Socorro, que disse existir vários pontos a serem resolvidos previamente pela APPA.

O Sr. Presidente referiu-se a Carta que a CARGILL encaminhou a APPA e cuja cópia foi levada ao CAP, cujo texto em inglês foi traduzido e em seguida foi por ele lida aos Senhores Conselheiros. Referida Carta alinhou várias críticas ao porto e entre elas o tratamento preferenciado no "berço 13 do cais da APPA. Em seguida a mesma foi distribuída aos demais Conselheiros.

A pedido do Sr. Presidente, o Conselheiro e Diretor Técnico da APPA, Luiz Ivan de Vasconcellos esclareceu sobre a preferência de atracação que a

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Centro Sul tem no "berço 14", que comporta navios acima de 250 metros. Em virtude disso, a APPA fez um acordo com a Centro Sul para que na terceira prioridade de atracação, fosse cedido a outro cliente.

O Conselheiro Lourenço Fregonese considerou prejudicial ao porto e aos seus usuários a preferência de atracação dada aos navios da Centro Sul, e que, em função dela, a referida empresa havia feito um acordo comercial com a maior empresa de exportadores de farelos do mundo "TOFFER" e, que, a partir, daí monopoliza o berço em detrimento de navios de outros clientes. Na sua opinião, se privatizar é isso, a privatização do porto não é um bom negócio.

3. AFORAMENTO DE ÁREAS

O Sr. Presidente no encaminhamento deste item da pauta passou a palavra ao Bloco dos Trabalhadores. A Conselheira Maria do Socorro, então, disse que tem passado à administração dos portos a preocupação de seu Bloco e que o assunto está a nível de Governo do Estado. Disse ter conhecimento de que o Sr. Superintendente da APPA estava em Brasília tratando deste assunto, junto aos Ministérios da Fazenda e de Transportes. Na sua opinião, a questão é bastante grave uma vez que o Porto não detém a titularidade de quase nenhuma das áreas hoje arrendadas e que há necessidade urgente dessa regularização. Disse, que ouviu do DPU, que eles poderiam passar aforamento para outros com área arrendadas no porto, desde que não tivesse titularidade da APPA.

Disse, que perguntou no DPU, onde estavam os processos de regularização solicitados pela APPA, e que ninguém sabia dizer. Informou, que seu Bloco pediu a APPA toda a documentação em relação ao assunto. Mais adiante disse, que em 1989, numa dessas trocas de correspondências o Delegado disse que toda a documentação da APPA estava regular e em condições de ser encaminhada.

A Conselheira lembrou que, no Contrato de Concessão com o Governo do Estado do Paraná, está prevista a regularização de todas as áreas, objeto do contrato, junto ao SPU, inclusive com propostas de expansão. Depois, leu correspondência do SPU ao Superintendente da APPA, do dia 22 de junho, dizendo que "conforme entendimentos anteriores informamos que receberemos o material cartográfico e documental apresentados por essa administração, que o mesmo se encontra em ordem, conforme o solicitado, para iniciarmos os procedimentos de regularização dos terrenos de Marinha junto ao Porto de Paranaguá".

Disse que não aconteceu mais nada, só o aforamento da Centro Sul, cujo o aforamento é posterior, e, segundo informações do Sr. Presidente do CAP/Capitão dos Portos, de junho de 1993. Para o Presidente, a APPA necessita

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

ter a regularização dessas áreas para poder fazer os arrendamentos que deseja. Insistiu que a APPA, através de seus Diretores, necessita agilizar essa regularização o mais rápido possível, uma vez que, todas as áreas se encontram em aberto.

O Conselheiro Luiz Ivan de Vasconcellos, disse que foi feito, na APPA, um levantamento detalhado de todas as áreas que o porto pediu titularidade desde 1983. Esse levantamento foi entregue ao Governador Jaime Lerner, e este entregou ao Sr. Presidente da República, com orientação das providências necessárias. Completou, informando que o Superintendente foi, à Brasília com dois engenheiros da APPA, para tratar do assunto nos órgãos competentes.

Com relação à Centro Sul, informou que o DPU, administrativamente já considerou nulo o aforamento. E que o pedido da "Latin American Group" já está cancelado. Depois disse que a "FOSPAR" também pediu aforamento de áreas.

