

**ATA DA 11ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO
CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA
DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL,
REALIZADA NO DIA DEZENOVE DO MÊS
DE MAIO DO ANO DE DOIS MIL E VINTE E
DOIS.**

Ao décimo nono dia do mês de maio do ano de dois mil e vinte e dois, às dez horas, na forma presencial, após o relaxamento das normas relacionadas ao COVID19, pois a Pandemia encontra-se controlada, realizou-se a 11ª Reunião Ordinária do **CAP PSFS – Conselho de Autoridade Portuária do Porto de São Francisco do Sul** no Auditório da **SCPar Porto de São Francisco do Sul**. Encontravam-se presentes os **Conselheiros do Poder Público**: Dr. Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques (Membro Titular SNPTA / Presidente do CAP), Dr. Cleverton Elias Vieira (Membro Titular – Presidente da SCPar PSFS), Roberto Hammerschmidt Estrugala (Membro Suplente – Receita Federal), Vladimir Arthur Fey (Membro Suplente – Diretor de Administração e Finanças da SCPar PSFS), Vice-Prefeito Sérgio Murilo de Carvalho Oliveira (Membro Suplente – Município SFS); **da Classe Empresarial**: Jorge Tacla Filho (Membro Titular – AEB), Luiz Felipe Oliveira (Membro Suplente – SINPOSF); **dos Trabalhadores Portuários**: Flávio Tascheck Rosa (Membro Titular – FNP), George Willian Wulff (Membro Suplente – FNP). Também presentes os **convidados permanentes**: Cássio José Alves Camargo Vieira Gomes (ANTAQ), Dina Pessoa Mota (representante do Terminal Gás Sul – New Fortress Energy) e **demaís convidados** que assinaram a lista de presença, entre eles o Diretor de Operações e Logística da SCPar PSFS Sr. Reinaldo Antonio Ferreira de Lima.

Dando início à reunião, seguindo a Pauta, o Presidente do CAP, **Dr. Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques**, cumprimentou e agradeceu a presença de todos. Após a verificação de quórum, o Presidente do **CAP PSFS** expôs que a 10ª ATA da Reunião anterior foi disponibilizada, como de praxe, via e-mail, a todos os Membros. A referida ATA foi aprovada, pois não houve ressalvas, sendo assim ele solicitou a assinatura da mesma ao final da Reunião, para que a mesma seja publicada no site do Porto. Dando continuidade, quanto a apresentação dos membros presentes, o **Dr. Alessandro** destacou a participação e deu as boas vindas ao novo convidado permanente do importante empreendimento Terminal Gás Sul – Empresa New Fortress Energy, que está se instalando na cidade, sendo que a Sra. Dina Pessoa Mota – Gerente de Operações Marítimas, representando o Diretor Edson Real, fez sua devida apresentação. A Quanto ao próximo item IV da Pauta, relacionado a “leitura de eventuais documentos recebidos pelo Conselho”, o **Dr. Alessandro** expôs sobre o recebimento do Ofício n. 003/2022 do SINPOSF que trata do assunto da Fiscalização da Receita Federal com a Inspeção para licença do Gate-In, passando a palavra ao Presidente da SCPar PSFS – **Dr. Cleverton Elias Vieira** para que a Autoridade Portuária pudesse fazer uma exposição sobre o referido assunto. Assim o **Dr. Cleverton** fez um histórico tratando sobre o item IV e V “Abertura efetiva do Gate-In”, destacando a dificuldade em concluir e implementar de fato o novo Gate, pois a SCPar PSFS está com um Projeto em andamento “da automação” desde o ano de dois mil e dezenove, quando do fechamento do Portão Cidasc, abertura do novo gate, onde foi feita toda a estrutura e foram colocadas as balanças, faltando então a parte da automação. Destacou que a Gestão da SCPar PSFS, vem dando prioridade absoluta ao assunto desde outubro de 2021, buscando a abertura definitiva do Gate-in, dentro do que a Legislação impõe quanto aos procedimentos. Expôs ainda, o **Dr. Cleverton**, que havia uma abertura provisória concedida pela

