

**ATA DA 17ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO
CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA
DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL,
REALIZADA NO DIA CINCO DO MÊS DE
NOVEMBRO DO ANO DE DOIS MIL E VINTE
E QUATRO.**

Ao quinto dia do mês de novembro do ano de dois mil e vinte e quatro, às dez horas, na forma presencial, realizou-se a 17ª 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 Júnior** (Membro Titular SNPTA / Presidente do CAP), **Cleverton Elias Vieira** (Membro Titular – Presidente da SCPar PSFS), **Guilherme C. de Medeiros** (Membro Suplente - SCPar PSFS), **Sávio Rodrigo de Lima** (Membro Suplente – ANVISA), **Claiton Meyer** (Membro Suplente – Receita Federal), **Lindomar de Souza Dutra** (Membro Titular – Estado de Santa Catarina), **Tulio Cassio Lopes** (Membro Titular – Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul), **Paulo Rogério Silva** (Membro Titular - MAPA/VIGIAGRO); **Classe Empresarial: Hemerson Costa** (Membro Titular - ABTRA); **Fabio de Souza Mota** (Membro Titular - ABTP); **Luiz Roberto de Oliveira** (Membro Titular - SINPOSF); **João Ricardo de A. Chaves** (Membro Titular - Associação Comercial de SFS); **Randal Luciano Couceiro** (Membro Suplente - ABTP); **Hudson de Miranda** (Membro Suplente - SINPOSF); **Classe dos Trabalhadores Portuários: Flávio Tascheck Rosa** (Membro Titular – FNP), **Paulo Roberto de Amorim** (Membro Titular – FNE), **Maurício Sérgio Menelli** (Membro Titular - FENCCOVIB); **Mateus Muller de Oliveira** (Membro Titular – FNP); **Almir Wagner** (Membro Suplente - FNP), convidados permanentes e demais convidados que assinaram a lista de presença. Dando início à reunião, seguindo a pauta, o Presidente do CAP PSFS **Sérgio Vianna Teixeira Júnior**, cumprimentou e agradeceu a presença de todos. Após a verificação de quórum, item 1 da Pauta, o Presidente do **CAP PSF Sr. Sérgio** iniciou a reunião expondo sobre o item 2 da Pauta, onde a 16ª 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. Na sequência, o Presidente do CAP PSFS **Sr. Sérgio**, expôs sobre a sugestão de Pauta - item 3 “Atualização dos cronogramas e informações referentes aos

processos de Arrendamento de Instalações Portuárias do Porto Organizado de São Francisco do Sul: Terminal Graneleiro, Retro-área do Berço 201, Berço 401”, onde 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 andamento dos Cronogramas e Processos de Arrendamento, observando que o Porto tem a Delegação de competência para licitar novos arrendamentos, destacando o portfólio: o Berço 401, o arrendamento da retaguarda do Berço 201 e o arrendamento do Terminal Graneleiro, sendo que dos três projetos, onde o que está mais avançado é o Projeto de Arrendamento do Terminal Graneleiro, que já houve a consulta pública e a audiência pública, porém o Ministério Público encaminhou ao Porto um pedido de diligência, solicitando algumas informações adicionais a respeito do Terminal, onde junto à Consultoria está havendo a coleta desses dados para encaminhamento ainda no mês de dezembro de 2024 para o Ministério Público e assim dar continuidade para a próxima fase que é o encaminhamento ao TCU. Continuando, o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** expôs sobre o projeto do 401, onde explicou que foi concluído o estudo, salientando que houve também estudos sobre manobralidade, junto com o arrendatário TESC e com o SINPOSF, onde foi apontada a necessidade de se fazer uma Proposta de Berço, observando que a ideia original era juntar o Berço 101 ao 401, mas por questões técnicas se chegou a conclusão que o Berço 401 deve ser separado e não vinculado ao 101, sendo que o referido estudo deverá ser enviado para o Ministério de Portos fazer uma revisão para que a seguir se possa encaminhar à ANTAQ e a seguir fazer Consulta e Audiência Pública e quanto ao assunto que causou preocupação na comunidade portuária francisquense, sobre a “retaguarda do Berço 201”, o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** explicou que não existe nenhum Projeto de Privatização da Autoridade Portuária, o que há é um Projeto de um arrendamento, que está muito incipiente e que ao término de estudos, será dado ampla publicidade, conforme a legislação. Salientou que ainda não houve divulgação porque o Projeto está no início ainda, sendo feito com uma Equipe da Secretaria de Portos, observando que outro ponto a ser esclarecido é que “não haverá dedicação de Berço”, item que é outra preocupação de Operadores Portuários e de vários outros segmentos da comunidade, destacando que não seria nenhuma ilegalidade de houvesse essa dedicação, pois há os três Berços do TESC que são arrendados e que não há questionamentos, porém não é esse o modelo, pois está se estudando um arrendamento que não envolve a entrega da exclusividade do Berço 201. Pediu a palavra o **Sr. Luiz Roberto de Oliveira - Membro Titular**, representando o SINPOSF, onde o mesmo passou a visão de todos, como Operadores Portuários e demais que compõem a Comunidade Portuária, expondo que foi compreendido que não haverá uma exclusividade do berço 201, mas há dúvidas se haverá preferência para quem tiver carga.

