

ATA DA 4ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CAP - CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA.

DATA : 14.05.96
HORÁRIO : 14:00 horas
LOCAL : Centro Administrativo Dr. Luiz Antonio Amatuzzi de Pinho

Sob a presidência do Comandante Fausto Calazans de Toledo Ribas Júnior e contando com a presença dos Senhores Conselheiros, todos constantes do Livro de Presença, foi realizada a 4ª Reunião Extraordinária do CAP, com a seguinte Ordem do Dia: “**Dragagem - Situação Atual**”.

Na abertura dos trabalhos da reunião, o Sr. Presidente, referiu-se aos resultados da dragagem, a serem apresentados pela APPA, e motivo da presente Reunião Extraordinária.

Em seguida justificou as ausências dos Conselheiros, Pedrinho Antonio Furlan, Luiz Phillippe de A. O. Figueiredo, Arivaldo Barbosa José e Wilson Moraes da Silva e concedeu à palavra ao Conselheiro e Superintendente da APPA, José Anibal Petraglia, que disse ter, após várias tentativas, viabilizado uma reunião com a Boskalis e a DHN, para constatação do resultado da dragagem apresentado. Disse que era sua intenção apresentar esses resultados, há mais tempo, ao CAP e, se não o fez foi porque desejava uma definição.

Referindo-se ao pedido do Bloco dos Operadores Portuários, que solicitava para que, na reunião que fosse analisar os resultados da dragagem, estivessem presentes representantes da Boskalis e da DHN, e como já havia sido estabelecido por decisão do Conselho, solicitou reconsideração desse pedido e daquelas presenças.

Em seguida, o Conselheiro fez um relato sobre a sua participação na resolução e no encaminhamento dos vários assuntos que

assoberbam a sua administração, e entre eles a dragagem. Sobre a dragagem, disse ter feito o melhor equacionamento possível, que a atual situação exige definição e que o CAP, através da APPA, está legalmente constituído. Disse que fará a apresentação dos resultados e, que a decisão dos rumos a tomar, pertence ao CAP.

O Conselheiro em seguida passou a fazer sua exposição e começou referindo-se ao Edital de Concorrência Pública, da Dragagem do Canal de Acesso e Bacia de Evolução, destacando o objeto da licitação: "Execução dos Serviços de Dragagem e Manutenção do Canal de Acesso e Bacia de Evolução".

Depois, referiu-se que, para o aprofundamento, além do contrato, a firma Boskalis queria um aumento de 100% e que o Conselho decidiu não aceitar o pretendido por aquela empresa e manter o Contrato.

O Superintendente fez alusão a todos itens do Edital de Concorrência, citando exigências da capacidade técnica. Depois disse das razões de ter feito Concorrência Nacional e enunciou os percalços ocorridos com o DEPREC no Rio Grande. Disse que manteve a Concorrência a nível nacional, apesar da imposição para ser feito Contrato de afretamento. Destacou que a Boskalis tentou isso, mas a APPA não concordou.

Complementou, dizendo que no Edital estavam previstas todas as condições para realização da dragagem.

Falou sobre o prazo para a mobilização dos equipamentos e prontificação de todos os serviços preliminares, em 30 dias, e os serviços de dragagem propriamente ditos, inclusive, desmobilização, 180 dias corridos, ambos contados da data do recebimento por parte da contratada, da Ordem de Serviço expedida pela APPA.

Depois, disse que a APPA ainda está dentro desse período de 180 dias, previsto no Contrato.

O Superintendente lembrou que o Edital é de julho de 94 e que sua administração já o encontrou em andamento e que pôde alterar somente o que a Lei previa, ainda que a idéia tivesse sido de alterá-lo no

seu todo. Em vista disso, restou, para a APPA, apenas a alternativa de criar condições de fiscalizar o que estava previsto no Edital.

O Superintendente mencionou, depois, as penalidades previstas.

