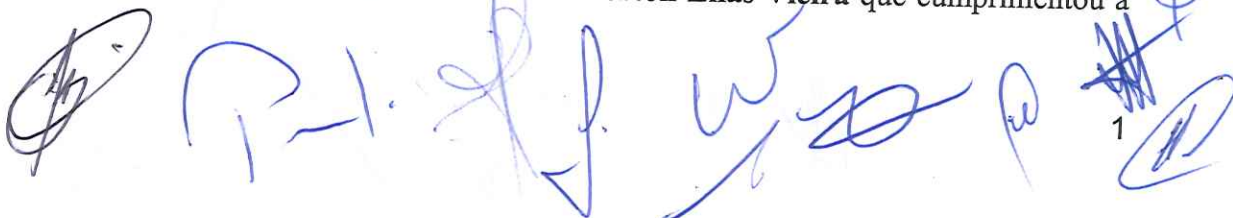


**ATA DA 15ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO
CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA
DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL,
REALIZADA NO DIA QUATRO DO MÊS DE
ABRIL DO ANO DE DOIS MIL E VINTE E
QUATRO.**

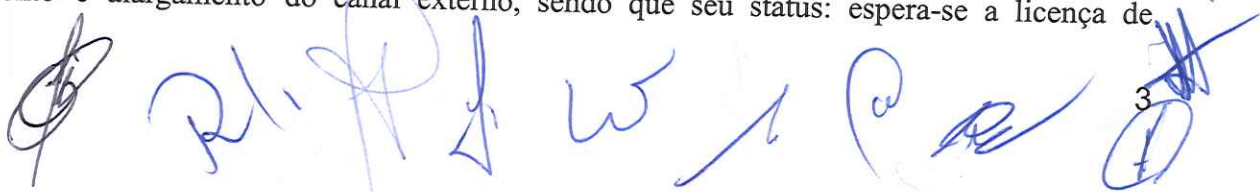
Ao quarto dia do mês de abril do ano de dois mil e vinte e quatro, às dez horas, na forma presencial, realizou-se a 15ª Reunião Ordinária do CAP PSFS – Conselho de Autoridade Portuária do Porto de São Francisco do Sul no Auditório da SCPAr Porto de São Francisco do Sul. Encontravam-se presentes os **Conselheiros do Poder Público: Sérgio Vianna Teixeira Junior** (Membro Titular SNPTA / Presidente do CAP), **Cleverton Elias Vieira** (Membro Titular – Presidente da SCPAr PSFS), **Flávio Silva de Almeida** (Membro Titular – ANVISA), **Paulo Rogério Silva** (Membro Titular – MAPA/VIGIAGRO), **Claiton Meyer** (Membro Titular – Receita Federal), **CAP Fragata Roberto da S. Adriano** (Membro Titular – Marinha), **Robison José Coelho** (Membro Suplente – Poder Público - SC) e **Godofredo Gomes Moreira Filho** (Membro Titular - Prefeitura de SFS); **Classe Empresarial: Fábio de Souza Mota** (Membro Titular - ABTP), **Hemerson Costa** (Membro Titular – ABTRA), **Luiz Roberto de Oliveira** (Membro Titular - SINPOSF), **João Ricardo de A. Chaves** (Membro Titular – Associação Comercial), **Hudson de Miranda** (Membro Suplente - SINPOSF); **Classe dos Trabalhadores Portuários: Flávio Tascheck Rosa** (Membro Titular – FNP), **Paulo Roberto de Amorim** (Membro Titular – FNE), **Mateus Muller de Oliveira** (Membro Titular – FNP), **Maikon Maciel** (Membro Suplente – FENCCOVIB) e demais convidados que assinaram a lista de presença.

Dando início à reunião, seguindo a pauta, o Presidente do CAP PSFS **Sérgio Vianna Teixeira Junior**, cumprimentou e agradeceu a presença de todos. Após a verificação de quórum, o Presidente do CAP PSF Sr. **Sérgio** iniciou a reunião expondo sobre o item 1 da Pauta, onde a 14ª ATA da Reunião Ordinária anterior foi disponibilizada, como de praxe, via e-mail, a todos os membros, sendo aprovada, pois não houve ressalvas. A seguir, o Presidente do CAP PSF, Sr. **Sérgio** solicitou a assinatura da mesma ao final da Reunião com a Secretária Executiva do CAP PSFS, Sra. Eliziane, para que a mesma seja publicada no site do Porto. A seguir, o Presidente do CAP PSF, Sr. **Sérgio** passou a palavra ao **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton Elias Vieira** que cumprimentou a



todos os presentes e destacou o item 2 da Pauta relacionado à “Apresentação dos Resultados de 2023 e investimentos em execução no ano de 2024”, enfatizando que o ano de dois mil e vinte e três foi um ano excepcional para o Porto de São Francisco do Sul, pois o Porto retomou o posto de maior Porto de Santa Catarina em volume de carga movimentado, crescendo trinta e três por cento, observando neste resultado a participação da Autoridade Portuária, participação dos Operadores Portuários, Intervenientes, do Arrendatário, dos trabalhadores portuários, enfim expondo que toda a comunidade portuária é responsável e merece os Parabéns por essa conquista. A seguir, o Presidente **Dr. Cleverton** expôs os dados compilados da ANTAQ do ano de dois mil e vinte e três, onde Santa Catarina cresceu e superou proporcionalmente o crescimento dos Estados do Paraná e Rio Grande do Sul. Na sequência mencionou o comprometimento do Governador Jorginho Mello com o Setor que deu protagonismo e criou a Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina, sendo o único Estado que possui essa estrutura, registrando que não é uma estrutura para cabide de empregos, é enxuta e que pensa num planejamento e em ações estratégicas para esse modais no Estado de Santa Catarina. Observou ainda que os Portos de Santa Catarina cresceram bastante, onde destacou que o Estado tem um modelo descentralizado onde há uma movimentação próxima do Paraná (sendo que sua movimentação é concentrada em um único terminal no Complexo de Paranaguá) e em Santa Catarina há cinco Portos pujantes que cresceram 11,6%, com destaque ao Porto de São Francisco do Sul (abrangendo os dados estatísticos do arrendatário TESC), que alcançou o volume geral de movimentação de cargas de 33,6% , onde entre os dez maiores Portos do Brasil o Porto de São Francisco do Sul foi o que mais cresceu em dois mil e vinte três, destacou ainda o **Presidente Dr. Cleverton**, isto é o segundo maior crescimento de todos os Portos Públicos do País, sendo que a título de comparação o percentual do Porto foi o maior entre os Terminais Catarinenses, incluindo os Terminais Privados, onde Itapoá cresceu 19%, Navegantes 12%, Itajaí, infelizmente, devido aos problemas que estão ocorrendo teve um decréscimo de quase 90% e Imbituba também cresceu 8% com 7,6 milhões de toneladas. Na sequência, o Presidente Dr. Cleverton expôs em sua apresentação o *share* da divisão de movimentação de cargas no Porto de São Francisco do Sul em dois mil e vinte e três, onde o granel sólido com 65,2%, a soja, milho e fertilizantes (carro chefe desses segmentos), na carga geral destacou o ferro e aço e a madeira (que compõe o mix, mas teve uma movimentação um pouco menor que nos anos anteriores) e 1,5% de óleo de soja com uma movimentação em torno de duzentos e cinquenta mil toneladas. A seguir, o Presidente **Dr. Cleverton** falou sobre projetos executados em dois mil e vinte e três e o planejamento de algumas ações que são estratégicas para o ano de dois mil e vinte quatro, observando que em dois mil e vinte e três houve a liberação do novo gate, enfatizando o papel estratégico da Receita Federal, apoiando e cobrando de forma muito