Dando atenção à esse questionamento, **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** explicou que foi

discutido com a Equipe técnica de Brasília e o Porto colocou que a predileção é que o estudo se sustente sem preferência e sem prioridade. A seguir o **Sr. Luiz Roberto de Oliveira** fez novo questionamento, perguntando se supostamente alguém arrendasse a retro área de um Berço, automaticamente, pelas normas da ANTAQ, ele ficaria com a preferência de atração?. Na sequência o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** respondeu que necessariamente “não”, complementando que isso deve ficar claro no Edital e na Minuta do Contrato. Acrescentou ainda o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** que devido o Porto Público ter apenas um (01) arrendamento, não sendo possível assim fazer uma comparação com outros Portos que possuem um número maior de arrendamentos, utilizando como exemplo o Porto de Imbituba que tem cinco contratos de arrendamentos, onde em dois contratos um deles tem preferência e o outro prioridade, sendo que os outros três não possuem nem preferência e nem prioridade. Destacando ainda que é comum nesse segmento, onde se modela, conforme a necessidade da viabilidade do negócio, onde pode ser necessário conceder até a entrega total do berço. Complementou o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** que o Berço 401 será nos moldes dos Berços do TESC, pois quem construir o Berço 401 terá possivelmente a exclusividade. Complementou o **Sr. Luiz Roberto de Oliveira** que é uma realidade bem diferente do Berço 201 onde o foco do arrendamento é a retro área e não o Berço, pois essa é a preocupação do Operador Portuário. Na sequência o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** expôs como uma forma de tranquilizar a comunidade portuária, que antes das decisões sobre o Berço 201 será discutido com todos os segmentos, enfatizando que não há no momento nenhuma sinalização de se dar preferência e nem prioridade nesse estudo, pois o Porto fez essa solicitação à Brasília e eles estão considerando com uma premissa da Autoridade Portuária fazer desse forma. A seguir pediu a palavra o **Sr. Marcelo de Freitas Cortez**, onde mencionou que houve o crescimento do Porto, da cidade, assim como cresceu muito o volume de carga, e isso se deve a vários fatores, como a gestão, mas também se deve a retro área, onde se tem feito um grande investimento. Destacou ainda que o Porto possui apenas dois Berços públicos e se houver alguma preferência de algum segmento específico ou para algum arrendatário, como dessa retro área do Berço 201, isso poderá afetar demais todo esse investimento que foi feito e que também ajudou o Porto a chegar onde está. Enfatizou o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** para mais uma vez tranquilizar a todos, que assim que forem construídos os estudos, será feita a consulta pública, lembrando a todos que com relação ao Berço 401 haviam muitas dúvidas da Consultora, como por exemplo a questão da capacidade da estrutura de retaguarda e dos giros e o Porto Público procurou os Operadores Portuários para sanar essas dúvidas em reuniões que foram feitas, melhorando assim o estudo que estava sendo feito. A seguir o **Sr. Luiz Roberto de Oliveira** complementou, observando que assim ficou bem claro e consolidado a estrutura de retaguarda, como por exemplo quanto aos