Disse que os serviços, após a sua conclusão, serão recebidos em caráter provisório pelo período de 6 meses, findos os quais, poderá ser feito o recebimento definitivo.

Descrição dos Serviços Previstos: Canal de acesso, 13,00 metros de profundidade, com largura de 200 metros. Canal Interno 12,50 metros de profundidade e com largura de 150 metros.

O Superintendente lembrou ao Conselho a importância que tem num projeto de dragagem as questões do talude, do empolamento e a salinidade vigente, que se apresentaram diferentes do canal de acesso e Bacia de Evolução, ressaltando o Convênio com a Universidade Federal do Paraná, já autorizado pelo CAP, tendo em vista possibilitar o conhecimento das características físicas da Baía de Paranaguá.

Em função das questões não previstas do talude, empolamento e salinidade, para uma dragagem, em termos relativos de 2 milhões de metros cúbicos previstos na dragagem inicial, há necessidade, em termos absolutos, de se licitar 3 milhões de metros cúbicos, pelos problemas que aquelas questões ocasionam.

O Conhecimento desses problemas, o Sr. superintendente disse ter sido possível, em razão da presença da Marinha, na fiscalização.

O Superintendente referiu-se à tolerância vertical estabelecida em meio metro de super escavação etc., dizendo que, na próxima dragagem, a tolerância que a APPA vai aceitar será de 20 centímetros.

Em seguida, informou que, no próximo Edital de Dragagem, a Marinha participará de sua confecção, o que não aconteceu no presente caso, cujos procedimentos estabelecidos vêm desde 1994.

Depois, o Superintendente referiu-se a área, tendo o Sr. Presidente, em aparte, dito o seguinte: Que a área de despejo foi estabelecida em cumprimento a uma determinação do Ministério da Marinha, que determinou que as áreas de despejo eram de responsabilidade da Capitania dos Portos e que elas fossem estudadas e estabelecidas em conjunto com os órgãos de defesa ambiental. Essa determinação deu causa à reunião do dia 7 de fevereiro de 1995 com o IAP, o IBAMA, APPA, Capitania, Praticagem, no sentido de, ouvidos os órgãos do Meio Ambiente, traçar novas áreas. Foram escolhidas uma área externa, "ALFA", destinada a atender o Canal da Galheta, e o trecho do canal até a altura das bóias 18, 19 e depois restabelecendo uma área interna já utilizada em dragagens, em anos anteriores, para lançamento de resíduos de dragagem, a área "ZULU" para atender, o trecho do canal, das bóias 18, 19 até as 31/32 e Bacia de Manobra.

O Superintendente fez ainda algumas considerações sobre o Edital e a concorrência, até a abertura das propostas que, ao final, revelou a Boskalis como vencedora. Sua proposta era a seguinte: Data 14 de março/95. Preço global R\$ 4.350.000,00; validade, 60 dias; mobilização, 30 dias; desmobilização 125 dias corridos; ambos contados a partir do recebimento do serviço.

A partir daí, ocorreram vários questionamentos administrativos dos concorrentes, até que o processo se encerrou e a APPA pôde começar o processo de dragagem.

O Superintendente leu, em seguida, cláusulas do Contrato de Manutenção assinado com a Boskalis, onde estão estabelecidos todos os procedimentos que orientaram a Dragagem e que tem a fiscalização da DHN e do próprio pessoal técnico da APPA, tendo sido feita alteração na parte relativa a desmobilização que passou para 180 dias.

Em seguida, o Superintendente reportou-se ao termo Aditivo referente à dragagem dos berços com o equipamento "ARADO" etc... autorizado pelo CAP, dizendo que, ao final, o contrato com a Boskalis estabeleceu um volume de dragagem de 2 milhões de metros cúbicos nos, Canal de Acesso, Canal Interno, Bacia de Evolução, além de limpeza dos berços com o equipamento "ARADO", que, no final, não foi liberado pela Receita Federal, à tempo, para a dragagem dos berços.