sinérgica, pois a liberação desse gate ajudou muito no aumento da produtividade, citando como exemplo mais recente uma operação de fertilizantes da ZPORT onde o Porto conseguiu carregar quase vinte mil toneladas em um único dia, sobretudo por existir uma condição de Gate que permitiu esse volume de carga. Continuando o **Presidente Dr. Cleverton** falou sobre o Programa de Manutenção de Profundidade que permite o acompanhamento da profundidade devido as batimetrias constantes, obtendo assim condições de um planejamento adequado para as obras de Dragagem, destacando que o Projeto para a próxima dragagem de manutenção ficará pronto no final de mês de abril deste ano, porém há uma campanha programada para o início de maio, onde será necessário aguardar essa campanha para finalizar o volume, para que até o final de junho possa ser lançado o Edital para Contratação da obra de dragagem de manutenção, desejando realizar a referida obra dentro do ano de dois mil e vinte quatro. Sobre a derrocagem da Pedra do Berço 101, o **Presidente Dr. Cleverton** expôs que a sua licitação foi lançada em dezembro de dois mil e vinte e três, em março houve a abertura do Edital e já há a Empresa vencedora que encontra-se em fase de mobilização e será feita uma conversa com todos os interessados que operam o Corredor de exportação para ser visto o melhor momento de executar a obra, observando que a referida obra será iniciada sem parada, onde a pedra será puxada do final do Berço 102 até chegar ao Berço 101, fazendo a obra em operação conjunta e, posteriormente será verificado com todos os envolvidos quanto a parada necessária no Berço 101 para completar a retirada da pedra. A seguir, o **Presidente Dr. Cleverton** destacou que outro aspecto muito trabalhado em dois mil e vinte e três e início de dois mil e vinte e quatro foi em relação às conformidades regulatórias, pois o Porto está com a declaração de cumprimento cancelada pela CONPORTOS, sendo que houve há aproximadamente quinze dias a vistoria, onde foram apontadas algumas necessidades de adequações para serem cumpridas em noventa dias, para que até o final do ano o Porto tenha novamente a Declaração de Cumprimento perante à CONPORTOS, da mesma forma que se está trabalhando para a manutenção do Alfandegamento, que é uma condição primária para o funcionamento do Porto. Enfatizando que os investimentos que estão sendo feitos no Plano de Segurança irão servir também para assegurar a condição de recinto alfandegado, demonstrando que na parte de segurança, alfandegamento e sistemas de T.I. está sendo reconstruído e investido mais de vinte cinco milhões desde o ano de dois mil e vinte e, três milhões de reais para assegurar a parte de Alfandegamento e de cumprimento do Plano de Segurança. Dando sequência, o **Presidente Dr. Cleverton** falou sobre o Item 3 da Pauta: Atualizações referentes ao Trâmite de Arrendamentos de Instalações Portuárias (Exemplos: Terminal Graneleiro, Berço 401, Berço 201, Berço 302-A), onde destacou o Projeto a médio prazo que é o de aprofundamento e alargamento do canal externo, sendo que seu status: espera-se a licença de



instalação até o final de maio de dois mil e vinte e quatro, sendo que a SCPAR PSFS encaminhou ao IBAMA as últimas condicionantes solicitadas e já encontra-se em trâmite a parte financeira, pois será uma obra financiada a partir de uma parceria entre o Porto de SFS e o Porto de Itapoá, onde está sendo formatada a parte jurídica e regulatória para ser discutida com a Secretaria Nacional de Portos e ANTAQ, sendo que em breve será anunciado o modelo final dessa parceria que irá viabilizar a realização dessa obra que espera-se ainda lançar o Edital em dois mil e vinte e quatro. Sobre o arrendamento do Terminal Graneleiro, o **Presidente Dr. Cleverton** expôs que a ANTAQ aprovou para audiência pública, em dezembro de dois mil e vinte e três, os EVTEAs, observando que os Processos tramitaram por quatorze vezes na ANTAQ, demonstrando que não ficou parado por inércia da Autoridade Portuária, salientando que em dois mil e vinte e três houve a mudança de Governo e a ANTAQ também possui inúmeras demandas. Complementou ainda que em abril de dois mil e vinte e quatro será aberta a consulta pública, para após, com todas as informações em mãos, ser encaminhado ao TCU para análise e aprovação. Dando continuidade o **Presidente Dr. Cleverton** destacou o Projeto a longo prazo da construção do Cais 401, onde o Porto está em diálogo com o Sindicato dos Operadores Portuários e com o TESC; complementando que o Porto também está fazendo estudos e simulações, acompanhados também pela Marinha, sobre possíveis impactos, caso seja prolongado o Berço 101, sendo importante expor a todos os segmentos essa informação conduzida pelo TESC. Complementou ainda que como está em definição de prolongamento de um Berço do TESC e o possível prolongamento do 101, está sendo feito o planejamento de uma forma muito profissional e organizada, para não haver arrependimento no futuro. Destacou ainda o **Presidente Dr. Cleverton**, a importância de aproveitar esse momento onde estão acontecendo investimentos, observando que essa questão trará consequências para o Projeto do 401, explicando que o Estudo de viabilidade foi entregue à SCPAR PSFS, onde a Consultoria teve uma conversa muito produtiva com o SINPOSF. Dando continuidade o **Presidente Dr. Cleverton** explicou que há a necessidade de ser definido se poderá ser feito o prolongamento do Berço 101 para fazer a junção com o 401, para se ter uma melhor estrutura dentro da limitação física e geográfica no Porto de São Francisco do Sul. A seguir pediu a palavra o **Sr. Liete Amorim Moreira - Diretor do OGMO**, e expôs que na visão dele, se for ampliar 30 ou 40 metros irá ressuscitar o Berço 103, com um custo de investimento menor que o Berço 401, mantendo o Porto ativo com uma capacidade de atendimento e com um melhor custo benefício. Complementando o assunto, o **Presidente Dr. Cleverton** enfatizou que o assunto em pauta vinha sendo conduzido pelo anterior Diretor de Operações e Logística - Sr. Pablo e aproveitou para apresentar o novo Diretor de Operações e Logística da SCPAR PSFS - Sr. Guilherme Medeiros que vai continuar acompanhando o referido