Receita Federal em março de dois mil e vinte um, vencendo em novembro de dois mil e vinte um, com o compromisso a época que seria feito a automação do Gate-in com a implantação de todos os sistemas de controle de acesso, de segurança e de integração ao sistema aduaneiro, porém não foi possível a concretização dos itens no tempo concedido e a abertura precária foi cancelada no mês de novembro de 2021 pela Receita Federal, gerando muitas dificuldades para todos os segmentos da área portuária, por conta da volta da operação do Porto somente com os dois gates antigos, sendo que nesse mesmo contexto houve uma alteração na sistemática da Receita Federal com a implantação de uma Comissão de Alfandegamento Regionalizada, que passou a responder por todos os Recintos alfandegados de Santa Catarina, com uma nova perspectiva e modo de ação, onde gerou duas Intimações ao Porto, para a correção de uma série de inconsistências em relação ao cumprimento das Portarias de Alfandegamento do Porto. Como se trata de atividade essencial para o funcionamento e para o trabalho de todos da comunidade portuária, explicou o **Dr. Cleverton**, o Porto procurou dentro das suas condições priorizar o que foi solicitado nas referidas intimações, sendo uma das ações a integração e automação do Gate In e também um trabalho em conjunto com os Operadores portuários, de reorganização das cargas armazenadas dentro do Porto, buscando também fazer a segregação e operação adequada. Inclusive a seguir o **Dr. Cleverton** fez um agradecimento formal aos mesmos, aos trabalhadores portuários e à equipe do Porto pelo trabalho em conjunto, vencendo o desafio colocado pela Receita Federal, pois em uma das primeiras conversas com a Comissão de Alfandegamento da Receita Federal o **Dr. Cleverton** citou que ouviu algo desafiador da Comissão a época: *"São Francisco do Sul é tudo, menos um Porto Organizado"* e compreendendo não como uma crítica sem razão, mas como um desafio para o Porto demonstrar que não era bem assim, houve esse esforço em conjunto e refletiu no último Relatório da Receita Federal que autorizou a abertura provisória de uma balança do Gate In, até que seja concluída a parte da automação, onde a Receita expôs que o Porto deu provas que há várias ações em andamento, como a organização de cargas, pinturas de faixas, revitalização de asfalto, intervenções no Terminal Graneleiro, demonstrando que o Porto está conseguindo fazer uma transformação e adequar o Porto ao marco regulatório devido, sendo uma questão básica, pois sem o Porto ter aderência ao marco regulatório dos órgãos intervenientes ele não pode funcionar. O **Dr. Cleverton** também registrou a parceria efetiva da Receita Federal – Delegado Claiton, Delegado Adjunto Roberto e da Comissão de Alfandegamento que num postura pró ativa e colaborativa, além do seu dever funcional de fiscalizar ajudado muito o Porto no sentido de orientar e apresentar alternativas e buscar soluções, destacando a importância do trabalho conjunto com os órgãos intervenientes. Observou ainda, que o Contrato de automação do Gate In foi cumprido em sete de maio de dois mil e vinte dois, faltando apenas a instalação das cancelas e os testes para demonstrar à Receita Federal que o Gate In estará funcional, sendo que também está sendo concluindo uma atualização no gate atual (Gate 1) que será somente de saída para tudo funcionar plenamente, do ponto de vista de equipamentos e sistemas. O **Dr. Cleverton** também expôs que há a previsão para meados ou final do mês de junho de dois mil e vinte e dois a obra estar completa tanto do Gate 1 quanto do Gate 2 com a integração de entrada e saída, para que a seguir o Porto possa solicitar à Receita Federal a abertura das outras duas balanças do Gate In, destacando que a Receita Federal autorizou a abertura de uma das balanças, sendo notório o quanto esse fato ocasionou no ganho operacional. Lembrou ainda, o **Dr. Cleverton**, que o Porto terá então a parte física dos Gates completas, mas não tem hoje pessoal suficiente no quadro próprio do Porto de operadores e digitadores de balança, então foi lançada uma Licitação para contratações de vinte Digitadores, e assim haverá Equipe própria e terceirizada *full time*, vinte quatro horas, sete dias por semana para que não se tenha nenhum problema na operação das balanças e acessos. Também destacou que está sendo contratado um reforço para o sistema de vigilância do Porto de mais quinze postos físicos, pois a Guarda Portuária própria é insuficiente no seu quantitativo para garantir a segurança do recinto, observando que os quinze postos de vigilância orgânica ficarão sob a supervisão e controle da Guarda Portuária e farão essa gestão integrada de segurança de controle de acesso e de mercadorias. O Presidente do CAP, **Dr. Alessandro Rodrigues de Lemos Paula**

