

**ATA DA 18ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO
CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA
DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL,
REALIZADA NO DIA VINTE DO MÊS DE
MARÇO DO ANO DE DOIS MIL E VINTE E
CINCO.**

Ao vigésimo dia do mês de março do ano de dois mil e vinte e cinco, às dez horas, na forma presencial, realizou-se a 18ª 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), **Flávio Silva de Almeida** (Membro Titular – ANVISA), **Roberto H. Estrugala** (Membro Titular – Receita Federal), **Lindomar de Souza Dutra** (Membro Titular – Estado de Santa Catarina), **Sérgio Murilo de Carvalho Oliveira** (Membro Suplente – Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul), **Paulo Rogério Silva** (Membro Titular - MAPA/VIGIAGRO); **Capitão de Fragata Leonardo Bycow** (Membro Titular – MARINHA DO BRASIL); **Classe Empresarial: Cristiano Rozanez Donati** (Membro Titular - ABTRA); **Fabio de Souza Mota** (Membro Titular - ABTP); **Luiz Roberto de Oliveira** (Membro Titular - SINPOSF); **Thiago Cesar da Costa** (Membro Titular – AEB); **Randal Luciano Couceiro** (Membro Suplente - ABTP); **Classe dos Trabalhadores Portuários: Flávio Tascheck Rosa** (Membro Titular – FNP), **Mateus Muller de Oliveira** (Membro Titular – 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 e deu as boas vindas aos novos Membros do CAP PSFS: **Capitão de Fragata Leonardo Bycow** (Membro Titular – MARINHA DO BRASIL), **Cristiano Rozanez Donati** (Membro Titular - ABTRA) e **Thiago Cesar da Costa** (Membro Titular – AEB). 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 17ª 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, dando a publicidade necessária. Na sequência, o Presidente do

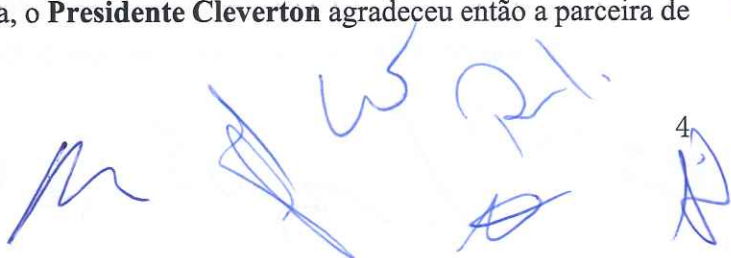
CAP PSFS expôs sobre o item 3 da Pauta “Atualizações referentes aos Processos de Arrendamento das Instalações Portuárias (Terminal Graneleiro, Berço 401 e Retroárea do Berço 201)”, e assim o Presidente do CAP PSF, Sr. Sérgio passou a palavra ao **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton Elias Vieira** que cumprimentou a todos os presentes e destacou a importância de ter esse espaço voltado à reunião do CAP PSFS onde se traz a oportunidade de se atualizar reciprocamente e ter uma conexão com toda comunidade portuária, sobre o que está acontecendo. A seguir o **Presidente da SCPAR PSFS Cleverton** expôs que sobre o Processo de Arrendamento do Terminal Graneleiro, observou que há uma questão que está sendo analisada sobre a tutela da Secretaria Nacional de Portos, sobre itens relacionado a definições de áreas, sendo que o Porto está aguardando o encaminhamento do Ministério de Portos e Aeroportos, com o retorno e orientações para ser dado os encaminhamentos futuros. Continuando, o **Presidente da SCPAR PSFS Cleverton** colocou que sobre o Berço 401 houve uma grande evolução, sendo um estudo contratado há um ano e meio onde inicialmente ele estava direcionado para um perfil de carga de granel de exportação, e foi bem discutido com a Consultoria, onde a Autoridade Portuária junto a outros agentes e ao SINPOSF esclarecendo assim com a Consultoria a definição de prioridades, qual o tipo de demanda e por uma série de motivos e foi solicitado assim uma mudança no perfil de carga, porque entendeu-se que no complexo portuário hoje em dia já há um atendimento de prestadores públicos, seja pelo Corredor de Exportação do Porto Público ou seja pelo TESC que fez um investimento muito significativo e que está performando muito bem na área de grãos e há agora o empreendimento privado TGSC, que deverá entrar em atividade no ano de 2025, também com uma capacidade de movimentação de grãos muito grande, dessa forma ficaria atendida a demanda de São Francisco do Sul no médio e longo prazo com esses três terminais dedicados a granel de exportação. Dando continuidade o **Presidente Cleverton** destacou que devido ao acompanhamento que vem sendo feito, principalmente do ano anterior pra cá, há o entendimento que seria interessante destinar um arrendamento do Porto de São Francisco do Sul para área de fertilizantes, pois assim haveria a possibilidade de ter um berço com uso mais racional para as demandas dos setores siderúrgicos, observando que hoje há três grandes grupos de carga aqui em São Francisco do Sul, que são o Siderúrgico, o Fertilizante e o Granel de Exportação e com os três ativos de granel de exportação já bem consolidados, entre públicos e privados, surgiu a ideia, após várias conversas com a comunidade local e foi solicitado ao Consultor refazer o estudo e logo após algumas definições a serem complementadas, será dado continuidade ao cronograma, pretendendo protocolar o EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnico, Econômico e Ambiental na ANTAQ no mês de maio desse ano, salientando que foi assumido esse compromisso com o Segmento de Fertilizantes em uma Reunião na Secretaria Estadual de Portos e assim que houver esse protocolo na ANTAQ estará sendo



Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

analisada a possibilidade de fazer uma rodada de conhecimento com as premissas desse estudo trazendo isso para a Comunidade. Continuando, o **Presidente Cleverton** falou sobre os estudos do arrendamento do Berço 201, expondo que hoje ele está sobrestado, pois não há interesse em levar esse arrendamento para frente com muita brevidade, porque há outros prioritários, dentre eles o Projeto de prolongamento do Berço 101, destacando que o Porto sempre tem uma conversa muito próxima com o Sindicato dos Operadores Portuários onde se observa que a demanda de prolongamento do Berço 101 apresenta-se talvez mais prioritário que o arrendamento da retroárea do Berço 201, porém, observou o **Presidente Cleverton**, que atendendo ao Cronograma do Ministério dos Portos, no segundo semestre se voltará com os estudos do arrendamento da retroárea do Berço 201, observando que assim que os estudos forem concluídos, será feita a consulta pública, apenas de não haver a obrigatoriedade por ser um arrendamento simplificado, mas devido ao atendimento ao Acórdão com o TCU, será feita ampla divulgação com o processo de consulta pública similar à consulta pública de um arrendamento ordinário. Dando sequência o **Presidente da SCPAR PSFS Cleverton** destacou que o Porto Público obteve a aprovação do ISPS CODE, após dois anos de o Porto estar sem o mesmo, então houve a aprovação e encontra-se aguardando apenas a emissão da Declaração de Cumprimento por parte da CONPORTOS, observando o **Presidente Cleverton**, que houve um investimento no ano de dois mil e vinte e quatro, somente na revitalização da parte tecnológica do Porto, de aproximadamente vinte milhões de reais para cumprir todas as determinações da CONPORTOS e também da Receita Federal, pois o Porto deve ter um nível de transmissão de informação e um tempo de armazenagens de imagens, de documentos, de dados pelo API Recintos instantâneos e para isso então foram revitalizados e comprados Servidores novos, Nobreaks, Datacenter, Storages, processo que resultou na Declaração de Cumprimento do ISPS CODE, que era algo que deixava o Porto Organizado exposto e fragilizado diante por exemplo das exigências contidas no Convênio de Delegação ou perante à ANTAQ. Dando continuidade à reunião, o Presidente do **CAP PSF Sr. Sérgio** colocou o item 4 da Pauta “Atualizações sobre os projetos de infraestrutura e melhorias Rodoferroviárias no entorno do Porto de São Francisco do Sul e Terminal Graneleiro”. Pediu a palavra o **Conselheiro Mateus Muller de Oliveira** (Membro Titular – FNP) que agradeceu ao Sr. Sérgio Vianna pela concessão da palavra. No ato, o conselheiro Mateus pediu licença aos membros do egrégio conselho, mencionando de que seria sucinto nas ponderações na reunião, concentrando sua exposição oral no presente ponto: Sugestão de Pavimentação Asfáltica da Rua Engenheiro Leite Ribeiro - 653. Simultaneamente, aproveitou o ensejo para parabenizar solenemente todos os membros deste colendo Conselho de Autoridade Portuária pelos resultados obtidos pelo Porto de São Francisco do Sul no decorrer do ano de 2024, os quais foram aferidos pelo expressivo volume de carga e faturamento da