assunto com o SINPOSF. A seguir o **Sr. Guilherme** se apresentou, expondo que ele como Gerente de Infraestrutura já vinha acompanhando o assunto citado, observando que está sendo alinhado com o TESC para repetir as simulações, com duas opções de cenário, além do atual, isto é, fazer o 401 com trinta e cinco ou quarenta metros avançado pra frente, colocando uma plataforma na ponta do Berço 101 e observou também que foi feito um cálculo com oitenta e quatro metros avançado para frente, onde se o Porto voltar a operar o Berço 201 pleno, vai ser necessário um espaço entre o 201 e o cais 103 e 102 para fazer a manobra livre, sendo que oficialmente com esse oitenta e quatro metros se conseguirá colocar um navio Panamax no Berço 101, sem o negativo, ancorado plenamente no cais, mais um Panamax no 102 e ter um espaço para manobrar o 101 livre. Porém, salientou o **Diretor de Operações e Logística, Sr. Guilherme**, com negociações com a Praticagem e com os Operadores, poderá acontecer a possibilidade de colocar os três navios e mais o 201, com algumas condições negociadas com a Praticagem e com a Marinha. Pediu a palavra o **Sr. Luiz Roberto de Oliveira** (Membro Titular - SINPOSF), e o mesmo, em nome do SINPOSF salientou que para haver a possibilidade de vir acontecer o que o **Sr. Liete Amorim Moreira** expôs, que os Operadores querem ressuscitar o terceiro Berço, deve ser considerado os espaçamentos, pois talvez com quarenta metros não seja criada condições, observando que já havia sido cogitado cem ou até cento e quarenta e sete metros. A seguir o **Sr. Luiz Roberto** questionou se dentro da simulação que o TESC está preparando (onde será verificado qual amplitude ficará a darsena e se terá área de manobra de evolução), há possibilidade de ser feito o trabalho dentro dessa medida exposta, que representa o cálculo que se tem para viabilizar um terceiro navio e ainda deixar espaçamento para quando o Berço 201 voltar a sua ordem primária. Na sequência pediu a palavra o **Sr. Marcelo Cortez** e comentou que na última reunião com a presença do Porto Público, Marinha, Praticagem foi combinado ser realizado um Simulado considerando a expansão do TESC, em sessenta e seis metros, verificando se o Berço 101 poderia chegar ao seu limite em cento e quarenta e sete metros. Complementou o **Sr. Liete**, dizendo que será o custo benefício infinitamente superior do que construir um Berço novo. Pediu a palavra o **Sr. Luiz Roberto de Oliveira** e fez o questionamento “se o estudo for aprovado para a expansão em cento e quarenta e sete metros do Berço 101, o Berço 201 voltará a ter duzentos e vinte metros?” A seguir o **Sr. Marcelo Cortez** respondeu que o Berço 201 está dependendo apenas da obra nova, mas com a expansão para cento e quarenta e sete metros do 101, será mantido com uma lazeira de quarenta e sete metros, com uma boca de trinta e dois, mais os quinze metros de lazeira, isto é, entre o Berço 103 e o 201, os cento e quarenta e sete metros seria o ideal de expansão. Complementando o assunto, o **Presidente Dr. Cleverton** enfatizou que em conversa com o TESC o principal ponto será projetar todos os cenários possíveis e depois verificar a questão dos custos e da

parte ambiental. Na sequência o **Sr. Marcelo Cortez** fez menção que em conversa com os práticos, entre eles o Sr. Márcio, foi comentado que o Berço 401 tem uma condição de estaqueamento mais distante da Costa e poderia ficar mais caro e inviável, pois quanto mais distante, mais alto o custo e que mesmo estendendo o Berço 101, ele poderia ser recuado se não for fazer armazenagem (caso venha a sair do EVTE), e se caso trazer o pier mais próximo da Costa, ficará mais barato a obra e considerando na questão técnica que as manobras poderiam ser feitas dessa forma. A seguir, o **Diretor de Operações e Logística, Sr. Guilherme**, expôs que o TESC está fazendo uma simulação no âmbito de aprovar a expansão do cais deles e a preocupação da SCPAR PSFS é evitar que essa expansão impeça o Porto Público de crescer, porém, complementou o **Sr. Guilherme**, esses cenários do crescimento do Porto Público estão sendo iniciados e amadurecidos os estudos, concordando com a visão que foi exposta que o Porto tem condições de operar os Berços 101, 102, 103 e 401 com quatro navios, dobrando a capacidade de atracação que há hoje, sendo praticamente o limite de crescimento do Porto Público, por isso deve-se ter todo o cuidado. Na sequência, o **Sr. Luiz Roberto de Oliveira** colocou que o desejo dos Operadores Portuários é mais Berços (podendo ser mais um apenas), pois todos têm condições de recebimento, de produtividade, mencionado o que o Sr. Liete expôs anteriormente é que a viabilidade de fazer o prolongamento, por já ter um cais pronto, é muito mais rápida e viável do que construir um outro cais, como o 401, onde não se tem no momento uma modelagem de fundo, observando que se há condições de ampliar um berço, dentro do estudo que o TESC está fazendo, em comum acordo, para que não haja conflito e tenha bacia de evolução suficiente, seria um método mais rápido e a comunidade ganharia com isso. Complementando, o **Sr. Marcelo Cortez** comentou que não iria afetar a mobilidade, pois são berços de carga geral e darão o frete de retorno para a carga de exportação que se tem hoje, pois havia o 101, depois entrou em operação o TESC em dois mil e vinte e três com granel de exportação e haverá o TGSC no próximo ano, então, enfatizou, esse caminhão poderá voltar carregado ou vazio. A seguir o **Sr. Liete** também complementou explicando que é a mesma lógica do navio, que antigamente era mais raro um navio de fertilizante concluir e ir para o Berço 101, hoje as evidências de navios que finalizaram as operações de fertilizantes e foram para os Berços 101 e 301 gerando um Porto com um maior valor econômico, pois no mesmo Porto deixa-se uma carga e pega-se outra. Na sequência o **Sr. Fábio de Souza Mota** (Membro Titular - ABTP) e Diretor do TESC expôs que há o Projeto de expansão do seu cais em sessenta e seis metros, observando que o TESC já fez as simulações, mas como não contemplavam a expansão do Berço 101 e da existência do 401, então, conforme solicitação do Porto Público, o TESC fará a complementação desses estudos, testando todos os cenários de manobras para identificar que não há riscos à segurança. Pediu a palavra o **Diretor de**