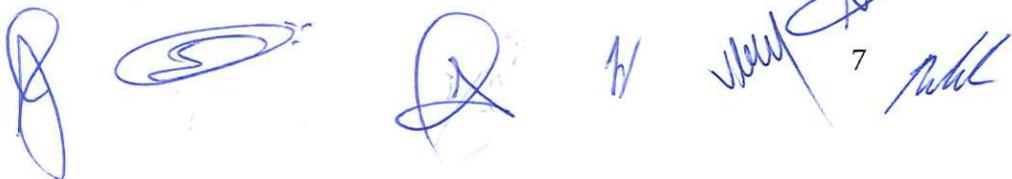
Marques, parabenizou à Autoridade Portuária e os Operadores Portuários que insistem nesse importante pleito permanente da Pauta do CAP PSFS e deixou aberta a palavra. O **Sr. Luiz Felipe Oliveira** destacou, como participantes do SINPOSF e usuários, que acredita haver um ganho de trinta por cento no mínimo, na produtividade e quanto a questão da contratação dos digitadores será fundamental para solução do problema que se vive no dia a dia, principalmente nos finais de semana, com questões de carga horária onde há dificuldade para manter os postos completos. A seguir o Presidente do CAP, **Dr. Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques**, mencionou o item seis da pauta, sobre a retirada efetiva do “cucuruto”, pedra entre os Berços 101, 102 e 103 e passou a palavra para a autoridade portuária. O Presidente da SCPAR PSFS **Dr. Cleverton** expôs que a expectativa de solução do referido assunto se estende há anos e atualmente houve a emissão da Licença Ambiental, sendo que já havia sido contratado o Projeto e o Edital estava pronto, porém houve a necessidade de atualização dos valores para lançamento do Edital até trinta e um de maio de dois mil e vinte dois, contando que no segundo semestre essa obra de derrocagem já esteja concluída. A seguir, o Diretor de Operações e Logística da SCPAR PSFS **Sr. Reinaldo Antonio Ferreira de Lima** complementou que seria mais apropriado no segundo semestre a referida obra, por conta de readequações em atenção às atracações e movimentações, destacando um dos itens a serem readequados que são os custos que o Porto irá arcar de um dia parado da Empresa de Engenharia contratada por exemplo, por conta de uma atracação programada, onde assim que a Empresa estiver contratada deverá ser feito junto com os Operadores Portuários um cronograma de execução, observando ainda, o **Sr. Reinaldo Antônio Ferreira de Lima (Diretor Ferreira)**, que a pedra do Berço 102 (evidenciada na dragagem) e a do Berço 201 são alvos de outro Projeto Executivo, pois prudentemente não foram inclusos no processo do Berço 101 já em estágio avançado e consolidado no IBAMA e assim houve a preferência pelo início de abertura de outros Projetos Executivos distintos para o 102 e 201. Dando sequência o Presidente do CAP, **Dr. Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques falou sobre** sobre os itens sete e oito da Pauta, quanto a Licitação do Terminal Graneleiro e do Berços 401, observando que ele está na Secretaria Nacional de Portos como Coordenador Geral de Modelagem e Arrendamentos Portuários, que é a Coordenação Geral que trata junto à ANTAQ, SFPP, EPL, TCU de todos os arrendamentos portuários do País e destacou que desde 2013 até 30.03.2022 foram realizados 53 Leilões Portuários em cerca de doze Portos Organizados, com investimento estimado em sete bilhões, sendo que dos 53, 37 foram realizados de 2019 até 2022. Expôs ainda, o Dr. Alessandro, que causou surpresa a ele foi o fato de que quanto aos Portos de Santa Catarina apenas houve um leilão portuário do Terminal Graneleiro de Imbituba, na forma simplificada, com investimento de aproximadamente vinte cinco milhões de reais, observando que em nenhum outro Porto Delegado houveram projetos, considerando que a Autoridade Portuária de São Francisco do Sul tem a delegação de competência para conduzir esses arrendamentos. O Dr. Alessandro explicou que foi reforçado para a Autoridade Portuária a necessidade de cumprir o cronograma que há no anexo do Convênio de Delegação, que é fazer os arrendamentos do Terminal Graneleiro e do Berço 401, sendo que a SNPTA - Ministério da Infraestrutura encaminhou ao Ministério da Economia para o Programa de Parceria de Investimentos a necessidade de qualificação do Projeto do Terminal Graneleiro de São Francisco do Sul como prioritário que gerou um Decreto Presidencial qualificando-o desta forma. A seguir a palavra foi passada ao Presidente da SCPAR PSFS **Dr. Cleverton** agradeceu à Secretaria Nacional de Portos e ao Dr. Alessandro que vem dando suporte para que a Autoridade Portuária possa materializar a prioridade do Decreto em ação, destacando que foram feitas Licitações para contratação para fazer os EVTAS para que a Autoridade Portuária possa ter as consultorias independentes para ter o melhor produto a oferecer para o interesse coletivo para o Porto Organizado de São Francisco do Sul, comunidade portuária e município. O **Dr. Cleverton** reiterou o que o Dr. Alessandro falou, enfatizando que não houveram mais arrendamentos, pois no Porto há apenas um que tem aproximadamente vinte sete anos e é inconcebível que no modelo de exploração que pretende-se implantar, do novo marco regulatório, que permaneça-se com esses ativos sendo explorados de