SC PAR Porto de São Francisco do Sul no respectivo exercício fiscal. Na ocasião, cumprimentou os colaboradores da CIDASC, APSFS - SEA, SC PAR, Trabalhadores Portuários Avulsos, Sindicatos de Mão de Obra, Operadores Portuários, Órgãos Intervenientes pelos respectivos resultados, pedindo desculpas caso tenha esquecido de mencionar alguma representação ou órgão. Nesta perspectiva, citou duas palavras que dimensionam o Porto de São Francisco do Sul: Resiliência e Esperança. A resiliência que possibilita ao Porto de São Francisco do Sul a constante reinvenção e aumento do portfólio de cargas, e a esperança atrelada aos constantes anúncios de investimentos no Porto de São Francisco do Sul. Também, citou que várias plataformas propositivas emergem do Conselho, o qual exerce um singular papel no Porto de São Francisco do Sul. Na sequência pediu a palavra o **Sr. Lindomar de Souza Dutra** – Diretor de Administração e Membro Titular – Estado de Santa Catarina, e explicou que quanto a questão do acesso ao TG citado, há uma interação com a Prefeitura, onde cada um dos Órgãos (Porto Público e Prefeitura) estão providenciando uma parte de recursos, onde o Gerente de Relações Institucionais do Porto - Sr. Henrique Celestino Bueno Junior está capitaneando esse trabalho, porém primeiramente será feito o nivelamento da referida Rua, sendo que atualmente o Vice Prefeito Serginho está a guardando um retorno da Secretaria de Infraestrutura da Prefeitura para que com todo o material a ser utilizado reunido seja feito o nivelamento para garantir pelo menos a acessibilidade, pois hoje encontra-se quase intransitável no local. A seguir o Conselheiro **Mateus Muller de Oliveira** agradeceu a todos e complementou expondo que quanto à demanda inerente ao acesso do TG, solicitou a Autoridade Portuária que avaliasse a possibilidade - a médio, longo prazo - de parcerias com o Governo Municipal, Estadual e Federal, em prol da concretização da Pavimentação Asfáltica da Rua Engenheiro Leite Ribeiro – 653. Da mesma forma, felicitou a todos os conselheiros pela proveitosa e produtiva reunião, colocando-se à disposição da Diretoria da SC PAR Porto de São Francisco do Sul e de todas as representações de Conselho, para auxiliar na consecução das pautas e sugestões propostas por este Conselheiro. Dando sequência, o Presidente do CAP PSFS **Sr. Sérgio** deixou aberta a palavra para o último item da Pauta “Assuntos Gerais”, onde o **Presidente da SCPAR PSFS Dr. Cleverton** lembrou a todos que no dia seguinte, vinte e um de março, no Porto de Itapóia às 14h, com a Presença do Governador Jorginho Mello, a realização do ato de assinatura do Edital de Dragagem de aprofundamento e alargamento do canal externo, marco muito importante para o Porto de São Francisco do Sul e para o Complexo Portuário da Baía Babitonga, sendo a maior obra de infraestrutura aquaviária do Estado de Santa Catarina em termos de acesso, observando que foi o último Complexo Portuário que recebeu recursos do Governo Federal para dragagem, sendo que no ano de dois mil e vinte quatro foi feita no Porto de São Francisco do Sul uma Dragagem de manutenção que foi muito bem sucedida, destacando ainda, o **Presidente Cleverton** agradeceu então a parceira de



Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including a large signature on the left, several smaller initials in the center, and a signature on the right with the number '4' written below it.

todos como Operadores Portuários e Armadores , pois em muitos momentos foi necessário solicitar janelas operacionais e agradeceu também o apoio imprescindível da Marinha para que Porto pudesse fazer o trabalho com todo regramento necessário para posterior aprovação e homologação dos parâmetros que são muito importantes para a atividade comercial dos usuários do Porto, observando nos últimos dois anos o Porto conseguiu construir, em razão da escassez de recursos do Governo Federal, para construção de obras estruturantes em Santa Catarina, sendo que apenas foi conquistada a obra do Molhe no Porto de Imbituba, sendo que não houve destinação de recursos para o Porto de Itajaí e nem para São Francisco do Sul, assim foi buscado um modelo novo pelo Porto de SFS, como alternativa, esperando que sirva como referência para o País onde para acelerar investimentos está sendo feito uma parceria com o Porto de Itapoá, que irá emprestar ao Porto de SFS trezentos milhões de reais (sendo a obra estimada em trezentos e vinte e quatro milhões de reais), sendo que esse valor/montante será pago com tarifa pública arrecadada pelo Porto de SFS num período estimado de dez a doze anos na forma de “receita incremental” ,isto é, será segregado os valores dos navios que não entram hoje no Porto, o volume de carga adicional gerado pela obra em uma conta garantia e anualmente o Porto de SFS pagará o Porto de Itapoá, enfatizando o **Presidente Cleverton** expôs que isso será extremamente importante porque assegura o fluxo de caixa do Porto para o cumprimento das obrigações de manutenção, pois após a finalização da obra citada, ela irá exigir novo balizamento de canal, será necessário manter as novas profundidades, isto é, haverá ao longo dos anos um desembolso financeiro bem significativo, por isso esse modelo que preserva a liquidez do caixa do Porto para continuar cumprindo com essas obrigações que são decorrentes da Tabela I – Infraestrutura de Acesso Aquaviário, reiterando a agradecimento a todos, pois sem o apoio não seria possível tirar essa obra do papel, pois é uma obra que demonstra uma confiança e uma sinergia muito positiva entre o setor público e o setor privado no Complexo da Baía Babitonga, registrando também o apoio do Governador Jorginho Mello, da Secretaria de Estado da Fazenda , da Secretaria de Portos e do Porto de Itapoá que além da disponibilidade dos recursos, também tecnicamente contribuiu muito para que o Porto de SFS pudesse evoluir nesse projeto, observando que será publicado o Edital, aguardando então um prazo de quarenta e cinco dias úteis que é o tempo que a legislação exige para esse tipo de obra, pois além da Dragagem haverá o engordamento da Praia de Itapoá, destacando que será a maior obra de engordamento de praia no Brasil desde o ano de mil novecentos e noventa e oito, em termos de volume de areia, sendo um componente sócio ambiental muito importante e será um marco para a história o Complexo Portuário da Baía Babitonga que hoje responde por sessenta por cento do volume de carga de Santa Catarina, observando que haverá um grande ganho no segmento de contêineres mas também no Porto Público com a possibilidade de serem feitas as manobras sem a necessidade de fundeios