Operações e Logística, Sr. Guilherme e explicou que deve ser melhor discutido e amadurecido o assunto sobre os cenários de expansão, observando que o TESC tem um prazo para aprovar e consolidar essa expansão, sendo que o Porto Público também está sendo cobrado pelo Ministério Público, devido o TESC ter que fazer substituição de investimento com o acesso rodoviário, que vai direcionar para essa expansão do cais, reiterou então que será aproveitada essa oportunidade da simulação, mas essa discussão deverá seguir avançando, talvez com mais estudos, sondagens e simulações para consolidação. Enfatizou ainda o **Diretor Guilherme**, que a Gestão entende e concorda com a demanda apresentada pelos Operadores Portuários, que é de buscar retomar a colocação de três navios, nos Berços 101, 102 e 103, que hoje não tem sido mais possível devido ao crescimento do tamanho dos navios e futuramente colocar um quarto navio no Berço 401. Na sequência, pediu a palavra a **Dra. Cilene Bonikoski** advogada do SINPOSF, e questionou se eles poderiam ter acesso ao resultado do Estudo de Viabilidade, ao qual o SINPOSF também participou, pois enfatizou que isso contribuiria para saber exatamente o que se precisa, porque houveram reuniões onde foram repassadas informações, principalmente sobre a avaliação e se realmente há necessidade de expansão de alguma capacidade estática ou se a necessidade é mais focada para expedição. O **Presidente Dr. Cleverton** pediu a palavra e explicou que será verificado o que será possível de ser divulgado neste momento (assunto que será tratado em uma reunião com a Consultoria), devido ainda estar em trâmite o referido estudo e haver restrições em atenção à consulta pública e também por estar sendo encaminhado o processo à ANTAQ, porém, salientou que é muito importante a discussão de algumas premissas gerais com a comunidade portuária, como exemplo ter uma idéia de alguns itens como o perfil de carga, para ver se realmente é adequado o que foi levantado pela Consultoria. Na sequência o **Sr. Liete Amorim Moreira** ratificou que o ideal, que o sonho de consumo seria os cento e quarenta e sete ou cento e cinquenta metros de expansão, porém observou que nem todos os navios que vêm para o Porto tem o mesmo volume de carga e exemplificou que se for colocado um navio com quarenta ou cinquenta mil no Berço 201 é possível colocar no Berço 103 um navio com cento e dez ou cento e quinze mil, enfatizando que essa diversidade o Porto tem, apenas observando no line up, concluindo ele explicou que vai encaixando conforme a demanda de cada um, isto é, o que for possível expandir é lucro. A seguir o **Sr. Luiz Roberto de Oliveira** comentou que quanto a essas expansões comentadas sobre os Berços, não tiram a vontade dos Operadores em ser feito o Berço 401, enfatizando que as simulações são extremamente necessárias pois englobam as simulações de solo, de profundidade, de comportamento de corrente, de manobrabilidade, sendo importante então a evolução do processo. Na sequência, o **Presidente Dr. Cleverton** destacou que a demanda de expansão do Berço 101 surgiu da vontade dos Operadores



Portuários, pois ao assumir a Gestão do Porto Público não havia esse item no radar, mas sendo a prioridade fazer essa expansão e deixar o Berço 401 para um segundo momento, enfatizou o **Dr. Cleverton**, assim será feito conforme definição a partir desse diálogo, pois não será possível atender todas as demandas ao mesmo tempo, então será dado ênfase para tentar a materialização da expansão do Berço 101. Pediu a palavra o **Sr. Liete Amorim Moreira** para expôr de onde surgiu a idéia do prolongamento do Berço 101, explicando que quando o TESC ganhou vinte metros de extensão, eles fizeram uma otimização do Cais trezentos, no ano de dois mil e vinte e três, sendo que o nível de ocupação, que antes não existia, aumentou mais de cem por cento em relação aos outros anos. Na sequência, o **CAP de Fragata Roberto da S. Adriano** questionou se está sendo contemplado nas simulações que estão sendo feitas, testando o negativo, com o Berço 101 expandido. Então o **Sr. Fábio de Souza Mota** informou que as áreas técnicas estão fechando os cenários, com expectativa que as condições atuais permaneçam, observando que testar o negativo com a expansão do Berço 101 é importante, ratificando que há uma sinalização preliminar do lado externo do 302 que possibilitaria até um negativo superior, por conta da hidrodinâmica principalmente no momento de manobra de saída, observando ainda que é inteligente a expansão do Berço 101, sendo mais próximo, mais factível que a construção do 401. Complementou o **Sr. Luiz Roberto de Oliveira**, observando que as simulações é que irão ditar as regras. Na sequência, o **Presidente Dr. Cleverton** destacou que após as simulações, devem ser feitas a análise econômica, ambiental e técnica. A seguir o Presidente do CAP PSFS **Sérgio Vianna Teixeira Junior** deixou aberta a palavra sobre o Item 4 da pauta "Sugestões de Melhorias no Acesso Rodoviário ao Porto de São Francisco do Sul e Terminal Graneleiro", sendo que na sequência pediu a palavra o **Sr. Mateus Muller de Oliveira** (Membro Titular – FNP) que agradeceu ao Sr. Sérgio Vianna pela inclusão das sugestões de pauta na Ordem do Dia. Também, agradeceu ao Presidente Cleverton pela cordialidade, receptividade e diálogo para com todos os players que compõem o CAP, reconhecendo a legitimidade dos pleitos elencados pelos segmentos portuários representados no egrégio Conselho. Aproveitando a oportunidade, parabenizou a todos (as) pelo salto quantitativo no volume de movimentação de 2022 para 2023, de Carga Geral do Porto de São Francisco do Sul em aproximadamente 33%. Mencionou que o resultado é fruto do conceito multipropósito do Porto de São Francisco do Sul, onde rememorou o slogan de um Clube de Futebol: "Uma Nação Plural, unida num único sentimento!". Nesta ideia, os partícipes do Porto de São Francisco do Sul compõem uma nação plural, com diferentes segmentos e perspectivas, mas unidos num único sentimento: O Porto de São Francisco do Sul ser cada dia melhor para todos. Pediu licença para encaminhar dois questionamentos à Mesa Diretora do CAP: 1. Enquanto não houver a concretização do processo de Arrendamento do Terminal Graneleiro, o modelo de exploração do

