

ATA DA 34º REUNIÃO ORDINÁRIA DO

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA - CAP

Aos vinte e seis dias do mês de maio de dois mil e dezessete, às nove horas e trinta minutos, estiveram presentes para participar da 34ª. Reunião Ordinária do Conselho de Autoridade Portuária - CAP de Paranaguá, na sede da Autoridade Portuária – Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA, sito na Av. Ayrton Senna da Silva, 161, Paranaguá, Paraná, os seguintes Conselheiros: Luiz Henrique Tessutti Dividino, Luiz Teixeira da Silva, Gerson Zanetti Faucz, Everson Fernando Leite de Farias, Ronaldo Santos Sapateiro, João Gilberto Cominese Freire, Edson Cezar Aguiar, João Antônio Lozano Baptista, Brayan Roque, Emily Carlím Brennsen, Juliano Schwarzbach, José Baka Filho, Sandro Pereira, Gerson do Rosário Antunes, Antônio Pacheco, e convidados: Sr. Guilherme Penin, e Sr. João Arthur Mohr, sob presidência do Sr. Luiz Fernando Garcia da Silva para tratar da seguinte pauta: **1** – Abertura dos Trabalhos; **2** – Discussão e Aprovação da Ata da 33º Reunião Ordinária do CAP/Paranaguá; **3** – Relatório Gerencial da APPA - Representante do Poder Público pela Administração do Porto de Paranaguá - Conselheiro Luiz Teixeira da Silva Junior; **4** – Participação do Diretor de Regulação e Assuntos Institucionais da empresa RUMO – Sr. Guilherme Penin; **5** – Informações Gerais; **6** – Expediente; **6.1** – Relatório de Atividades do OGMO, **6.2** – Correspondências Expedidas e Recebidas. Abrindo os trabalhos, o **Presidente Sr. Luiz Fernando Garcia** saudou e agradeceu a presença de todos, em especial os convidados Sr. Guilherme Penin, e o Secretário Municipal Sr. Brayan Roque. Na sequência, colocou em apreciação a Ata da 33º Reunião Ordinária do CAP/Paranaguá, que foi distribuída por e-mail na forma de minuta, e sem considerações seguiu aprovada por todos. Após, passou a palavra ao **Conselheiro Sr. Luiz Teixeira da Silva Junior** para apresentação do Relatório Gerencial da APPA, sobre os meses de janeiro a abril de 2017. Após, o **Presidente Sr. Luiz Fernando Garcia da Silva** concedeu a palavra ao Diretor de Regulação e Assuntos Institucionais da empresa RUMO para apresentar um overview das atividades no Paraná. Com a palavra, o **Convidado Sr. Guilherme Penin** agradeceu o convite recebido, e a oportunidade dada, saudou o Diretor Presidente da APPA, o Conselheiro Sr. Luiz Henrique Tessutti Dividino, e aos demais presentes. Quanto a apresentação, informou que dividiu em três fases: uma breve a apresentação da empresa RUMO, apresentação das condições da malha sul, e finalizando com foco no Paraná e principalmente ao Porto de Paranaguá. Inicialmente, informou que a RUMO foi criada em 2008, e em 2009 firmou um contrato de prestação de serviços com a empresa ALL, onde está se responsabilizando pela logística das cargas da RUMO, que em contrapartida faria alguns investimentos, como por exemplo, a compra de vagões, e melhorias na malha ferroviária paulista, principalmente na rota do Porto de Santos. No entanto, com o tempo a ALL começou a



CONSELHO DE AUTORIDADE
PORTUÁRIA DO PORTO DE
PARANAGUÁ

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161
Cep: 83203-800 - Paranaguá - PR
Tel. +55 (41) 3420-1358
E-mail: cap.pgua@appa.pr.gov.br

inadimplir este contrato, e deu início a uma disputa judicial, que só encerrou com a compra da ALL pela RUMO, após a anuência da ANTT e o CADE. Após a fusão em 2015, a RUMO atualmente conta com quatro contratos de concessão – malha sul, malha paulista, malha oeste, e a malha norte – e que totalizam 12.000Km de extensão da malha ferroviária. Informou que inicialmente, a RUMO possuía passivos em todas as frentes, como passivos comerciais, passivos físicos com condições precárias, e passivos financeiros em estado bem delicado. A partir de então, foram feitos aportes de valores, bem como a renegociação das dívidas de curtíssimo prazo para um período mais longo. Quanto a malha sul, informou que quando a RUMO assumiu as atividades ferroviárias, cerca de 76% das locomotivas e 80% dos vagões estavam com a manutenção atrasada, e a idade média da frota era de 45 anos das locomotivas e 47 anos dos vagões, além de que a ALL tinha 50% a mais de dormentes inservíveis na linha férrea que o permitido pela ANTT, o que demonstra que o material rodante estava em situação extremamente complicada. Informou que nos primeiros anos foram adquiridas 46 locomotivas e 378 vagões novos, com investimentos de cerca de R\$ 500 milhões em 2015, e R\$ 700 milhões em 2016, e o orçamento para 2017 gira em torno de R\$ 900 milhões, para tentar resgatar a malha sul. Ponderou que a ferrovia é competitiva em alguns casos, quando há grandes distâncias e grandes quantidades, ao contrário, a rodovia ainda é mais viável pela flexibilidade dos caminhões. Quanto ao Paraná, principalmente em Paranaguá, informou que 90% do *share* de açúcar chega por ferrovia, já os grãos o *share* é de apenas 20%, e assim, o grande desafio é expandir esse número de grãos via ferrovia. Porém, para efetivar esse desafio, é necessário enfrentar alguns entraves, como os sistemas de carregamento no produtor, e os sistemas de descarregamentos até o porto são fracionados, o que resolveria se tivessem moegas com maior capacidade de escoamento. Informou que no Paraná foram reformadas 39 locomotivas com investimento de R\$ 30 milhões, bem como a aquisição de 46 locomotivas desenvolvidas especificamente para transitar na serra com investimento de R\$ 500 milhões, a reforma de 1.200 vagões com investimento de R\$ 44 milhões, e aquisição de 378 vagões com investimento de R\$ 100 milhões. Quanto aos projetos diretos ao Porto de Paranaguá, informou que foram feitas a recuperação de 2 Km de linha próximos ao Silão, com investimento de R\$ 12 milhões. Apontou os demais projetos de expansão, como os projetos de celulose da Klabin que segue via ferrovia até o Km 5 da BR-277, antes da entrada do Porto de Paranaguá, e assim, a eficiência não é completa, pois nos últimos 5Km é feita via rodoviária. Informou que um grande entrave é a restrição da serra, onde uma máquina mais moderna e com maior capacidade de carga não consegue transitar em alguns pontos da serra. Reiterou a dificuldade enfrentada com a serra, onde não é possível promover uma duplicação por diversos fatores, entre eles a posição de alguns pontos mais críticos, e também por fatores ambientais, assim, informou que uma alternativa seria a implementação de pátios antes e após o trecho crítico, que possivelmente atingiria os resultados e níveis de eficiência de uma duplicação integral, o que aumentaria a