Em seguida, referiu-se ao pessoal envolvido na dragagem.

O Superintendente destacou que, todo o relacionamento com a Boskalis, foi feito em função da Lei e, que as questões envolvendo o que estava embaixo d'água, sofreram um acompanhamento efetivo por parte da APPA, senão fugiria do controle. Como a APPA e a DHN fecharam o cerco na maior parte das questões, a Boskalis começou a criar problemas, fato que determinou um encontro no dia 13 de janeiro, entre a APPA a DHN e a Boskalis, de forma a equacionar as questões. Eles queriam um empolamento de 20% geral, mas a APPA e a DHN estabeleceram 15% de empolamento na Bacia de Evolução e 8% no Canal de Acesso. Depois, disse que todos os referenciais de fundo de mar foram estabelecidos pela Marinha.

Durante os trabalhos de dragagem, a empresa Boskalis pode sentir a presença da fiscalização da APPA e da DHN. Eram feitas 10 medições/dia e os pagamentos eram feitos em função daquilo que era realmente retirado do mar. O Superintendente destacou que ocorreram várias reuniões e, em todas elas, foram feitas Atas que foram encaminhadas à Boskalis, na Holanda. Depois, informou sobre a mudança da draga, que ocorreu em razão dos retardamentos já enumerados e que ultrapassaram os 60 dias da proposta. Seria, inicialmente, a draga Cornélia, depois, foi indicada outra. Mas, aí, ocorreu novo postergamento e a Boskalis se utilizou da draga "Lelystad", que estava em Rio Grande. A APPA autorizou essa draga.

O Superintendente falou do trabalho realizado pela Boskalis e sobre os resultados, insistiu com a Boskalis, ao longo do período que,

independente do que ela dissesse sobre os resultados, iriam prevalecer sempre os dados e a posição da DHN.

A DHN fez o levantamento batimétrico e, como é um resultado internacional de homologação, ela necessitou de mais tempo para prontificá-los. Nesse ínterim, a Boskalis deu seu trabalho por concluído, não tendo nada mais a fazer. O Superintendente, então, alertou que o Contrato precisava ser cumprido e que para ele valiam os resultados da Marinha. Esse Contrato continua em vigor, todavia, a draga se encontra docada no Rio de Janeiro.

Quando o resultado oficioso saiu na Marinha, a DHN fez questão de avisar a APPA, que haviam alguns pontos que não estavam de acordo com o Contrato e, o Superintendente resolveu aguardar o resultado oficial e que quando ele chegou, verificou-se que era conflitante com os resultados apresentados pela Boskalis. Diante disso, o Superintendente agendou reunião com a Boskalis, o pessoal da APPA e da DHN, para o dia 06 de maio/96. Nessa reunião, o pessoal da Marinha trouxe toda a documentação com levantamento etc... e a Boskalis veio com o Engenheiro e mais nada. Na conferência dos dados, a Boskalis não os possuía e por isso ficou sem condições de questionar a Marinha.

Em seguida, o Sr. Superintendente destacou que a Marinha detectou algumas batimetrias de 8, 9 metros de profundidade (pequenas áreas), inclusive, na margem SW, junto à bóia nº 4 do Canal da Galheta e o Sr. Capitão dos Portos, também, detectou alguns pontos com 12,00 metros de profundidade e, que a Boskalis vai ter de dragar onde for necessário. Depois, disse que a DHN autorizou uma pequena inclinação no eixo do Canal de maneira a prover uma navegação segura, mas insistiu que a APPA deve exigir que a Boskalis drague as áreas indicadas pela Marinha, ou o que falta, para cumprir o Contrato.

Indagado pelo Conselheiro José Luiz Boabaid se a dragagem estava concluída, a luz das explicações, o Superintendente respondeu que não. Que está em andamento.

Depois, o Superintendente comentou os critérios técnicos adotados pela Boskalis, que diferem da DHN na apreciação dos resultados.