maneira não aderente a esse marco regulatório, destacando que é uma prioridade da Autoridade Portuária fazer o arrendamento sobretudo do Terminal Graneleiro em razão da melhoria que irá gerar para toda cadeia produtiva local. Sendo assim, expôs o **Dr. Cleverton** que foi contratado um Consórcio de Empresas em fevereiro de dois mil e vinte dois, NCA Engenharia e SAMARCO Advogados, sendo uma consultoria integrada, isto é, além do EVTA, irão acompanhar as consultorias públicas, ANTAQ, TCU, elaboração e lançamento do Edital, auxílio em eventuais questionamentos até a assinatura do Contrato de Arrendamento. Salientou ainda, o status atual onde após visita in loco ao Terminal Graneleiro e reuniões com as Consultorias o Projeto EVTA será entregue em junho e a Audiência Pública deverá ocorrer em agosto de dois mil e vinte e dois. Destacando também que houve reunião produtiva com a RUMO, Concessionária da Ferrovia, demonstrando que o Porto está avançando com o Cronograma, observando que há prazos que fogem do controle do Porto, como do TCU e da ANTAQ, porém acredita-se na celeridade em atenção a qualidade do estudo que se espera ter e por ser o primeiro feito diretamente por uma Autoridade Portuária, sendo que num olhar otimista se espera lançar o Edital de Arrendamento do Terminal Graneleiro em dezembro deste ano, observando que antes, quando da conclusão dos Estudos, será apresentado ao CAP PSFS. Quanto ao arrendamento do Berço 401, outro ativo delegado a ser feito para que seja conduzida a licitação do Arrendamento pela Autoridade Portuária, o **Dr. Cleverton** expôs que foi dado prioridade para o Arrendamento do Terminal Graneleiro, por fazer parte do PPI, mas paralelamente está sendo feito a contratação do Estudo de Viabilidade do Berço 401, observando que houve um bom nível de interesse do mercado de consultoria, participando dez empresas, onde grande parte delas de renome, participando do certame e foi vencedora a Empresa Encomor em consórcio com a Empresa de Advocacia Amaral Paes Andrade Figueredo Advogados da cidade de Recife - Nordeste, com bastante expertise principalmente na área de Engenharia, com previsão de entrega do EVTA do 401 em setembro deste ano. O **Dr. Cleverton** observou também que esse estudo é um pouco mais complexo, por ser um Berço projetado/novo, verificando a demanda consolidada para verificar a sustentabilidade econômica e financeira do Projeto, verificando também qual o mix de carga que vai ser o perfil para esse novo empreendimento, sendo que atualmente encontra-se sendo discutido a revisão do Plano Mestre, aguardando retorno da EPL para contratação do novo PDZ do Porto. A seguir, complementando a fala do **Dr. Cleverton**, o Presidente do CAP, **Dr. Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques** expôs que em relação ao cronograma, os processos de arrendamento são realmente extensos, salientando que logo após as alterações da Lei 12.815/2013 os processos duravam cerca de dois anos desde o início da elaboração dos estudos até a realização do Leilão, sendo que o Ministério conseguiu reduzir um pouco o tempo para dezoito meses e atualmente quinze meses, sendo que caso seja um modelo simplificado reduz-se para em torno de doze meses. Expôs ainda o **Dr. Alessandro**, que para a próxima Reunião do CAP PSFS estará na Pauta, caso a ANTAQ já tenha se pronunciado com a entrega dos estudos para abertura da consulta/audiência pública, para que a Autoridade Portuária faça a apresentação de qual formato de arrendamento do Terminal Graneleiro. A seguir pediu a palavra o **Sr. George Willian Wulf** (membro representante no CAP PSFS da FNP) e questionou se junto ao estudo do EVTA está sendo verificado a questão dos trabalhadores do Terminal Graneleiro no sentido do que será feito com a mão de obra que hoje trabalha no TG. O Presidente da SCPAR PSFS – **Dr. Cleverton Elias Vieira** explicou que no âmbito do Governo do Estado de SC tem se mantido contato com a CIDASC, pois os trabalhadores do Terminal Graneleiro são vinculados à CIDASC e cedidos à SCPAR, sendo assim tem sido feito o alinhamento de alguns encaminhamentos para tentar a absorção de parte dessa mão de obra junto à CIDASC e posteriormente junto ao Grupo Gestor do Governo que coordena a relação funcional das Empresas SCPAR e CIDASC para verificação das alternativas, destacando que há a ciência e preocupação do Governo da importância econômica e social, até por conta do trabalho desenvolvido pelos colaboradores ao longo de décadas dentro do Terminal Graneleiro. A seguir o **Sr. José Manuel A. Nolasco** (Diretor da TERLOGS) pediu a palavra e questionou se em relação ao Berço 401 a mesma prioridade que está sendo dada ao Terminal Graneleiro no PPI será dada ao