intermediários, acelerando bastante o ganho nas atividades cotidianas. Na sequência, o Presidente do CAP PSF Sr. Sérgio perguntou ao **Presidente Cleverton** quanto tempo deverá durar a obra e qual a profundidade será alcançada, onde o mesmo expôs que a obra está estimada para durar treze meses e a profundidade deverá alcançar dezesseis metros. Dando prosseguimento, pediu a palavra o **Senhor Luiz Roberto de Oliveira** (Membro Titular - SINPOSF), onde o mesmo perguntou se indo para dezesseis metros a lâmina de água do Canal principal, haverá uma homologação de calado para quatorze metros? Respeitado os calados máximos dos berços do Porto. Então o **Presidente Cleverton** respondeu explicando que sim e que está no Plano de Investimento do Porto de SFS para o segundo semestre de dois mil e vinte cinco, a contratação de um Estudo de Viabilidade para o aprofundamento do canal interno. Complementando, o **Sr. Guilherme C. de Medeiros – Diretor de Operações e Logística** e Membro Suplente - SCPAr PSFS no CAP PSFS, mencionou que o Porto de SFS terá um ganho, pois é provável que se consiga fazer as saídas dos navios carregados sem precisar usar o fundeio e a entrada dos navios de fertilizante também. Observou o **Senhor Luiz Roberto de Oliveira** que realmente prejudica muito no dia a dia a questão dos fundeios que são restritos, em poucos locais, a questão do aguarado da maré, principalmente no auge das safras e outro ponto que ele destacou foi que com o final da derrocagem da pedra do Berço 101, talvez pela profundidade natural naquele local, dê para elevar o calado. Então, observou o **Sr. Guilherme C. de Medeiros** que no ano de dois mil e vinte e quatro, quando o TESC patrocinou uma campanha de simulação e foi verificado que avançou para treze ponto um, tanto no Berço do TESC quanto no Berço 101. Complementou o **Senhor Luiz Roberto de Oliveira** que no sentido do Berço 101, qualquer centímetro que se ganhe para colocar carga é menos um peso morto para o navio sair do Porto, pois explicou ele, que o navio sai em média com seiscentos e cinco, seiscentos e seis mil com média padrão, mas ele têm capacidade para carregar mais, então o que for possível ajustar de ganho, é muito importante para os Terminais que operam granel de exportação. Na sequência o **Senhor Luiz Roberto de Oliveira** questionou sobre o andamento do alargamento de um quilômetro da BR 280. Então o **Presidente Cleverton** explicou que o SINPOSF efetuou o projeto de engenharia, doou ao Porto e foi então protocolado o pedido junto ao DNIT, observando que o Porto Público fará a obra com dinheiro de dividendos. Neste momento então, reiterou o **Presidente Cleverton** está se aguardando a anuência do DNIT, pois é uma rodovia federal. Complementou ainda, que o Projeto foi protocolado em janeiro de dois mil e vinte cinco e o Gerente de Relações Institucionais Sr. Henrique vem sendo incansável na cobrança junto ao DNIT, observando que não é por falta boa vontade daquele Órgão, mas sim há uma escassez de recursos humanos para dar celeridade aos processos, mas complementou que o referido processo foi concluído no DNIT - Joinville e já foi transferido para Florianópolis, então nos próximos dias será feito o agendamento para