A divergência dos resultados leva, segundo o Superintendente, à uma situação : O Edital dá 180 dias e ele acaba no dia 28/05/96, depois disso a APPA tem 6 meses para dar como concluída a obra, porém, segundo a sua avaliação, submetida ao CAP, é pensamento do porto entrar com uma Medida Cautelar e que irá a Holanda, onde pretende conversar com a direção da Boskalis a fim de acertar as ações futuras para o cumprimento do Contrato. Pelas palavras do Engenheiro responsável por esse trabalho, eles vão cumprir o Contrato, só que o Superintendente diz ter preocupação que a Boskalis esteja esperando vencer os 180, dias e, depois, para acertar mais 180 dias, protelando o processo.

Em seguida, mostrou ao CAP a Medida Cautelar já pronta para o Conselho manifestar-se; se prefere discutir administrativamente, ou adotar a medida judicial. Depois, disse que defende a medida judicial, como a mais correta, pelas garantias que a mesma oferece. Sobre o calado, disse que se manifestará após.

O Sr. Presidente lembrou que, conforme determina a Lei 8.630/93 o calado será estabelecido pela APPA através de Portaria, sob coordenação da Autoridade Marítima e que já existe um trabalho conjunto com representantes da Capitania, da APPA e da Praticagem, desde outubro/95 e que já existe uma minuta pronta deste documento, aguardando apenas o resultado da dragagem.

O Conselheiro José Luiz Boabaid manifestou-se a favor da Medida Cautelar defendida pelo Superintendente da APPA.

O Conselheiro José Carlos Gomes Carvalho também disse estar a favor da Medida Cautelar e solicitou que fosse esclarecido no Contrato, a parte em que afirma que os serviços serão recebidos em caráter provisório e que a APPA procure salvaguardar os 180 dias que tem para fazê-lo. O Conselheiro deseja saber se não haverá um adicional para terminar o serviço contratado.

O Superintendente informou que deseja que a Boskalis venha e drague tudo o que precisa.

Depois, respondendo o Conselheiro José Luiz Boabaid, disse que a questão do calado será discutida em seguida, após toda a explanação sobre a dragagem.

O Conselheiro Carlos Roberto Frisoli, disse que os Operadores Portuários contrataram um técnico em dragagem para assessorá-los e, nessas condições, reclamou que ele não tem sido chamado para reuniões que se fazem a respeito da dragagem.

O Superintendente informou que a análise de todo o processo está aberta ao técnico dos Operadores Portuários e, no momento oportuno, ele será chamado pela APPA. Repetiu o que dissera, em setembro do ano passado, que o CAP é soberano para discutir as coisas relativas ao nosso porto. Depois enfatizou que o representante dos Operadores Portuários tem livre acesso e não só ele, como da mesma forma, o representante dos Trabalhadores e os demais interessados.

O Sr. Presidente, referindo-se a reivindicação do Conselheiro Frisoli, disse que, no futuro, quando for para estabelecer os calados do Porto de Paranaguá, as entidades que desejarem participar poderão fazê-lo.

O Conselheiro Carlos Roberto Frisoli, na continuação, indagou quanto será o calado máximo, quanto falta dragar e se o aditivo do Contrato já autorizado pelo CAP, de 25%, vai permitir o aumento do calado pretendido e que é importante saber-se o que o Conselho deseja em termos de calado.

Respondendo o Superintendente realçou que, a licitação foi feita para a manutenção do Canal de Acesso e Bacia de Evolução, e o Edital previsto de 12,30 e 13,00 metros de profundidade, respectivamente.

Em seguida, reportando-se às determinações da Lei, o Superintendente disse ser de muita responsabilidade a APPA estabelecer o calado, daí o seu interesse em mandar dois técnicos do Porto ao Rio de Janeiro no Instituto Nacional de Pesquisas Hidrográficas, de maneira que, vista a situação da dragagem de manutenção, determinar quais os calados previstos.

Após isso, serão apresentados ao CAP os calados previstos e as respectivas restrições.