fertilizantes, demonstrando que há condições de operar com tranquilidade dois navios, perante outros segmentos. Na sequência o **Sr. Marcelo de Freitas Cortez**, deixou registado o agradecimento do SINPOSF quanto as questões discutidas sobre o Berço 401 que contribuiriam e até salvaram o EVTEA. Dando continuidade, pediu a palavra o **Sr. Maurício Sérgio Menelli** e observou que o objetivo do Porto em arrendar é obter recursos e questionou “quando os outros Operadores Portuários que desejarem usar o espaço da retro área que for arrematada, deverão solicitar ao Porto ou àquele que arrematou?” Então o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** respondeu que o Operador Portuário deverá se dirigir àquele que arrematou a área, isto é ao Arrendatário, observando como já acontece com a sistemática comercial do TESC, que é arrendatário do Porto Público. Porém, observou o **Sr. Maurício Sérgio Menelli** que a preocupação está na negociação, onde o Operador Portuário que quiser movimentar sua carga naquela área, terá uma alta no seu custo, pois ele precisará negociar com outra pessoa, que talvez cobre um preço maior e isso poderá causar o fato da carga ser levada para outro Porto, causando impacto também na mão de obra. Respondendo, o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** expôs que quando é feito um estudo para arrendamento, é feito um estudo de demanda, terá que ser comprovado que haverá carga para movimentar naquela área, onde os contratos envolvem um compromisso de movimentação mínima que é para dar segurança tanto para o contexto logístico quanto para geração de renda para quem trabalha naquela atividade, observando que para fazer a licitação de arrendamento, passa-se pela Secretaria Nacional de Portos, pela ANTAQ e consulta pública e não se vê como esse ativo correr o risco de se tornar inoperante. Complementando o **Sr. Maurício Sérgio Menelli** expôs que historicamente há um volume anual no pátio, por exemplo do aço, da madeira, etc e no futuro com a substituição dessas cargas elas devem no mínimo manter esse volume. Na sequência, pediu a palavra o **Sr. Mateus Muller de Oliveira** (Membro Titular – FNP) que agradeceu ao **Sr. Sérgio Vianna**, na condição de Presidente do CAP, pela habitual receptividade e cordialidade às pautas elencadas por este conselheiro. Aproveitando o ensejo, agradeceu o **Sr. Cleverton Elias Vieira**, Presidente da SC PAR Porto de São Francisco do Sul, pela acolhida e atenção às colocações emanadas deste Conselheiro. Do mesmo modo, estendeu os discricionários, singulares e solenes cumprimentos a todos os partícipes do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de São Francisco do Sul. Nesta linha, reiterou a fundamental importância de todos os *players* (Diretoria, Operadores Portuários, Órgãos Intervenientes, colaboradores), pela constante evolução quantitativa e qualitativa do Porto de São Francisco do Sul. Neste sentido, frisou de que os prêmios recebidos pela SC Par Porto de São Francisco do Sul pela ABEPH são resultados decorrentes do dedicado trabalho da Gestão do Porto de São Francisco do Sul, dos contínuos esforços dos Operadores Portuários em intermediar cargas múltiplas ao Porto de São Francisco do Sul, variando o portfólio de serviços ofertados pelo complexo