Berço 401 e fez uma consideração quanto à construção do Berço 401, em mantida a sua versão estendida, vai agregar até três Berços novos ao Porto de SFS, então os quantitativos nesse estudo que está sendo feito deve considerar esse acréscimo de carga e de outras cargas, não apenas do 401. O Presidente do CAP, **Dr. Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques** respondeu, explicando que nas reuniões mensais com as pessoas que fazem parte do PPI, para vislumbrar os projetos que serão tratados como prioridade nacional, destacando que como o Terminal Graneleiro de SFS já possui sua maturidade e já tem a sua demanda garantida e considerando também que a própria Autoridade Portuária também já vinha ali fazendo investimentos e já sabe o que deve ser feito basicamente quanto aos investimentos que devem ser feitos pelo futuro arrendatário, foi dado então essa prioridade ao TG e em seguida quando o estudo do Berço 401 já estiver um pouco mais traçado, será dada a priorização, pois para priorizar precisaria das informações mínimas e expectativas do Berço 401, fato que hoje não há esses dados atualizados, sendo assim o **Dr. Alessandro** expôs que, assim que esse estudo estiver mais amadurecido, será encaminhado ao Grupo do PPI para ser qualificado, considerando que os estudos devem ser entregues em setembro, no início do primeiro semestre do próximo ano já haverão informações suficientes para a qualificação. Em seguida, o Presidente da SCPAR PSFS – **Dr. Cleverton Elias Vieira** explicou que quanto a versão estendida do Berço 401 é assunto a ser conversado com o SIMPOSF e também com os Sindicatos dos Trabalhadores, para discutir premissas importantes a serem passadas aos Consultores o Estudo seja aderente à realidade local. A seguir, o Presidente do CAP, **Dr. Alessandro** destacou o item nove da Pauta, sobre o status do Berço 201, onde o Diretor de Operações e Logística da SCPAR PSFS **Sr. Reinaldo Antônio Ferreira de Lima** expôs que conforme havia sido colocado na reunião do CAP anterior, sobre o cenário da patologia do Berço 201, a Empresa de Engenharia que está fazendo o diagnóstico e prognóstico deverá entregar os estudos consolidados em dezesseis de junho próximo. Observou, o **Diretor Ferreira**, que desde o início dos trabalhos havia uma dificuldade da Empresa em obter dados e documentos de Engenharia da época e o Porto conseguiu entregar todo esse arsenal de Documentos, Planos Plantas, que obteve junto ao Batalhão de Engenharia de Lages e junto ao DNIT em Brasília (onde também foram encontrados e resgatados documentos do Berço 101 e de obras de dragagem que houveram no passado). Expôs ainda, o **Diretor Ferreira**, que o diálogo com a Empresa de Engenharia no sentido de flexibilizar e viabilizar as restrições que temos, decorrente de manifestação da última reunião, pois atualmente o comprimento máximo que está sendo usada nas operações é de cento e noventa metros, sendo que o berço é autorizado para duzentos e vinte cinco. Então está sendo proposto junto com a Empresa de Engenharia serem realizadas atracções experimentais com LOA superior, pois já foi feita uma, porém sem utilizar os últimos três cabeços (bloco quatro), e as próximas atracções experimentais serão com navios de comprimento superior a cento e noventa, fazendo a amarração nos referidos três cabeços com o monitoramento da Empresa de Engenharia, para saber qual o risco de flexibilizar o esse comprimento e dependendo do resultado, não havendo nenhum risco adicional, com relação ao que já foi diagnosticado, será liberado o Berço até que seja planejado a execução da obra de restauração ou paralisação de evolução da patologia, pois parece ser impossível restituir o bloco na posição original, mas fazer uma obra para estabilizar o bloco é viável e exequível. Salientou ainda, o **Diretor Ferreira**, que na pior das hipóteses, numa visão pessimista, do Berço 201, numa intervenção severa, será manter o cento e noventa metros de LOA que há hoje e numa visão otimista será flexibilizar, até a execução da obra, para navios maiores de cento e noventa metros de LOA. O Presidente da SCPAR PSFS – **Dr. Cleverton Elias Vieira** pediu a palavra e fez menção sobre as questões de infraestrutura do Porto, onde observou que está sendo concluindo paralelamente ao contrato da Empresa de Engenharia, um pacote de contratações de serviços, observando a dificuldade que há no Porto de não possuir Engenheiros Civil, Elétrico e Mecânico, então com essas contratações vem ao encontro para que o Porto possa buscar mais celeridade e atuar mais preventivamente e não apenas quando ocorrerem os problemas. A seguir, o Presidente do CAP, **Dr. Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques**, expôs sobre o item dez da Pauta, “status da indicação de Membro do SINPOSF para o CONSAD da SCPAR PSFS”