O Sr. Presidente lembrou, que no trecho das bóias 9, 10, 11, 12, 13 e 14 a profundidade é de 12,00 metros, tendo o Sr. Superintendente respondido que o serviço deverá ser completado, de acordo com o Contrato.

O Sr. Superintendente observando que não é hidrógrafo e muito menos especialista em dragagem, referiu-se a uma reunião na Capitania que reuniu num quadro sobre "Normas de Tráfego", condições para o Canal da Galheta, Canal Interno e Bacia de Evolução, e que ficou assim: Para o calado de 37 pés; mais Squat (inclinação do navio carregado) 3 pés; mais Arfagem 8 pés; sendo necessária uma profundidade técnica de 48 pés; ou 12,50 metros de profundidade, para saída com preamar obrigatória e restrições com mal tempo.

Em seguida o Superintendente referiu-se a proposta de dragagem da APPA para 1998, autorizada pelo CAP, cujos Operadores vão continuar recolhendo o Fundo de Dragagem. A proposta é ter 41 pés de calado, sem restrições.

O Sr. Presidente disse que não temos conhecimento ainda do efeito das ondas no Canal da Galheta, que é a área do canal mais importante na saída dos navios, por isso foi sugerido o Convênio com a Universidade Estadual do Paraná, para realização de projetos e entre eles, o de "ondas".

O Sr. Superintendente disse que após a dragagem de manutenção teremos: para o calado de 37 pés, Squat de 3', mais profundidade técnica com 13 metros, 43 pés de profundidade (profundidade real), 3 pés na preamar. Depois, referindo-se aos 41 pés de calado, a sua pretensão é, após análise do INPI, propor calado de 37 pés com algumas restrições; 39 pés de calado com outras e 41 pés de calado com outras.

Essa será a sua proposta após a dragagem.

Para 41 pés de calado, em qualquer tempo, e, em qualquer situação, teremos que levar a profundidade para 14,5 metros no Canal da

Galheta, mas isso somente ocorrerá em 1998. Aí, não existirão restrições de nenhuma ordem.

Respondendo ao Conselheiro José Luiz Boabaid, o Superintendente enfatizou que a aspiração foi sempre 41 pés de calado, mas o Contrato de Dragagem foi apenas de manutenção.

O Sr. Presidente perguntou qual a situação da dragagem atual do canal, desde a Bacia de Evolução até as bóias 1 e 2 do Canal da Galheta, e qual a menor profundidade encontrada.

O Superintendente demonstrou, em planta batimétrica da DHN o local onde houve maior assoreamento e onde as profundidades são menores cerca de 12,00 metros de profundidade, mas que deverão ser dragadas.

O Sr. Presidente, evocando a qualidade, de Capitão dos Portos, informou, ao Conselho, que a Marinha já autorizou que a bóia n° 4 seja movida para dentro do canal para proteger a navegação dos pontos com profundidades inferiores a 12,00 metros e a bóia 3 afastada mais para nordeste, a fim de que, apesar do Canal da Galheta não ficar retificado, garantir 12,5 metros. Alertou, que no trecho seguinte do Canal, entrando na Baía, entre os pares de bóias n°s 9/10 e 11/12, existem profundidades, no meio do canal com 12,00 metros, apresentando restrições para a navegação de navios com calado de 37 pés.

Depois, destacou que vai haver necessidade de uma redragagem no trecho entre as bóias 9 e 10, e 11 e 12, com o propósito de sanar a restrição, atualmente existente, para o calado de 37 pés.

O Superintendente destacou o aprendizado e a experiência com essa dragagem, depois enunciou os pagamentos efetuados à Boskalis, à luz das batimetrias que contaram com o apoio da DHN em todas as ocasiões.

O Sr. Presidente indagou do Sr. Superintendente quais as linhas de ação para que o porto atinja os objetivos colimados pelo CAP e considerou que o esforço de dragagem para isso não será muito grande.