portuário, favorecendo a constante ampliação e diversificação do Porto de São Francisco do Sul. Também, parabenizou os funcionários públicos cedidos a SC PAR Porto de São Francisco do Sul pelo dia do Servidor Público - Dia 28 de Outubro. No ato, frisou os méritos dos colaboradores da APSFS (SEA), CIDASC e SC PAR nos constantes êxitos e aperfeiçoamentos do Porto de São Francisco do Sul. Adentrando a pauta, reiterou de que habitualmente solicita a atualização dos status dos processos de Arrendamentos de Instalações Portuárias (401, Retro-área 201 e Terminal Graneleiro), no intuito de escutar os diversos vieses deste egrégio conselho sobre o tema, e assim buscar a contínua construção de melhoramentos para o escopo do respectivos projetos. Exemplificando a questão, citou a importância de serem analisadas as diversas sugestões emanadas dos Operadores Portuários, Órgãos Intervenientes e Representações Sindicais sobre a exploração destes Ativos Portuários, bem como a construção de fórmulas de reaproveitamento, nestes locais, dos trabalhadores que estão intrínsecos ao cotidiano do Porto de São Francisco do Sul, citando os Trabalhadores Portuários Avulsos, o Sindicato dos Movimentadores de Carga, os Colaboradores da APSFS, CIDASC, SC PAR, dentre outros. Pediu licença para dirigir uma pergunta à Mesa: Atualmente, em qual patamar estão as tratativas entre SC PAR e Governo do Estado de Santa Catarina, em prol da manutenção dos colaboradores da CIDASC e APSFS no Porto Organizado de São Francisco do Sul? Por último, agradeceu a paciência e atenção às ponderações, devolvendo a palavra à Presidência da Reunião. A seguir o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** enfatizou que quanto a pauta não delimitações, é deixado aberto a todas as exposições e quanto a questão dos vínculos das cessões não há necessidade de preocupações, pois enquanto se manter a Delegação não há alterações, salientando que já encontra-se em tratativas para renovação o prazo da Delegação do Porto ao Estado de Santa Catarina, salientando que quanto ao Terminal Graneleiro é uma questão mais particular que será visto perante o avanço do processo de arrendamento juntamente com a CIDASC o que será feito, observando também que muitos aderiram ao PDVI, fator positivo que traz uma maior tranquilidade quanto a gestão futura de mão de obra. Observou também que quanto aos servidores que eram da Autarquia e foram cedidos à SCPAR PSFS, não há condições de tocar o Porto sem essa mão de obra. Destacando ainda que toda essa questão levanta um pouco de insegurança aos servidores, pois antes era feito um ato de cessão durante todo o período de quatro anos do Governo do Estado e hoje a sistemática administrativa desse Governo é fazer atos menores que são renovados periodicamente (aproximadamente de três em três meses), porém observa-se que na atual Gestão do Governo de Jorginho Melo não houve nenhuma tentativa de “não renovação”, assim o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** registrou, buscando tranquilizar a todos, que não há ideia de se fazer uma devolução em massa de servidores, apenas são tratado casos pontuais. Dando continuidade, pediu a palavra o **Sr. Flávio Tascheck Rosa** (Membro Titular – FNP),

que fez o seguinte questionamento, quanto ao assunto sobre arrendamento “aquele que arrendar o pátio, poderá fazer o que quiser com ele. No caso ele vai ter a exclusividade de utilizar o Berço 201?”. Na sequência o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** respondeu, explicando que o estudo leva em conta uma premissa básica que é o ordenamento da área portuária perante o PDZ, onde primeiramente verifica-se a aderência do uso da área ao PDZ, onde não se avança se não for aderente ao PDZ; em segundo lugar terá um perfil de carga que o estudo de demanda irá identificar, onde em conversa com os profissionais em Brasília, foi exposto pelo Porto que nessa área deve-se continuar a utilizar a madeira, o siderúrgico e a carga geral, que é praticamente o que é movimentado e armazenado naquela área, observando que não irá fugir muito desse perfil de carga, sendo que o Contrato irá delimitar quais são as cargas, objeto daquele arrendamento, complementando o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** expôs que hoje existe uma maleabilidade maior, pois anteriormente era muito restritivo, onde por exemplo se havia um arrendamento para um terminal para containeres, eram containeres que eram manuseados; se era um terminal de carga geral, era apenas a carga geral que era manuseada. Então hoje já existe uma certa abertura, mas o contrato que irá delimitar o modelo. Dando continuidade à reunião o Presidente do CAP PSFS **Sérgio Vianna** passou para o próximo item 4 “Atualizações referentes aos projetos de melhorias rodo-ferroviárias no entorno do Porto de São Francisco do Sul e Terminal Graneleiro”; Na sequência o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** informou, relacionado ao acesso rodoviário externo, fora da Poligonal, que o Porto recebeu do SINPOSF o projeto da quarta faixa e pretende-se após algumas tratativas, levar esse assunto ao Governador de Santa Catarina, para tentar viabilizar a referida obra com dividendos, registrando então um agradecimento ao SINPOSF pela parceria nos doando o referido projeto, observando que o valor apresentado da obra está acima da disponibilidade de caixa, em termos de dividendos, mas pretende-se conversar com todas as partes interessadas com o SINPOSF, Prefeitura e DNIT para contratação e assim repassar as informações ao Governador e assim dar continuidade aos trâmites, pedindo à Secretaria de Portos em Brasília a autorização para uso dos dividendos. A seguir o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** passou a palavra ao **Diretor de Administração e Finanças da SCPAR PSFS Sr. Lindomar** para falar sobre os acessos rodo-ferroviários, onde o mesmo destacou os dois projetos que estão em andamento, onde um deles é a revitalização da rodovia sai da frente do Gate do Porto Público e que dá acesso ao Terminal Graneleiro, onde há uma parceria com a Prefeitura Municipal, onde a Prefeitura está dando apoio logístico e técnico ao Porto (que dará o material) e destacou que as obras serão iniciadas quando todo o material estiver disponibilizado para ter um trabalho mais eficiente e evitar paralisações, pois os caminhões que vêm para descarga no Terminal Graneleiro ficam nessa via, onde são chamados de dez em dez para não haver problemas na Avenida