observando que foi solicitado por parte da SCPAR alguns dados complementares ao indicado e a Comissão da SCPAR, assim que recebê-los e analisarem os referidos dados e documentações, atendendo às exigências da LEI 13.303, darão celeridade que o assunto requer. Na sequência, o **Dr. Alessandro** deixou aberta a palavra para o item onze da pauta que seria "Assuntos Gerais". Pediu a palavra o **Sr. George Willian Wulff** e expôs que ultimamente tem se notado problemas de logística na entrada do TESC, onde ficam muitos caminhões parados, com risco de acidente e também com a questão de atraso no descarregamento das cargas, pois se há um cronograma de descarregamento de trinta caminhões, por exemplo, citou o Sr. George, consegue-se descarregar a metade apenas e a outra metade fica ociosa. A seguir, o Presidente da SCPAR PSFS – **Dr. Cleverton Elias Vieira** se posicionou sobre o assunto, expondo a necessidade de se ter uma conversa com a Direção do TESC para buscar uma melhoria nestas questões apontadas, observando que houve uma primeira reunião com a Prefeitura Municipal sobre o acesso do Gate 3 e houve a articulação de uma próxima reunião com todos os agentes envolvidos na logística portuária, para uma conversa conjunta buscando alternativas de melhorias para esses conflitos logísticos e assim poderia ser incluído o referido assunto acima apontado, que envolve o TESC. Pediu a palavra, a seguir, o **Sr. Cássio José Alves Camargo Vieira Gomes**, da ANTAQ, expondo que esse assunto já vem persistindo por aproximadamente dois a três anos e ele propôs abrir um Grupo de trabalho ligado à Gerência de Operações do Porto para junto aos Operadores Portuários buscando definir exatamente qual é a capacidade operacional que o Porto tem e também definir janelas menores de operação, observando que deve ser dado tempo para adequação à nova realidade, mas estabelecendo janelas de quatro ou seis horas para uma melhor distribuição dos caminhões, pois hoje as janelas são muito grandes e os caminhões acabam vindo nos horários que são mais convenientes para eles. O **Sr. Cássio** explicou que esse trabalho já foi feito em outros Terminais, conversando com os envolvidos, principalmente com os Operadores Portuários e Transportadores. Reiterou, o **Sr. George Willian Wulff**, que chega a ser uma área de risco ao próprio trabalhador que não consegue ter acesso ao seu ponto de trabalho, devido ao gargalo envolvendo os caminhões que ocorre no local. A seguir o **Diretor Ferreira** complementou, informando que a TERLOGS ofereceu um estudo de ordenamento ao Porto, quanto à chegada dos caminhões no quilômetro zero, que encontra-se em análise. A seguir o **Diretor Ferreira** expôs que foi resgatado um Projeto da CEJEN de construção de um viaduto, porém há alguns óbices, como a necessidade de utilização de uma área da Poligonal, porém a ideia em conceito também é válida. Ele também deixou registrado que a proposta de organização de um Grupo de Trabalho do **Sr. Cássio da ANTAQ** é extremamente significativo. Em sequência, o **Diretor Ferreira** observou que na operação portuária ele não vê como maior problema os caminhões de grãos que vem da triagem, pois eles vêm em lotes ordenados, mas as questões das Cooperativas é bastante preocupante, pois os Operadores solicitam as quantidades de caminhões para atender aos ternos na operação e a Cooperativa libera sem conseguir um maior controle, gerando em algumas horas o acúmulo de caminhões nas vias próximas, então com a abertura do novo Gate com as Balanças será um primeiro passo, exigindo um melhor ordenamento. Complementou, o **Sr. Jorge Tacla Filho** (Membro Titular – AEB), ser preocupante o referido assunto com relação a segurança, pois exemplificou que saindo do Terminal da BUNGE, muitas vezes não se consegue ver o que vem do outro lado, onde há espaço apenas para um carro de passeio e outros vem pela contramão, pois os caminhões não ficam no acostamento, eles permanecem todos na pista, observando que há a necessidade de uma melhor fiscalização enquanto não se resolve a questão, pois pode ocorrer algum acidente grave. A seguir o **Diretor Ferreira** salientou que dentro da proposta do **Sr. Cássio - ANTAQ** pode-se trazer a Prefeitura e a Polícia Rodoviária, para em um esforço em conjunto, associado ao estudo oferecido recentemente pela TERLOGS e outras idéias. A seguir, pediu a palavra o **Sr. Flávio Tascheck Rosa**, servidor do Porto Público e Membro Titular – FNP, complementou sobre o assunto da logística dos caminhões, explicando que ocorre um gargalo desnecessário, sendo que o próprio Sr Flávio trabalha nos Gate do Porto e expôs que há os veículos das transportadoras que entram, não fazem operações e saem vazios do Porto, sugerindo uma conversa com as Empresas para evitar essa entrada e saída de