O Superintendente informou que foram dragados um total de 1.926.000 metros cúbicos e que no Edital não foi previsto o empolamento do gradiente etc... e que para tirar dois milhões de metros cúbicos, teria de ter licitado 3 milhões e que foi feito milagres para alcançar o que já foi alcançado.

Depois, disse que a DHN estima que para ser dragado para 13,00 metros o Canal da Galheta e 12,50 metros, o restante do Canal de Navegação, vão ser preciso dragar de 60 a 100 mil metros cúbicos, e que há recursos para cobrir a despesa decorrente, dentro do Termo Aditivo.

O Superintendente fez uma proposta ao Conselho, para na próxima dragagem, será aditivar metro cúbico, porque a DHN estimou no início que era necessário dragar 1 milhão e 300 mil metros cúbicos, porque não tinha conhecimento da situação do empolamento na dragagem etc...

Em seguida, o Sr. Superintendente disse não existirem condições legais de aditivar, em dinheiro, o que exigiria nova licitação etc..., mas tem condições, em caráter emergencial, de aditivar 500 mil metros cúbicos para dar cobertura.

Disse que vai envidar esforços administrativos e judiciais, no sentido de fazer com que a Boskalis complete o trabalho contratado.

O Sr. Presidente relatou que, no dia 22 de maio de 95, foi assinada uma ATA entre a Praticagem, a APPA e a DHN, onde a profundidade estabelecida do Canal da Galheta foi de 12,50 metros. Na reunião do dia 13 de janeiro de 96, já com 30% da dragagem em andamento, foi que a DHN tomou conhecimento que, pelo Edital da APPA e Contrato com a Boskalis, que ficara estabelecido 13,00 metros para o Canal da Galheta. Esse meio metro, que não havia sido levado em conta pela DHN, apresentou mais metragem cúbica para a dragagem. A DHN também não havia levado em conta dragagem nas áreas "ALFA" e "GOLF", depois do berço 1 e em direção ao fundo da baía, por isso é que apresentou o cálculo de 1 milhão e trezentos mil metros cúbicos iniciais.

O Sr. Superintendente insistiu para que o CAP se manifestasse a respeito de ser feita uma aditivação para que a dragagem seja feita em "metro cúbico". Em seguida, após a sugestão do Sr. Presidente, no sentido

de que a dragagem aditivada seja feita por "calado", o Sr. Superintendente disse que vai aguardar o retorno do técnico em hidrografia do Bloco dos Operadores Portuários, Comandante José Roberto, a fim de fazer a análise, junto com a DHN da área que precisa ser dragada. E, nessas condições, se for o caso de fazer emergencialmente a dragagem, ela poderá ser feita além de do que está previsto no Contrato, tendo por escopo, dragar por "metro cúbico".

O Conselheiro Carlos Roberto Frisoli, em aparte, disse que uma vez que a dragagem está sendo paga para que o canal fique com 13,00 metros, que seja dragada para ter 13,00 metros.

O Sr. Superintendente esclareceu que no Canal da Galheta, a Boskalis está obrigada a deixar com 13,00 metros de profundidade e 12,50 metros o restante do Canal de Navegação. Depois, disse que para deixar tudo com 13,00 metros, falta dragar uma pequena área de cerca de 400 metros de extensão, entre os pares de bóias nº 9/10 e 10/11 e que existem recursos disponíveis para fazer o serviço.

O Conselheiro Carlos Roberto Frisoli, depois de enumerar as dificuldades, em razão das diferenças de calado, disse que é preciso deixar tudo calando 13,00 e que esses 400 metros com meio metro para ser dragado não devem constituir empecilho.

O Sr. Superintendente lembrou que, se o CAP quiser igualar o calado em 13 metros, vai precisar fazer um aditivo emergencial, além do que já está inserido no Contrato e no Aditivo. E a saída é legal.

Depois informou, que se o CAP autorizar, a APPA irá viabilizar o processo desse acréscimo de dragagem emergencial.