uma reunião com o Superintendente do DNIT em SC – Sr. Alysson, para as necessárias tratativas. A seguir o **Senhor Luiz Roberto de Oliveira** perguntou se após a autorização do DNIT o início da obra será de imediato e o **Presidente Cleverton** explicou que conforme os trâmites burocrática, assim que o DNIT der anuência, o Porto irá até o Ministério de Portos solicitar autorização para o uso dos dividendos, havendo a autorização, será feita a publicação do Edital que estima-se que em quinze dias úteis se fará a contratação pois já existe um projeto de engenharia que é praticamente um projeto executivo, aprovado pelo DNIT, onde o valor da obra está estimado em doze milhões de reais e que justifica-se o valor para um quilômetro, devido a uma parte muito densa na referida obra, que é de drenagem e que deverá ter muita qualidade para não haver problemas futuros. Complementando o **Senhor Luiz Roberto de Oliveira** perguntou ao Vice Prefeito Serginho se a Prefeitura teria como ajudar a dar mais celeridade junto DNIT quanto ao assunto em pauta. Então, observou o **Sr. Guilherme C. de Medeiros**, que o processo encontrava-se na área técnica do DNIT e o Sr. Alysson – Superintendente encontrava-se de férias, com a volta dele nos próximos dias o referido processo tende a ter celeridade, pois ele sabe da importância desse assunto, diante da situação de abandono de São Francisco do Sul com relação à duplicação da BR 280. Na sequência, o Presidente do **CAP PSF Sr. Sérgio** perguntou ao **Presidente Cleverton** como encontra-se o andamento da renovação da Delegação, onde o **Presidente Cleverton** explicou que está sendo discutido com a Secretaria Nacional de Portos, destacando que a ANTAQ exarou um Acórdão que resolve parte de uma discussão técnica sobre uma cláusula da nova Minuta do Convênio de Delegação onde estava exposto que não poderia utilizar o dinheiro do Porto para pagar multa, então assim a Minuta volta para o Ministério dos Portos para as devidas adequações. Esclareceu ainda, o **Presidente Cleverton**, que o Estado recebe a Delegação, investe em toda uma estrutura e foi colocada essa cláusula que não poderia utilizar os valores, mas como na legislação Estadual diz que quando há um pagamento de multa deve ser aberto um processo de apuração de responsabilidades, a ANTAQ deliberou nesse sentido, dizendo que então pode ser aberto o processo de apuração e responsabilidades e ser utilizado o dinheiro. Resolvendo essa barreira, expôs o **Presidente Cleverton**, poderá ser antecipada a renovação por mais um período a Delegação, evitando o que ocorreu com o Porto de Itajaí que ficou uma celeuma com o prazo de finalização, renovação por um ano, por dois anos, enfim, gerando uma insegurança jurídica. A seguir o **Senhor Luiz Roberto de Oliveira** pediu a palavra e perguntou como encontra-se o assunto sobre a parte do berço 201 que estava comprometida. Respondendo, o **Sr. Guilherme C. de Medeiros** expôs que foi recebido para análise, um projeto da parte onde encontra-se o problema estrutural, onde já está prevendo a implantação do MHC, observando que o Porto assinou um Contrato com uma Empresa terceirizada que irá fornecer serviços de Engenharia (com oito profissionais) para dar maior agilidade