vazios ou quando da troca de motoristas, fatos que geram um maior fluxo desnecessário de de veículos no Porto e na Rodovia. Outro problema citado pelo **Sr. Flávio** foi o das triagens liberarem os caminhões ao mesmo tempo, conforme sugestão dele, poderia haver uma conversa com esses terminais para uma solução compatível. A seguir o **Sr. Flávio** também expôs sobre outro problema que ocorre nos Gates do Porto, que devem permanecer vinte quatro horas disponíveis, pois ocorre que após às dezenove horas, sábados, domingos e feriados não há supervisores ou outro profissional do Porto para dar suporte ao atendimento, principalmente quando ocorre algum problema, mesmo que simples, como por exemplo, relacionado à questões de logística, operações, como liberações feitas no sistema, com senhas, etc, havendo uma certa limitação para os servidores que estão atendendo, pois não há um suporte acessível para uma rápida e necessária solução, por isso da necessidade de ter mais supervisores nas escalas, todos os dias e em todos os horários, sendo que hoje no Gate há apenas um Supervisor. Também comentou que há servidores que chegam a ficar doze horas direto na Balança, principalmente a noite, salientando que devido ter sido reduzido o valor do adicional noturno, o trabalho noturno é algo que não chega a compensar devido o stress com os motoristas, que são frequentes, a perda da noite de sono, etc. Complementando o **Sr. Flávio** expôs que a Gestão deve considerar as melhorias no Porto, mas também as questões relacionadas ao ser humano, para que o servidor venha feliz trabalhar, possa ter recursos necessários do Setor onde atua e possa dar um melhor atendimento aos clientes. Finalizando sua fala, o **Sr. Flávio** comentou sobre a questão de um motorista ter vários agendamentos, principalmente quanto a Carga Geral, e o mesmo não ter conhecimento em qual dos agendamentos ele irá efetuar o trabalho naquele momento. O Presidente da SCPAR PSFS – **Dr. Cleverton Elias Vieira** pediu a palavra e posicionou-se primeiramente sobre o assunto das “janelas” mencionado pelo Sr. Cássio da ANTAQ e pelo Diretor Ferreira, expondo que internamente a SCPAR PSFS está atualizando, já em fase final, o Sistema Portonet para poder prever a questão das janelas com mais precisão e quanto às exposições do Sr. Flávio, o **Dr. Cleverton** enfatizou que o Porto e o Governo do Estado de SC tem grande preocupação com seus servidores, expondo que os mesmos receberam reajustes salariais significativos no ano de dois mil e vinte um, sendo que irão receber a segunda parcela em julho deste ano, observando que esse assunto pode ser tratado mais em detalhes no âmbito interno, já que tem a ver mais com a organização e administração do Porto e não com o CAP, reiterando que a atual Diretoria está sempre aberta a todos os assuntos e destacando que o Porto está fazendo melhorias paralelamente com a valorização dos servidores cedidos. A seguir o **Sr. Nolasco** pediu a palavra e teceu um comentário expondo que quanto ao cruzamento e a passagem de nível em frente aos portões do TESC, muitas vezes ocorre que o caminhão que tira madeira de dentro do Porto Público e vai entrar no TESC, não consegue virar a direita e vai na contra mão, onde há três filas para entrar na Rua Engenheira Leite Ribeiro e uma para sair. Então, explicou o Sr. Nolasco, o caminhão vai até a fila da esquerda, totalmente na contramão, para poder entrar no TESC, sendo algo muito perigoso, observando que com a abertura do novo gate, irá melhorar bastante, mas expôs que entre os gates do TESC onde estaciona-se motos, carros, etc, não deveria ocorrer pois torna-se extremamente perigoso, porque diminui-se o ângulo de curvatura dos caminhões, sugerindo então que o Porto junto a Prefeitura estudem a questão de proibição de estacionamento naquele local. A seguir pediu a palavra, o **Sr. George Willian Wulf** e expôs que a maior dificuldade que ele vê seria a organização na entrada dos caminhões na TERLOGS. A seguir o **Sr. Nolasco** esclareceu que o problema está na questão dos caminhões que vão entrar no TESC entram na contramão da fila dos caminhões que vão para a TERLOGS, informando também que a faixa da terceira pista da Engenheiro Leite Ribeiro foi investimento da TERLOGS. Então o **Sr. George Willian Wulf** se manifestou explicando que ele quis dizer que o acúmulo de caminhões que ele se refere é no portão do TESC, não da TERLOGS que sempre respeitou o espaço, com ótima organização. A seguir o **Sr. Nolasco** concluiu expondo que desde o ano de dois mil e vinte um vem se manifestando enviando ofícios ao IBAMA, DNIT, Secretaria de Infraestrutura Municipal, sem obter retorno, e agora tem enviado com cópia para o Porto, pois a preocupação maior do TERLOGS não é com o futuro Terminal de Grãos do TESC, mas