Terminal Graneleiro permanecerá através de Contratos de Armazenagem ? O exercício das incumbências funcionais do Terminal Graneleiro, continuarão contemplando os empregados públicos da CIDASC (Cedidos à SCPAR), Sindicato dos Movimentadores de Cargas, os Servidores da Extinta Administração do Porto (Cedidos a SCPAR), os Trabalhadores Portuários Avulsos (Conferentes, Estivadores e Arrumadores) e demais segmentos que hoje operam o Terminal Graneleiro do Porto de São Francisco do Sul e Corredor de Exportação (Berço 101)? 2. Seria possível a análise conjunta entre o Poder Público/Administração Portuária em prol de uma nova pavimentação da via local de acesso externo ao Terminal Graneleiro? Na sequência, o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton Elias Vieira** expôs que em relação ao modelo de exploração do Terminal Graneleiro, será feita a Licitação, onde a abertura da Audiência Pública deverá ocorrer no final de abril de dois mil e vinte e quatro, com a idéia do Porto continuar operando o Terminal com o emprego da mão de obra dos colaboradores da CIDASC, dentro do modelo utilizado hoje e após será estudado os cenários do que virá a ocorrer com a seção dos empregados da CIDASC ao Porto de São Francisco do Sul. Dando continuidade, o **Dr. Cleverton** falou que em relação ao acesso, observou que o Porto fez toda a pavimentação interna do Terminal, em concreto, mas há um desnível na Rua de acesso ao Terminal, fato que devido às chuvas, vem causando alagamentos. Destacou o **Dr. Cleverton** que foi realizada uma conversa com a Prefeitura, na Secretaria de obras, para uma possível parceira e solução do assunto, porém será feita uma atualização a respeito do assunto para uma exposição concreta, se comprometeu o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton**. A seguir, o Presidente do CAP PSFS **Sérgio Vianna Teixeira Junior** colocou a pauta sobre os Assuntos Gerais. Pediu a palavra o **Sr. Liete Amorim Moreira** expondo que a via de acesso ao Porto passa pelo desafio da linha ferroviária, observando que no ano anterior foi comentado que seriam liberados recursos para o desvio da linha férrea, mas na prática não foi suficiente para essa obra, observando assim o **Sr. Liete**, que o Porto de São Francisco do Sul será outro a partir do momento que for resolvido esse grande gargalo da linha férrea. Destacou ainda que os trinta por cento observados, têm dois fatores relevantes no processo, um é o início da operação de grãos do TESC e o outro é a abertura da Gate In no Porto Público que aumentou a capacidade de vazão de uma forma exorbitante, observando que o gargalo que se tem hoje pela frente é o "trilho do trem". Na sequência, pediu a palavra a **Dra. Cilene Bonikoski** e expôs que o SINPOSF vem trabalhando e buscando alternativas em contribuir para a solução da questão do trem, que atinge a todos, sabendo que a Ferrovia é essencial para a operação do Porto e para todos, mas a forma de atuação deles (RUMO) deve ser compatível com a forma de trabalho dos outros. Então expôs a Dra. Cilene, que o SINPOSF teve uma reunião com o Ministério Público Estadual, quando houve, há pouco tempo atrás, um colapso no

trânsito da rodovia aqui em São Francisco do Sul, o qual foi aberta uma investigação para apurar os fatos e também houve uma reunião entre o Porto e a RUMO onde a RUMO se comprometeu em diminuir a número de vagões da composição deles, fato que durante um curto tempo surtiu efeito positivo, mas depois voltou a dar problemas novamente. Complementando, a **Dra. Cilene** falou que atualmente estão acompanhando uma ação civil pública composta pelo Ministério Público Federal, onde está a Prefeitura, a RUMO e o DNIT, porém o SINPOSF não está fazendo parte dessa ação, mas o SINPOSF procurou o Ministério Público, na pessoa do Dr. Tiago, para poder participar e contribuir. A **Dra. Cilene** destacou ainda que na próxima semana, haverá uma nova reunião com o MPF, a RUMO, Porto e a Prefeitura, explicando que tem sido demonstrado tudo que acontece ao Dr. Tiago no MPF, inclusive através de um Relatório de Inteligência Artificial que o TESC possui, onde fica exposto o período de tempo que a rodovia fica fechada, observando que o Dr. Tiago compreendeu o que ocorre e abraçou a causa. Observou também que pretende-se buscar nesse cenário um acordo com a RUMO para que essa se comprometa “efetivamente” a diminuir as suas composições em um acordo judicial. A seguir, o Presidente **da SCPAR PSFS Dr. Cleverton Elias Vieira** complementou que sobre esse assunto da ferrovia há algumas ações que o Porto vem fazendo, entre elas o Governo do Estado vem ajudando em Brasília com esse assunto junto ao DNIT Ferroviário e também com a ANTT, cobrando o acordo de diminuição das composições que não está sendo cumprido e trabalhando a médio prazo para buscar a obra do contorno, sendo como obra pública, investimento na renovação da RUMO ou na nova concessão. Pediu a palavra o Delegado **Dr. Claiton Meyer** (Membro Titular – Receita Federal) e questionou se nessa próxima reunião citada, estará contemplado o fato de aumentar a quantidade de passagens devido a redução de composições. Na sequência a **Dra. Cilene** fez uma complementação a sua fala explicando que a Ação Civil Pública citada trata de vinte passagens de nível e não estava sendo dada atenção específica a passagem relacionada ao Porto, observando que não há o tema de aumento de passagens de nível nessa ação. Complementou o **Sr. Liete Amorim Moreira** que toda cidade portuária tem pátio de triagem/manobra e a RUMO tem um em São Francisco do Sul (no Bairro Rocío Grande), mas eles não respeitam a triagem, pois ele vêm com a composição cheia e tocam cidade adentro, inclusive fechando muitas vezes seis passagens de nível. A seguir o **Sr. Hemerson Costa** (Membro Titular – ABTRA) comentou que trabalha em Paranaguá também e tem muito contato com a RUMO, principalmente devido a esses assuntos citados, observando que aumentando o número de frequências irá diminuir o tempo de interferências. Complementou o **Sr. Luiz Roberto de Oliveira**, que com quarenta vagões se entra diretamente no Terminal e não fecha as passagens de nível, mas utilizam cento e cinquenta vagões que acabam fechando todas as passagens de nível, chegando a