Engenheiro Leite Ribeiro e nem na BR 280. Destacou ainda que a obra tem previsão de conclusão no início de Janeiro de 2025. O **Sr. Lindomar** também expôs que quanto ao acesso ferroviário, foi revitalizado toda a entrada principal do Gate ferroviário por parte do Porto Público, onde foram trocados dormentes, trilhos e foi adquirida uma balança ferroviária nova, observando que essa obra foi finalizada em fevereiro de dois mil e vinte e quatro, com um custo aproximado de três milhões de reais e estava-se aguardando apenas a questão de OCR e CFTV em atenção ao alfandegamento, sendo que já houve a inspeção da CESPORTOS, onde o plano de segurança foi aprovado, sendo que o Porto está apto a solicitar a reabertura do referido Gate à Comissão de Alfandegamento, estimando que o ganho com esse *gate* de vinte a trinta por cento de produtividade de recepção de carga via ferroviária. A seguir pediu a palavra o Conselheiro **Sr. Mateus Muller de Oliveira** que agradeceu os constantes investimentos da Autoridade Portuária em prol do Terminal Graneleiro. Também, mencionou que eventualmente solicita a este egrégio Conselho Portuário a inclusão dos poderes - executivo e legislativo - municipais nas consultas sobre Arrendamentos e Exploração de Ativos Portuários, é no sentido de escutar seus respectivos pareceres, e dentro das prerrogativas legais, ofertarem trabalhos conjuntos ao Porto de São Francisco do Sul, em favor de melhorias ao contexto do TG e demais instalações portuárias. Também, frisou caso algum conselheiro discorde de seus posicionamentos, estará sempre a disposição para escutar as demais perspectivas e conceder o natural direito de resposta àqueles que assim desejarem. Oportunamente, expressou o agradecimento pela constante cordialidade e compreensão de todos às suas reivindicações. Dando continuidade o **Diretor de Administração e Finanças da SCPAR PSFS Sr. Lindomar** complementou expondo que está sendo feita a licitação para compra de uma nova pá carregadeira para o Terminal Graneleiro, no valor de hum milhão e cinquenta mil reais. Na sequência o Presidente do CAP PSFS **Sr. Sérgio**, expôs sobre a sugestão de Pauta - item 5 "Perspectivas e Projetos para Aquisição de novos Shiploaders". Respondendo sobre o assunto, o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** expôs que a troca dos *Shiploaders* está prevista como uma contrapartida do arrendamento do Terminal Graneleiro, sendo um investimento fora da área arrendada, salientando que não há a intenção de transferir para a iniciativa privada a gestão do Corredor de Exportação que vai continuar com a autoridade portuária pública, havendo então essa contrapartida de aquisição de novos equipamentos e de reconstrução de todo o corredor de exportação. Complementando que o equipamento hoje ainda tem uma vida útil significativa, pois está sendo feito manutenções para que o equipamento continue produzindo bem e com segurança, observando que há vários outros investimentos já em trâmite para melhorar a qualidade do equipamento, que continua produzindo muito bem, inclusive houve a diminuição de paradas não programadas. Complementando o assunto, o **Sr. Guilherme C. de Medeiros** - Diretor de Operações e Logística da SCPAR PSFS e