A respeito da "FOSPAR", o Sr. Presidente informou que ela não fez um pedido de aforamento de área, apenas pediu passagem em cima da área de mangue a fim de passar esteira aérea. Esta esteira teria acesso aos "dolphins" onde atracarão seus navios.

No decorrer da discussão do assunto, o Sr. Presidente encareceu que é fundamental verificar todos os passos dos pedidos de aforamentos que começam pela consulta à DAN e a DPC via Capitania dos Portos, e a Conselheira Maria do Socorro, reiterou que a APPA, ao longo dos anos, vem tentando regularizar e, se como disse o SPU, em correspondência enviada a APPA, toda a sua documentação estava regular, porque não andou ?

Para o Sr. Presidente, diante da situação, qualquer passo futuro no sentido do arrendamento vai haver necessidade de regularização pelo registro de imóveis em cartório de todas as áreas, conforme manifestação do representante do DPU.

O Conselheiro Pedrinho Antonio Furlan sugeriu que o assunto deve estar presente na pauta das reuniões até que tudo se regularize, todavia estranhou a alegada necessidade do registro de imóveis que é devida as pessoas jurídicas e físicas de direito privado, porque de direito público é federal e não tem nada a ver com cartório ou Registro de Imóveis.

O Sr. Presidente referindo-se a necessidade do Registro de Imóveis em Cartório, disse que essa afirmação ele ouviu do Dr. Rui de Sá, representante do DPU.

Na opinião do Conselheiro Pedrinho Furlan, diante das afirmações parece existir um conflito no Governo Federal.

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

O Sr. Presidente disse que de fato, o que existe de prático, é que a "Centro Sul" adquiriu aquela área do Patrimônio da União pagando cerca de 600 mil dólares, e, estamos vendo que o mesmo caminho está sendo trilhado pela "Latin American Group".

Considerou importantíssimas as ações adotadas pela APPA, a fim de garantir as áreas do Porto de Paranaguá, que estão no Contrato original.

O Conselheiro Júlio Monteiro, a propósito da pretensão da "FOSPAR" fazer um futuro pier de fertilizantes, disse que a "FOSPAR" foi impedida de fazer um único metro de aterro na área de mangue, perto de suas instalações. Toda a parte de acesso ao mar teria de ser feita em pelotis no mínimo 1 metro e meio acima da maré mais alta. Toda baía teria de ser preservada. Foi feito um rigoroso estudo de preservação da fauna e da flora da região. O custo desse estudo foi de 100 mil dólares. Disse o Conselheiro, que não é intenção da "FOSPAR" adquirir área nenhuma somente fazer a passagem até o pier, ou seja quase 900 metros de comprimento. Disse que a área do porto vem até o Terminal de Inflamáveis, daquela área em diante é área acrescida de Marinha.

Na área pretendida pela "FOSPAR", nada poderia ser construído, e que foi exigida a preservação do mangue, que seria controlado pelo IBAMA.

Deixou claro, que não houve interesse em aforar áreas. O porto, segundo ele, está totalmente congestionado e não restou alternativa a não ser construir um porto a toque de caixa. Falou das dificuldades para arrecadar recursos para esse empreendimento, que é caríssimo, porque não é um pier comum, e que chegará a cerca de 20 milhões de dólares. Que estão sendo aplicados em nome da sobrevivência, sobrevivência inclusive, de cerca de 3000 empregos diretos dados por empresas que compõe o segmento. Se tivesse restado outra alternativa a "FOSPAR", não teria buscado esse caminho. Depois, solicitou que pudesse contar com aliados e se forem colocadas dificuldades ao seu projeto, a "FOSPAR" não tem mais do que 12 meses de sobrevivência.

O Conselheiro Silvio Gori, referindo-se à licitação para o Pátio de Triagem de Caminhões, disse que o CAP não conhece as condições, quem vai explorar e a que custo e se todos os caminhões tem de passar pelo Pátio de Triagem. No seu entendimento isso pode prejudicar todos os segmentos que lidem com cereais.