ficar parada a operação por uma hora e trinta, como já houve registro, não respeitando horários, sendo que salientou o **Sr. Luiz**, a RUMO precisa aprender a respeitar a comunidade portuária e a cidade de São Francisco do Sul. Dando sequência a **Dra. Cilene** explicou que o SINPOSF participou de uma audiência dessa Ação Civil Pública, onde o SINPOSF teve a permissão de falar e então foi exposto que passagem de nível na área urbana é sempre um problema, mas em São Francisco do Sul é algo bem maior, pois é utilizado como área de manobra dentro de uma área de trânsito portuário. A seguir o **Sr. Flávio Silva de Almeida** (Membro Titular – ANVISA) falou sobre um outro item, uma cratera muito grande que está se formando em frente de acesso ao TESC, expondo que talvez o ideal fosse concretar aquele espaço, pois já foi recapeado inúmeras vezes e voltou a dar problemas, sendo que também questionou se existe um Plano de ação sobre esse item. Dando sequência a sua fala, o **Sr. Flávio** explicou que devido algumas inspeções que a ANVISA tem feito, foi observado a grande quantidade de equipamentos no pátio do Porto, que muitas vezes parece uma oficina a céu aberto, onde são utilizados produtos químicos, solventes, e etc afetando o gerenciamento de resíduos. Observou que existe uma Central de Resíduos no Porto, que foi instalada diante de uma solicitação da ANVISA, e que fez com que essa questão do gerenciamento de resíduos melhorasse, mas atualmente os Operadores estão fazendo manutenções diárias e gerando muitos resíduos, como latas de solvente, latas de tinta e etc, sendo que na posição do **Sr. Flávio**, esse trabalho deveria ser suspenso ou então gerenciá-lo de uma outra forma, como por exemplo orientando quem faz a manutenção para colocar os resíduos na Central, pois é preciso levar com mais seriedade essa questão. Na sequência, o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** solicitou ao Prefeito Godofredo terem uma conversa para tratar do assunto do acesso na frente ao TESC e quanto ao item dos resíduos, providenciar uma reunião com Porto, ANVISA e o SINPOSF para organizar melhor a questão das manutenções dentro do Porto, pois as normas/regras já existem, e parar com algumas dessas manutenções não seria viável, ficaria muito complicado. Complementou o **Sr. Lierete Amorim Moreira**, explicando que os principais equipamentos, nos quais são feitas manutenção dentro do Porto são aqueles intransitáveis, os funis, que por determinação de sua NR, possui hoje uma estrutura mais robusta que não permite transitar nas vias, observando também que o fertilizante é um produto altamente agressivo, por isso da necessidade de manutenção constante, porém, destacou ainda, que quanto a deixar os equipamentos jogados, latas de tinta e etc, são fatos que não podem ocorrer de forma alguma. Complementando o **Sr. Flávio Silva de Almeida** citou um exemplo de como é perigoso este item de gerenciamento de resíduos, dizendo que em um local onde ele trabalhou anteriormente, em um hangar aéreo, ao ser feita uma manutenção em aeronave, o resíduo foi colocado dentro do local de resíduo comum e o coletor, ao apanhar os pacotes, teve queimadura

de terceiro grau. Também comentou que em dois mil e dezenove, em uma inspeção, foi deixado um tambor de resíduos (de óleo usado), dentro de uma área de Operador Portuário no Porto e o mesmo estava vazando, sendo que o resíduo foi para o sistema pluvial e certamente para o mar, fato que foi objeto de autuação. Na sequência, o **Sr. Flávio Tascheck Rosa** (Membro Titular – FNP) e servidor do Porto Público colocou que não seria viável realmente proibir a manutenção, mas expôs que ao acontecer uma vazamento e o resíduo cair na Baía Babitonga, os Berços serão interditados até sanar a situação, fato que causará um grande prejuízo. Também salientou que muitas vezes no pátio, onde há as manutenções, os profissionais estão trabalhando sem a devida segurança, colocando em risco a vida humana. Pediu a palavra, o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** e deixou claro que hoje existem as caixas de contenção e não vai mais nenhum resíduo para o mar. Complementou o **Sr. Flávio Tascheck Rosa** que deve haver maior fiscalização, quanto a esta questão das manutenções que são feitas no Pátio, inclusive entre os próprios Operadores Portuários. Porém, acrescentou o **Sr. Luiz Roberto de Oliveira**, que já há uma fiscalização por meio do RIP - Relatório de Inspeção Portuária da ANTAQ e que na realidade o que deve ser feito é que cada um cumpra o seu dever. A seguir o **Sr. Flávio Silva de Almeida** comentou e orientou sobre um fato que ocorreu no TESC recentemente (inclusive assunto que já houve autuações e notificações anteriores), onde devido a necessária limpeza de porão, foram deixados restos de madeiras, considerados como resíduos, observando que haviam alguns desses resíduos caindo no mar, fato que pode ser evitado colocando esses itens em contentores, porém foi tudo solucionado rapidamente. Pediu a palavra o **Sr. Lierete Amorim Moreira** e complementou explicando que o Porto recebe produtos siderúrgicos, como a bobina, que não tem grande quantidade de resíduos, mas há os perfilados que a cada camada deles há um volume de madeira, reforçando então que nestas cargas específicas há necessidade de limpeza de todo o período e também expondo que há uma “briga” com os Armadores, que fazem escala e querem deixar aqui as madeiras da África do Sul causando transtornos. Na sequência, o **Sr. Paulo Rogério Silva** (Membro Titular – MAPA/VIGIAGRO) destacou a implantação que está sendo feita do Sistema SHIVA MADEIRA, para fazer o controle através da triagem de cargas, principalmente dos contêineres, com relação às madeiras de apeação, dos paletes, etc e demonstrou preocupação com esse assunto das madeiras/resíduos em grande quantidade, deixadas aqui e qual tipo de controle está ocorrendo. Então, a seguir, o **Sr. Lierete Amorim Moreira** explicou que dentro do histórico relacionado ao assunto, desde de dois mil e dez, quando começaram a chegar os navios de celulose no Porto de São Francisco do Sul criou-se uma rotina de procedimento, onde o primeiro item é obter o Certificado de Fumigação e depois todo material recebido (resíduos) é encaminhado para uma Empresa que dá a destinação correta. Complementou o **Sr. Paulo Rogério** que ele está