sim com relação à melhorias, que não estão previstas pelo TESC, nas vias e quanto aos locais para estacionamento e triagem de caminhões no Município, sendo que na Lei pede isso. Expôs também que a Prefeitura deu alvará sem ter essas garantias, observando que o problema de logística que se está discutindo agora vai se multiplicar por muito daqui um ano, quando o Terminal de Grãos estiver pronto, pois se não tem estacionamento e não tem triagem, ao ser feito o controle de qualidade, os caminhões vão ficar parados na BR 280. Sendo assim, expôs o **Sr. Nolasco**, que o TERLOGS solicitou ao Presidente Dr. Cleverton e ao Diretor Ferreira há a necessidade de reunião com o Porto, Tesc e Prefeitura para a busca das melhorias necessárias nas vias, pelo menos nos últimos quilômetros da BR 280, antes do Terminal de Grãos do TESC ficar pronto, senão será um caos para o PORTO, TESC, BUNGE, TERLOGS, enfim, não conseguiram trabalhar, irão ficar parados na via. Na sequência, o **Dr. Alessandro** falou que esse tema de acesso rodoviário é um tema bem corriqueiro em todos os Portos, principalmente onde há um escoamento maior de grãos sólidos, mineral e o vegetal (este que tem seus períodos), como exemplo, o **Dr. Alessandro** citou que está se vivendo essa questão no Porto de Salvador, onde estão discutindo como expandir o pátio de triagem, se ele ficará dentro ou fora do Porto Organizado, como será feito a sincronia entre todos os Terminais, por isso é interessante a formação do Grupo de Trabalho, conforme sugerido pela ANTAQ, para avaliação de onde serão esses pátios de triagem, salientando o ponto de vista dele, como Santos, Paranaguá, Cabedelo e outros fizeram, organizaram em um Pátio de triagem que não fica dentro da Poligonal do Porto, onde todas essas atividades de amostragem e notas fiscais não devem ser feitas nos Gates de entrada do Terminal, deve ser feito previamente, sendo o Gate de entrada uma mera fiscalização que deve ser feita de uma forma mais célere possível. Pediu a palavra o **Sr. Nolasco** para explicar que a BUNGE, TERLOGS e TG possuem pátio de triagem, estacionamentos e fazem gestão dos caminhões, funcionando bem. Expôs, a seguir, o **Dr. Alessandro** que então o TESC pode buscar uma solução similar e quanto a fazer uma fiscalização mais efetiva no cruzamento, entre os gates do TESC, talvez com câmeras, citando que em alguns Portos há uma disponibilização pelas Prefeituras de câmeras para remotamente ser feito a fiscalização dos motoristas que cometem infrações, citando também sobre a condução do arrendamento do Terminal Graneleiro, deve ser inserido a questão das linhas férreas, devido a expansão do TESC e melhorias no TG. A seguir acrescentou o **Sr. Flávio Tascheck Rosa**, sobre as questões do gargalo que ocorre quando o trem tranca a passagem, fato que poderia ser tratado com a Ferrovia para conciliar as manobras e também falou sobre outro ponto que aumenta muito o gargalo são as cargas que são armazenadas no Porto Público e transferidas para embarque no TESC ou vice-versa, explicando que no passado havia um gate interno entre o Porto Público e o TESC, onde passavam as cargas internamente, mas esse gate foi fechado por questões relacionadas à Receita Federal, legislação, falta de balança, mas pode ser verificado essa questão, para se ter um acesso curto, sugeriu o Sr. Flávio, pois poderá ser uma alternativa para aliviar o gargalo no TESC. A seguir, pediu a palavra o **Sr. Cássio** da ANTAQ, reiterando que será então aberto o Grupo de Trabalho para discussão sobre a questão dos caminhões, pois é uma competência legal da ANTAQ acompanhar a referida situação, sendo que primeiramente será discutido com o Gerente de Operações da SCPAR PSFS e num trabalho de médio prazo de três a seis meses para solução, envolvendo todos os entes e compreendendo toda a realidade e o que pode ser feito, criando uma Normativa da Autoridade Portuária. Na sequência, a **Sra. Dina Pessoa Mota** (representante do Terminal Gás Sul – New Fortress Energy) expôs que o TGS também fará operações com caminhões na área do TESC, ainda no momento sem a previsão do início dessa operação, mas é de interesse do TGS saber como funciona a referida logística e se adequar à legislação. A seguir, o Presidente do **CAP PSFS, Dr. Alessandro** deixou aberta a palavra, ainda quanto aos assuntos gerais, porém como não houve mais manifestações, nada mais havendo a tratar, o **Presidente do CAP PSFS, Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques** agradeceu a presença de todos e encerrou a Reunião. Esta Ata foi lavrada pela Secretária Executiva do CAP PSFS, Sra. Eliziane Aparecida da Costa Figueredo, e que depois

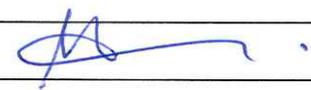
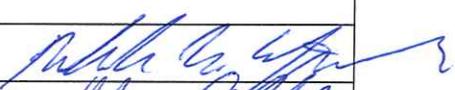


8

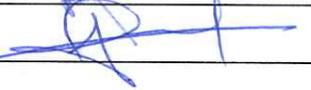
de lida, será aprovada na próxima reunião do CAP PSFS. Em anexo a esta Ata encontra-se também a lista dos membros Titulares e Suplentes presentes na Reunião.

São Francisco do Sul, 19 de maio de 2022.

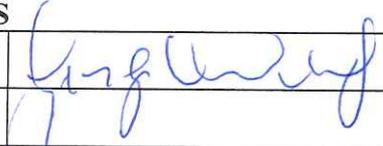
REPRESENTANTES DO PODER PÚBLICO

Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques	Presidente	
Cleverton Elias Vieira	Titular	
Roberto Hammerschmidt Estrugala	Suplente	
Vladimir Arthur Fey	Suplente	
Sérgio Murilo de Carvalho Oliveira	Suplente	

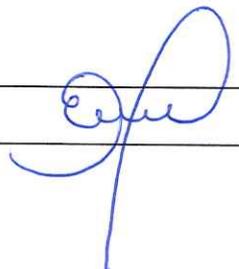
REPRESENTANTES DA CLASSE EMPRESARIAL

Jorge Tacla Filho	Titular	
Luiz Felipe Oliveira	Suplente	

REPRESENTANTES DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS

George Willian Wulf	Suplente	
Flávio Tascheck Rosa	Titular	

SECRETÁRIA

Eliziane Aparecida da Costa Figueredo	Secretária	
---------------------------------------	------------	---