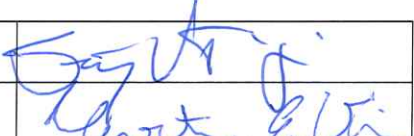
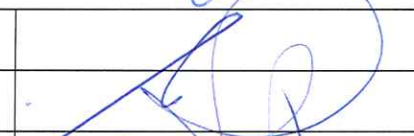
Membro Suplente - SCPar PSFS, explicou que com as reformas estruturais que está se planejando fazer, o equipamento terá uma vida útil ainda de dez anos aproximadamente, expondo que toda parte de componentes está sendo substituído e outros serão substituídos, onde está sendo feito um balanço de tudo para apresentar aos clientes que operam o Berço 101 e utilizam o Corredor, sendo que o ficará para o segundo semestre do ano de dois mil e vinte e cinco é a reforma estrutural, pois está sendo contratada uma Empresa especializada que fará a avaliação de toda a estrutura, concluindo que nos dois anos da atual gestão está sendo feita a renovação dos Shiploaders com um custo de uma fração da compra de um novo equipamento, sendo que se for comprado um novo equipamento levará aproximadamente esse prazo de dois anos para a entrega do mesmo. Salientou ainda que uma vez saindo o arrendamento do Terminal Graneleiro haverá a necessidade de uma reprogramação dessa obra, pois não se pode contar com Shiploaders novos, sendo que sessenta e cinco por cento das cargas passam por ali e é preciso fazer as manutenções nesse ativo. Complementou o **Sr. Guilherme** que havia uma defasagem, pois passaram-se muito anos com a manutenção deficitária e o Porto está trabalhando e investindo muito para essa recuperação. Dando seguimento, pediu a palavra o **Sr. Almir Wagner**, servidor do Porto Público e Membro Suplente - FNP, e expôs que os atuais Shiploaders pesam em torno de cento e setenta toneladas e os novo atualmente, pesam aproximadamente quatrocentos e cinquenta toneladas, isso é uma restrição, então, salientou o **Sr. Almir**, a revitalização que está sendo feita nos atuais Shiploaders é o ideal no momento. Na sequência o Presidente do CAP PSFS **Sr. Sérgio**, expôs sobre a sugestão de Pauta - item 6 "Dragagem de Manutenção". Dando atenção à esse item, o **Sr. Guilherme C. de Medeiros** fez uma apresentação expondo que a Empresa que ganhou a licitação para fazer a Dragagem de manutenção foi a **Jan De Nul** que é uma Empresa Belga e top a nível global nessa área de Dragagem, foi contratada também a Empresa de supervisão e engenharia que é a **Hidrotopo** e a Empresa da área ambiental que é a **Acquaplan**, sendo então três empresas que estão atuando em conjunto de forma coordenada, observando que a Dragagem iniciou dia quatro de novembro, pela manhã, fazendo a primeira operação na dársena e está trabalhando vinte quatro horas por dia até concluir, observando que será dragado toda a área da dársena e canal de acesso até o canal externo, restabelecendo assim os quatorze metros em toda área do Porto, observando que na dársena não é possível chegar aos quatorze apenas em alguns pontos, sendo que a prioridade é fazer a dársena, devido alguns pontos críticos, observando que o prazo de contrato da Dragagem para término é de sessenta dias, mas como a Empresa apresentou um equipamento muito maior do que o apresentado no projeto, é possível que em trinta dias aproximadamente seja finalizada a obra. Observou ainda o **Diretor Guilherme**, que há um compromisso com os clientes de procurar agilizar o restabelecimento de calados operacionais, inclusive devido às restrições no Berço 102, sendo que tão