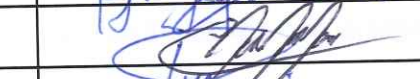



coordenando esse trabalho citado acima (SHIVA MADEIRA), mas quem atua diretamente são o Sr. Horst e o Sr. André, que são agrônomos e é certo que esteja tudo correndo bem, pois eles fazem o trabalho de análise de risco. E a seguir, o Sr. Lierte também complementou dizendo que o MAPA de São Francisco do Sul nesta questão dos resíduos é muito bem organizado. Na sequência, pediu a palavra o Sr. Godofredo Gomes Moreira Filho (Membro Titular - Prefeito de SFS) e manifestou-se expondo que em mil novecentos e noventa e seis o Governador Paulo Afonso ampliou em setenta e cinco metros o Berço 101 e já fala-se no Berço 401, sendo que já se passaram quase trinta anos, então o Sr. Godofredo questionou se está nos planos ser construído realmente o Berço 401. Complementando, ele expôs que posteriormente, ao trabalhar no Porto Público, como Engenheiro, ele acompanhou a obra de reforço do Berço 101, a edificação do L no Berço 201 e sua retroárea, a construção do Prédio Multiuso da Receita Federal e outras ações. A seguir o Sr. Godofredo falou sobre a RUMO, onde comentou que assim que ele assumiu a Prefeitura em dois mil e vinte um, foi enviada uma Notificação para a RUMO e eles retornaram com um dossiê, onde enfatizaram que eles têm um compromisso por concessão de exportar "x" toneladas de grãos e para cumprir só da forma que eles vêm trabalhando. Citou, ainda, que no ano de dois mil e vinte e três surgiu um projeto de fazer um Viaduto, conforme sua opinião, seria algo que poderia ser uma boa alternativa. O Sr. Godofredo também falou da SC 415, próximo ao trevo da HAVAN, onde há um gargalo muito grande, e se for construída uma marginal pelo Governo do Estado, com o alargamento da ponte que ali existe, seria uma solução viável, sendo que também fez uma observação sobre o trevo da entrada da cidade, onde a responsabilidade é do DNIT e devido a uma questão de uma movimentação muito intensa, principalmente de caminhões e por haver uma vertente no local, será necessário remover todo material que ali existe e colocar concreto, ao invés de asfalto, reiterando que tudo que foi citado são itens que devem ser levados adiante, assim como a questão da duplicação da BR 280, reforçando ainda, que na próxima reunião da AMUNESC será tratado novamente sobre esse tem, reivindicando essa obra que está causando muitas preocupações, entre elas quando se houve notícias, por exemplo, como o corte, por parte do Governo Federal de oitocentos milhões de reais do Ministério dos Transportes, fato que poderá afetar diretamente a cidade, pois citou o Sr. Godofredo que fala-se que oitenta por cento da produção agrícola é escoada pelo Porto de SFS, então, reforçou que isso afetará o Estado todo, por isso a necessidade de continuar reivindicando à forças políticas, como Deputados, Senadores e Governo do Estado, para o interesse comum. Na sequência o Sr. João Ricardo de A. Chaves (Membro Titular - Associação Comercial), falou que a Associação Comercial de São Francisco do Sul em reunião, há poucos dias, com o Superintendente do DNIT, falaram sobre a questão da duplicação da BR 280, explicando que foi feito uma revisão de todo o Processo e devido

ao aumento do valor da obra apontado, será necessário recorrer ao TCU para aprovação e continuidade da referida obra, observando que por conta disso, para o ano de dois mil e vinte quatro foi retirado o orçamento, sendo que na melhor das hipóteses, caso seja aprovado pelo TCU, apenas dois trechos têm possibilidade de serem concluídos “contorno da cidade de São Francisco e o elevado/viaduto em frente à Escola Agrícola”, sendo que após essas conclusões, deverá ser feito novo estudo e nova licitação para dar o andamento devido. Aproveitando o momento, o **Sr. João** direcionou sua fala ao Presidente do CAP PSFS **Sérgio Vianna Teixeira Júnior**, que representa também o Ministério de Portos e Aeroportos - Secretaria Nacional de Portos, e expôs sobre a necessidade de compreensão que não adiantará falar sobre o aumento dos berços, se há uma problema maior que é a questão do acesso, fato que representa a maior perda de competitividade possível de um Porto; observou ainda o Porto de Itapoá, que tem aproximadamente doze anos e que sem tirar qualquer mérito, teve uma obra financiada pelo Governo do Estado, sendo que já está se falando em duplicação dessa obra, muito antes da obra em uma cidade (São Francisco do Sul) que depende totalmente da BR 280; por isso da necessidade da interferência de uma política forte para dar continuidade e finalização, para que o desfecho não seja um colapso da cidade que depende dessa única via de acesso. A seguir o Presidente do CAP PSFS **Sérgio Vianna Teixeira Júnior** explicou que mesmo não tendo ingerência na parte de transportes, devido a separação da Infraestrutura, sendo hoje apenas o Ministério de Portos, ele sempre está demonstrando às áreas afins em Brasília as dificuldades geradas (com a lentidão principalmente), pela não duplicação da BR 280, pois em algum momento essa reivindicação será ouvida e terá um desfecho apropriado. Na sequência, pediu a palavra a **Dra. Cilene Bonikoski** e comentou que basicamente quando há o recurso, não há um projeto e quando há um projeto não se tem recursos, há um desencontro.. Destacou ainda, a **Dra. Cilene**, que não é apenas o Porto de São Francisco do Sul, há a cidade de Araquari, que cresceu muito e tem também vocação turística, mas devido ao problema logístico não é explorada adequadamente, porém em contrapartida, na cidade de Jaraguá do Sul, está caminhando bem a construção da BR 280. Complementou o Presidente do CAP PSFS **Sérgio**, que talvez seja devido a questões de interferências políticas, que o andamento da referida obra no trecho de Jaraguá está tendo evolução. A seguir, o **Sr. Paulo Rogério Silva** (Membro Titular – MAPA/VIGIAGRO), pediu a palavra e falou, como uma forma de desabafo, expondo que aquele servidor público que tem aquela gana de participar e de ver resultado por muitas vezes fica frustrado, devido às dificuldades apresentadas, dando como exemplo a categoria dos servidores no MAPA/VIGIAGRO que vem diminuindo a quantidade de efetivo e mesmo assim se esforçam para se adaptarem, porém há um estreitamento nas ações e tudo fica engessado. Explicando ainda, que muitos servidores do