O Sr. Presidente disse que as instruções recebidas do Ministério dos Transportes determinam que o CAP deve exercer pertinaz acompanhamento das ações como arrendamento de áreas portuárias e que, para isso, espera contar com o auxílio da APPA.

O Conselheiro Lourenço Fregonese disse que a instrução é tornar aquele pátio uma obra de primeiro mundo, em condições de oferecer bem estar

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

aos caminhoneiros e que o preço por caminhão será no máximo de R\$ 3,50. Esse pátio continuará fiscalizado pela APPA.

O Conselheiro Luiz Ivan de Vasconcellos, a pedido do Conselheiro Pedrinho Furlan, explicou toda a mecânica de funcionamento do pátio de Triagem e as razões pelas quais os caminhões acabaram ficando estacionados em fila dupla na BR-277. Depois, informou que a capacidade desse Pátio é de 1200 caminhões, e, que foi aprovada uma Lei na Câmara Municipal de Paranaguá obrigando todos os caminhões a passarem pelo Pátio de Triagem.

O Conselheiro Lourenço Fregonese informou que a APPA gasta 60 mil dólares por mês para manter o piso.

O Conselheiro Divaldo Correia, disse, referindo-se a correspondência enviada pela Cargill à APPA, que o Porto não pode perder cargas e que a APPA procurasse solucionar a questão dos navios de grande porte, para que não percamos competitividade.

O Conselheiro Luiz Ivan de Vasconcellos disse que a APPA tem feito várias reuniões com os Terminais e as soluções não tem aparecido. Na sua opinião, a solução está no "Ship-loader" que a APPA está tentando trazer do Rio Grande do Sul, e a par de outras providências buscar agilizar o carregamento. Disse, que a produtividade do Porto e de seus terminais está baixa. Que a velocidade de embarque é de 600 toneladas quando o ideal seria de 900 a 1.100 t/hora.

4. RELATÓRIO GERENCIAL DA APPA
5. DRAGAGEM

O Sr. Presidente, diante do avançado de hora e da necessidade de alguns Conselheiros precisarem se ausentar da reunião com aquiescência do Conselho, deixou para outra reunião a apresentação do Relatório Gerencial da APPA e sobre a dragagem, disse que na próxima segunda-feira (15.05.96) a Diretoria de Hidrografia e navegação irá entregar formalmente à APPA os resultados das batimetrias com todas as "folhas de bordo" e que na parte da tarde a DHN encaminhará a Capitania dos Portos as cópias dessas batimetrias para que possam ser avaliadas. A partir de terça-feira, dará início, no Grupo de Trabalho já designado, envolvendo APPA, DHN e PRATICAGEM, a avaliação dos dados e verificação da possibilidade de alteração de calado, e na sexta-feira próxima o CAP faria uma reunião extraordinária para tratar do assunto.

Foi aprovada a Reunião Extraordinária para o próximo dia 19.04.96. Antes do encerramento o Conselheiro Lourenço Fregonese, disse ter participado do 11º ENEP, em Salvador, considerado por ele bastante esclarecedor. Nessa oportunidade, um dos palestrantes citou três pessoas que seriam autoridades em

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

portos do Brasil e que uma dessas pessoas é o nosso portuário Nilson Viana (faz parte do CAP de Paranaguá).

O Conselheiro Luiz Ivan de Vasconcelos, em nome do Superintendente José Anibal Petráglio, deu conhecimento ao CAP que o Sr. Governador do Estado está reservando um dia na semana que vem para receber os Conselheiros do CAP, a fim de expor suas idéias para o Porto de Paranaguá.

O Conselheiro Carlos de Oliveira Velha, diante do problema da baixa movimentação de Carga Geral, quis saber a situação do açúcar, da Copersucar e a madeira da Bonair, solicitando que fosse incluído na pauta da próxima reunião ordinária esse assunto.

O Conselheiro Lourenço Fregonese informou que o porto vem sendo procurado pelos exportadores de açúcar e existe a possibilidade do porto movimentar em torno de 1,2 milhão de toneladas do produto à granel ensacado.

Sobre a carga geral, o Conselheiro Carlos Roberto Frisoli, discorreu sobre toda a sua problemática e concluiu dizendo que se não for oferecida nenhuma vantagem econômica a Carga Geral não vem ao nosso porto.