logo seja feita essa parte da Dragagem, já será verificada a liberação das questões junto a Marinha e Praticagem. Salientou ainda o **Diretor Guilherme** que está dando tudo certo, porém isso tudo é fruto de um trabalho que foi planejado e que iniciou em dezembro de dois mil e vinte e três, observando ainda que há pouco tempo atrás, entre agosto e setembro ocorreu um momento muito extressante, que é de conhecimento de todos, mas que foi encontrado uma forma de contingenciar para operar os navios que estavam aguardando, sendo que com a dragagem essas questões estarão resolvidas. Continuando com a apresentação sobre os detalhes da Dragagem, o **Diretor Guilherme** destacou que o trabalho a ser realizado irá buscar o mínimo de impacto nas operações do Porto, onde deverá ter a meta de atingir a profundidade de quatorze metros ou quatorze e meio, dentro da definição de tolerância, observando que o volume a ser dragado, dentro também da tolerância exposta no Projeto, é até um milhão e seiscentos metros cúbicos, sendo feito todo o processo de acompanhamento por meio de batimetrias. Continuando, o **Diretor Guilherme** reiterou que a capacidade de produtividade da Draga é muito grande e estará sendo possível o alinhamento com os Operadores Portuários, conciliar o trabalho da mesma por exemplo em janelas de atracção, e como ela é muito rápida e versátil e não depende de maré, irá facilitar e dar celeridade aos trabalhos de dragagem. Finalizando a apresentação o **Diretor Guilherme** expôs que o custo dessa obra é até trinta e sete milhões, fruto da arrecadação das tarifas cobradas da comunidade portuária (valor que poderá ser alterado dependendo do volume final dragado). Na sequência pediu a palavra o **Sr. Luiz Roberto de Oliveira** perguntou se com a Dragagem será restabelecido o calado de doze metros, tendo uma batimetria muito ampla e correta desse item, a Autoridade Portuária irá comunicar a Autoridade Marítima e a Praticagem que está restabelecido esse valor ou ela irá solicitar uma nova autorização para os doze metros? Complementou o **Sr. Luiz**, que se for para solicitar, há um tempo burocrático muito grande. Respondeu ao questionamento o **Diretor Guilherme** expondo que gostaria de resgatar o que ocorreu nos últimos dois meses, quando houve problemas nos berços, principalmente no 102 quanto ao calado e a Praticagem informou que não estavam mais conseguindo atracar os navios com segurança e seria necessário impor restrição, oficiando ao Porto e à Marinha; sendo assim a Marinha também comunicou ao Porto, sendo necessário então dar retorno à Autoridade Marítima - Delegacia da Capitania dos Portos de São Francisco do Sul, quando for restabelecido o calado original para obter esse alinhamento e após o término da Dragagem e conclusão das batimetrias, será um processo mais burocrático de encaminhamento desses documentos para as homologações finais. Continuando o **Sr. Luiz Roberto de Oliveira** reforçou a ideia que o pedido é de restabelecimento e não de aumento do calado, por isso tende a tornar-se menos burocrático e ganha-se tempo. Complementou ainda o **Diretor Guilherme** que o Porto também é uma Empresa que está sempre buscando eficiência e assim como todos que fazem parte dessa