Ministério da Agricultura estão em afastamento para tratamento de saúde. Dando como exemplo o que houve na cidade de Dionísio Cerqueira, onde houve o afastamento, por problema de saúde, do único Veterinário que lá trabalhava e devido a abertura da MULTILOG em janeiro de dois mil e vinte e quatro, com a isenção dos produtos de importação, houve uma avalanche de trabalho, onde ficou demonstrado que tanto o Dionísio Cerqueira quanto o Ministério da Agricultura não estavam preparados administrativamente e operacionalmente para a grande carga de demanda. Observou ainda, que aqui em São Francisco do Sul o MAPA tem o apoio da SCPAR PSFS, do OGMO e do SINPOSF, agradecendo a todos. A seguir o **Sr. Lierte** complementou dizendo que o MAPA de São Francisco do Sul é um dos mais eficientes que ele viu na Costa, porém, ao passar do tempo surgiu o Porto de Itapoá, o TESC começou a atuar como Terminal Graneleiro e o MAPA continuou do mesmo tamanho. Observou ainda que os navios que levam o maior volume de carga, são os graneleiros e se cada navio precisar da vistoria do MAPA para a emissão do certificado fitossanitário, será perdido mais de trinta navios em um ano, pois não há Fiscal do MAPA para atender fora do horário comercial, onde considerando que de três navios, tirando um para fazer o Certificado Fitossanitário ocorre a perda de quinze navios na escala, considerando o Porto Público e o TESC. Complementando, o **Sr. Paulo Rogério** expôs que quanto ao Concurso Público previsto, não há vagas para São Francisco do Sul e nem para Itapoá, salientando que há problemas de gestão no Ministério também, mas quem está na ponta tem que contornar tudo, isto é, o problema de gestão do seu Órgão, mais as demandas que os servidores priorizam em atender, porém muitos estão no seu limite e outros já em processo de aposentadoria. Na sequência o **Sr. Lierte** colocou que os escritórios do MAPA são dimensionados por níveis de demanda, sendo que aqui a demanda aumentou e o nível continua o mesmo, precisando de um número maior de efetivo. Complementou ainda o **Sr. Paulo Rogério** que em São Francisco do Sul o MAPA utiliza uma área física cedida pela SCPAR PSFS, que é uma casa no centro da cidade, que antes era ocupada em todos os seus espaços. Observando que muitas vezes não foi aceito sair daquele lugar para um outro local menor, justamente devido a esperança de vir mais efetivo e assim poder estruturar e atender melhor. Ainda, acrescentou o **Sr. Paulo**, que administra o órgão aqui, há o medo do trabalho ser totalmente em home office, pois para ele, acredita que dessa forma diminui a efetividade do trabalho. Na sequência, o **Sr. Luiz Roberto de Oliveira** questionou se os pedidos feitos pela Agência do MAPA aqui de São Francisco do Sul são respondidos pelo Ministério da Agricultura, relacionado a essa questão da necessidade do aumento do efetivo. Então o **Sr. Paulo** respondeu que já perdeu a conta de quantas vezes foram feitos relatórios demonstrando a necessidade do aumento do efetivo e de quantos servidores seriam necessários, porém sem retorno do Ministério, enfatizando que o MAPA aqui ainda tem dois


agrônomos que se predispõe a compensar o trabalho durante a semana, mas caso um esteja de férias, fica muito complicado. Dando sequência, o **Sr. Flávio Silva de Almeida** expôs que ele faz parte do Comitê Municipal de combate à Dengue e elogiou o trabalho de todos os Recintos, incluindo Itapoá, pois não foi encontrado nenhum foco do mosquito nas áreas portuárias, inclusive citou que todos enviaram à ANVISA o seus planos de ação, que foram avaliados, estão sendo acompanhados e estão funcionando muito bem. Também comentou que a exemplo do MAPA, a ANVISA está com dois servidores apenas e dando apoio também ao Aeroporto de Joinville, onde um servidor se aposentou. Ainda com relação à Dengue, comentou o **Sr. Flávio**, que a cidade inteira está tendo muitos casos, onde cerca de quatrocentos atendimentos estão sendo feitos ao dia no Hospital, inclusive houveram óbitos, reiterando ser oportuno enfatizar que o trabalho de combate à dengue nos Recintos está sendo muito bom. Nada mais havendo a tratar, o Presidente do CAP PSFS, **Sr. Sérgio Vianna Teixeira Junior** 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 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.

REPRESENTANTES DO PODER PÚBLICO



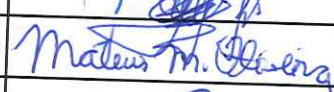
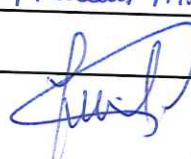
Sérgio Vianna Teixeira Junior	Presidente	
Cleverton Elias Vieira	Titular	
Paulo Rogério Silva	Titular	
Claiton Meyer	Suplente	
CAP. Fragata Roberto da S. Adriano	Titular	
Godofredo G. Moreira Filho	Titular	
Flávio Silva de Almeida	Titular	
Robison José Coelho	Suplente	

REPRESENTANTES DA CLASSE EMPRESARIAL


Fábio de Souza Mota	Titular	
Hemerson Costa	Titular	
Luiz Roberto de Oliveira	Titular	

João Ricardo de A. Chaves	Titular	
Hudson de Miranda	Suplente	

REPRESENTANTES DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS

Paulo Roberto de Amorim	Titular	x 
Flávio Tascheck Rosa	Titular	
Mateus Muller de Oliveira	Titular	Mateus M. Oliveira 
Maikon Maciel	Suplente	

SECRETÁRIA

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