O Conselheiro Silvio Gori quis saber sobre a adoção da Medida Cautelar e foi informado pelo Sr. Superintendente que essa medida tem por fim garantir a execução do restante do serviço contratado junto à Boskalis.

Diante das discussões sobre aspectos legais quanto as providências a serem tomadas para deixar o Porto de Paranaguá com profundidade de 13,00 metros em toda sua extensão, o Sr. Presidente, repetindo, disse que o CAP tem mais dois passos a realizar. Um é obrigar a

Boskalis a cumprir o Contrato, o outro é procurar um mecanismo legal e que a APPA deverá contar com a colaboração de todos os Blocos.

Ficou acertado que o Grupo de Estudos Econômicos Estratégicos, formado por quatro Conselheiros, mais o técnico em hidrografia contratado pelo Bloco dos Operadores Portuários e a APPA, juntamente com a DHN, deverão tomar providências, tendo em vista, a dragagem emergencial para tornar com 13,00 metros a profundidade real de todo o acesso marítimo ao Porto de Paranaguá.

Foi aprovado por consenso dos Senhores Conselheiros, a adoção da **Medida Cautelar**, proposta pelo Superintendente tendo em vista preservar os direitos da APPA no Contrato com a Boskalis e que se referem a conclusão dos trabalhos de dragagem.

Também foi aprovado por unanimidade dos Conselheiros a continuidade da dragagem em caráter emergencial, dos restantes 400 metros e o que for necessário fazer para que os 13,00 metros de profundidade desejados sejam conseguidos. A realização da obra se dará com recursos do Fundo de Dragagem.

Na continuação, o Sr. Presidente deu conhecimento que a transmissão do cargo de Presidente do CAP, será realizada após a nomeação do novo Presidente, pelo Exmo. Ministro dos Transportes, e a solenidade correspondente, será marcada logo a seguir.

Retornando a palavra ao Sr. Superintendente, este informou que recebeu da Tibagi Serviços Marítimos informações de Custos de dois Navios (Marshal Grechko e Mont Olympus) e em função deles, mandou fazer na APPA um levantamento de Carga Geral etc., e tudo o que competia a APPA faturar. Disse que está encaminhando os documentos, ao CAP, a fim do Conselho analisar o assunto.

Depois, deu conhecimento que recebeu uma confirmação que a "Centro Sul" terá seu terminal devolvido à APPA e que foi impedido o seu aforamento, da mesma forma que o pedido de aforamento, da "Latin American" Group, e que o Ministério dos Transportes respondeu ao SPU, de que qualquer pedido de aforamento de área, terá que passar pela Autoridade Portuária e o CAP.

Depois, destacou o processo de transição, pelo qual passa o Porto de Paranaguá, e que, no momento envolve o SINDOP e o Sindicato dos Estivadores e que devemos pensar o Porto de outra maneira. Disse que o Porto de Santos estão reduzindo seus custos, enquanto que, em Paranaguá os terminais (segundo informações) está pretendendo aumentar seus preços em mais de 1 (um) dólar, e que a APPA está propensa, após estudos com os demais segmentos de reduzir a Tarifa de Carga Geral, de forma a não prejudicar os Trabalhadores e Usuários da APPA, e até para que o Porto não perca mercados.

Nada mais havendo a tratar o Sr. Presidente agradeceu a presença dos Conselheiros, dando por encerrada a **Reunião Extraordinária**, 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 Petrágia
Carlos Antonio Tortato
José Silvio Gori
José Arnaldo Reichert
Antônio Jairo Matoso
José Carlos Gomes Carvalho
Júlio Monteiro de Souza
João Gilberto Cominese Freire
Carlos Roberto Frisoli
Divaldo Corrêa
José Luiz Boabaid
Vilmar da Cruz e Silva
Luiz Ivan de Vasconcellos
Carlos de Oliveira da Velha Filho
José Roberto de Almeida Corrêa