O Conselheiro Luiz Ivan de Vasconcelos, em seguida, leu a posição do Fundo de Dragagem que apresentou a seguinte posição em fevereiro/96.

I - RECEITA

SALDO EM 31/01/96:	R\$ 6.488.905,44
RENDIMENTOS DO MÊS:	R\$ 240.693,16
SOMA:	R\$ 6.729.598,16

II - DESPESA

PAGAMENTO BOSKALIS:	R\$ 2.342.769,07
PAGAMENTO DHN:	R\$ 71.066,70
SOMA:	R\$ 2.413.835,77

SALDO ATUAL:..... R\$ 4.315.762,83

Em seguida o Sr. Presidente submeteu para aprovação a Ata da reunião anterior, que foi aprovada sem ressalvas. O Conselheiro Luiz Ivan de Vasconcelos, no entanto, disse que o Conselheiro José Anibal Petráglio teria observações a fazer sobre duas Atas anteriores a 33ª, tendo o Sr. Presidente dito que as Atas do CAP são o registro do que ocorre nas reuniões, mas que o

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Superintendente da APPA poderia fazer observações que desejar, ainda que as Atas estejam aprovadas.

O Sr. Presidente deu conhecimento ao CAP, que o novo Capitão dos Portos do Estado do Paraná estará se apresentando à Capitania dos Portos no dia 6 de maio e, no dia 16 de maio, haverá a passagem do novo Capitão dos Portos, às 10:00 horas. No próximo dia 17 de maio, ocorrerá a passagem da Presidência do CAP ao Capitão-de-Mar-e-Guerra, Alfredo Fonseca Barcellos, em reunião solene do Conselho.

Em seguida agradeceu a presença de todos à reunião, reafirmando que o CAP tem cumprido suas funções sempre em clima de concórdia e consenso, no sentido de levar o Porto de Paranaguá a uma situação ideal de competitividade e principalmente, que o CAP possa continuar contribuindo para o Governo do Estado e a Economia do Paraná, como já vem fazendo apesar de todos os óbices que tem encontrado.

EXPEDIENTE

- a. Aprovação da ATA ANTERIOR
- B. Posição dos Operadores Portuários:
Existem 48 Operadores Portuários
- c. Justificativa de Ausência:
 - José Carlos Gomes Carvalho
 - José Anibal Petráglio

CORRESPONDÊNCIA

- a. Expedida:
 - Comunicação 07/CAP, de 27.03.96, transferindo a reunião do Conselho de 29.03.96 para o dia 08.04.96 às 09:00 horas.
 - Comunicação 08/CAP, de 29.03.96, transferindo a reunião do Conselho de 08.04.96 para o dia 09.04.96 à 09:00
 - Resolução do CAP nº 002/96 de 29.03.96, Considerando o Sr. José Carlos Gomes Carvalho como membro titular do CAP.
- b. Recebida:
 - FAX-símile do Ministério dos Transportes - Secretaria de Transportes Aquaviários enviando calendário de reuniões de presidentes dos CAPs.

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

- FAX-símile do Ministério dos Transportes encaminhando Portaria nº 90 designando Sr. DIVALDO CORREA como membro Suplente do Bloco dos Usuários dos Serviços e Afins.

Nada mais havendo a tratar o Sr. Presidente agradeceu a presença dos Conselheiros, dando por encerrada a reunião e marcou uma Reunião Extraordinária para o dia 19 de abril às 09:00 horas, oportunidade em que marcará a nova reunião Ordinária, tendo eu, 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 Júnior
José Aníbal Petráglio
Lourenço Fregonese
Carlos Antonio Tortato
José Silvio Gori
Milton João Machiavelli
José Carlos Possas
Arivaldo Barbosa José
José Arnaldo Reichert
Antônio Jairo Matoso
Wilson Moraes da Silva
Maria do Socorro M. da Cruz
Pedrinho Antonio Furlan
José Carlos Gomes Carvalho
Júlio Monteiro de Souza
João Gilberto Cominese Freire
Clóvis de Mello
José Roberto de Almeida Correa