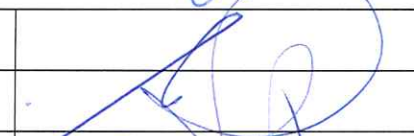
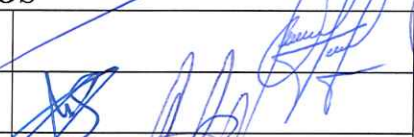
engrenagem, sendo assim não é interesse do Porto ficar com restrição, por isso se está trabalhando para eliminar essa restrição o mais rápido possível. Finalizando o **Sr. Luiz Roberto de Oliveira** parabenizou à Direção do Porto pelo eficiente trabalho, citando a contratação da excelente Draga da **Jan De Nul**. Dando prosseguimento à Reunião pediu a palavra o **Sr. Fabio de Souza Mota**, Diretor do TESC e Membro Titular - ABTP que também parabenizou à Direção do Porto quanto ao processo de licitação e contratação da Empresa **Jan De Nul** que possui equipamentos muito robustos para fazer esse trabalho e perguntou sobre o a expectativa real de conclusão da campanha de Dragagem. O **Diretor Guilherme** respondeu que no Cronograma exato foi passado trinta e dois dias, sendo previsto para meados de dezembro ser finalizado. Continuando, o **Sr. Fabio de Souza Mota** questionou como o Porto está projetando os planejamentos regulares de dragagem, para se ter a mínima perda de parâmetros dos berços. O **Diretor Guilherme** expôs que se aprendeu lições com os processos anteriores de contratações de Dragagem, que foram bem complexas, como em dois mil e vinte e um. Já no processo atual tudo foi bem mais tranquilo, porém ainda deve-se aperfeiçoar alguns itens, então tão logo seja concluída essa Dragagem o Porto já estará pensando em um novo ciclo, talvez em um contrato permanente, porém existem alguns desafios a serem considerados, inclusive com o Tribunal de Contas, pois quando se faz uma licitação de dragagem, por exemplo, deve-se comprovar o volume pela batimetria antes da realização da licitação, porém esse ciclo atual esta acontecendo depois de três anos da ultima dragagem, salientando que o ideal a cada dois anos, mas esse atraso ocorreu até devido uma questão do amadurecimento de todo o processo, sendo um dos itens a discussão com o Tribunal de Contas quanto ao volume, expondo que há como se fazer uma previsão quanto ao assoreamento e assim fazer licitação baseada no estudo de previsão se consegue contratar um volume que será comprovado nas medições, até para se ter uma contratação com prazos mais longos de Dragagem. Reiterando, o **Diretor Guilherme** falou que tão logo acabe esse ciclo já será reiniciado um novo ciclo, não esperando o assoreamento acontecer e também pensando em contratar um Processo de dragagem mais elaborado, considerando que tudo estará sendo levado em conta, pois neste atual ciclo não foi possível parar para discutir os tipos de modelos, pois poderia não ocorrer a Dragagem e a Dragagem deve ser permanente, então da necessidade de ser melhor discutida principalmente com o Tribunal de Contas, pois eles sempre mantêm muitos questionamentos direcionados a esse tipo de obra. A seguir enfatizou o **Sr. Fabio de Souza Mota** que a equalidade das manutenções é muito relevante, dando como modelos Portos de Paranaguá, Itajaí, Santos, pois há a possibilidade de evoluir o calado, sem aprofundamento, mas desde que haja uma regularidade nas campanhas de manutenção, isto é, se houver um assoreamento dentro de uma faixa de controle, poderá ser pleiteado uma flexibilização e todo o complexo ganha. A seguir o Presidente do CAP PSFS **Sr. Sérgio** deixou aberta a palavra para

o último item da Pauta “Assuntos Gerais”, porém não houve manifestações, então em seguida, nada mais havendo a tratar, o Presidente do CAP PSFS, **Sr. Sérgio** 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 a lista dos membros Titulares e Suplentes presentes na Reunião.

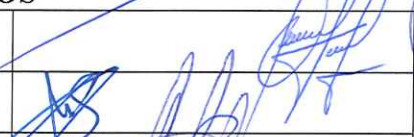
REPRESENTANTES DO PODER PÚBLICO

Sérgio Vianna Teixeira Junior	Presidente	
Cleverton Elias Vieira	Titular	
Paulo Rogério Silva	Titular	
Lindomar de Souza Dutra	Titular	
Tulio Cassio Lopes	Titular	
Sávio Rodrigo de Lima	Suplente	
Claiton Meyer	Suplente	
Guilherme C de Medeiros	Suplente	

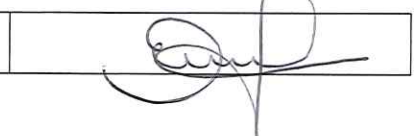
REPRESENTANTES DA CLASSE EMPRESARIAL

Hemerson Costa	Titular	
Fabio de Souza Mota	Titular	
Luiz Roberto de Oliveira	Titular	
João Ricardo de A Chaves	Titular	
Randal Luciano Couceiro	Suplente	
Hudson de Miranda	Suplente	

REPRESENTANTES DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS

Paulo Roberto de Amorim	Titular	
Mauricio Sergio Menelli	Titular	
Flávio Tascheck Rosa	Titular	
Mateus Muller de Oliveira	Titular	
Almir Wagner	Suplente	

SECRETÁRIA

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