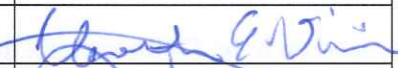







aos trabalhos, pois atualmente no Porto há apenas dois engenheiros civis, o próprio Sr. Guilherme – Diretor de Operações e Logística e o Sub Gerente de Infraestrutura Terrestre Sr. Eduardo e uma grande quantidade de trabalho. Salientou ainda, o **Sr. Guilherme**, que há três situações nessa obra do Berço 201 a serem bem analisadas, sendo a primeira: o Berço “escorregou para frente “com um deslocamento de quinze centímetros, onde deverá ser feito um travamento ou seja um sistema de estaqueamento a trás do Berço para impedir que ele se desloque mais, permitindo que volte a operar com 225 metros, que atualmente está com restrição, observando que é uma obra que não irá interferir no cais e que está dentro do orçamento do Porto; a segunda situação é que durante esse projeto deve ser trabalhada a “cortina”, sendo que esse item não está no orçamento original e deverá causar grandes impactos na operação do cais; a terceira situação, explicou o Sr. Guilherme, está interligada com a primeira, seria a solução para colocar o MHC em cima do cais, onde deverá ser discutida a melhor alternativa para fazer esse reforço e poder utilizar o MHC. Lembrou ainda que essa obra também causará impacto nas operações do cais e que será trazido para discussão com todos os envolvidos o referido projeto, em detalhes, para poder ser licitado. Complementou o **Senhor Luiz Roberto de Oliveira** questionou se pode ser ou não usado o MHC e o **Sr. Guilherme** respondeu que com a estrutura que há hoje, pelos cálculos referendados por vários profissionais da área, não passa pelas normas de segurança então com base nesse conhecimento, que não se tinha anteriormente, não deve-se permitir o uso do MHC para que não venha causar problemas. Continuou o **Senhor Luiz**, questionando se a questão do Berço 201 em voltar a operar com 225 metros, será concluída ainda esse ano corrente. Respondendo, o **Presidente Cleverton** expôs o atual cronograma sobre esse assunto, onde ao receber o Projeto, será feita uma revisão com a nova equipe de engenheiros contratados, após conversar com todos os envolvidos que têm interesse direto como o SIMPOSF, Armadores e outros, para ser discutido, pois para fazer a parte do reforço para utilização dos 225 metros poderá ser feito mais rapidamente, já que não causará impactos no cais, já quanto a “cortina”, que deverá causar impactos, paralisando o cais por período a ser contabilizado, entende-se a princípio que não poderá ser feita essa obra no momento, assim como o reforço para uso do MHC, que também causará impactos na utilização do cais. Porém, salientou o **Presidente Cleverton**, que quanto a essa espera para realização dos itens que causarão impactos no cais, o referido Projeto irá apresentar o real tempo de espera e em que momento será viável fazê-las, pois com a extensão que pretende-se fazer no Berço 101, deve-se ganhar mais um Berço e poderá ser feita as paradas no Berço 201 para as referidas obras. Complementando, o **Sr. Guilherme C. de Medeiros** expôs ser importante comentar sobre a gestão das referidas demandas, onde na discussão sobre esse importante Projeto, surgiu nas discussões a ideia de avançar para ser feito a expansão do Berço 101, observando que havia apenas um profissional apoiando o Porto nesse projeto e também no

projeto da derrocagem, e com a contratação dos novos profissionais mencionados, vai ser possível avançar com maior celeridade. Dando continuidade, o **Senhor Luiz Roberto de Oliveira** destacou sobre os benefícios e reconquistas do Porto, como voltar a operar com os 225 metros no Berço 201, pois comentou que se ao operar um descarregamento de granel de importação e der um problema de guindaste, exemplificou, fato que já ocorreu anteriormente, causará sérias consequências. Ainda expôs, o **Senhor Luiz** que encontra-se amplamente sendo discutida sobre a necessidade de revisão de atracação, onde inclusive o SINPOSF está focando na revisão das pranchas, destacando uma reunião pré-agendada para as quatorze e trinta o dia em trâmite, complementando o **Senhor Luiz** expôs que o que se quer é achar uma solução onde, no melhor dos sonhos, para quem não tem Berços suficientes é conseguir equilibrar uma situação onde os três modais de carga de importação funcionem a quase cem por cento, pois a situação atual como por exemplo o modal de granel de importação está há mais de duas semanas sem conseguir atracar. Na sequência, o Presidente do **CAP PSF Sr. Sérgio** perguntou ao Diretor de Operações e Logística Sr. Guilherme, qual foi a causa do descolamento do Berço 201 e **Sr. Guilherme** respondeu explicando que no local tem uma profundidade de quase trinta metros de lama e essa lama causou um esforço horizontal nas estacas, então será feito um travamento, com cavalete atrás das estacas. Dando continuidade à reunião, pediu a palavra o **Sr. Flávio Silva de Almeida** (Membro Titular – ANVISA), onde ele solicitou ao **Presidente da SCPAR PSFS Sr. Cleverton** sobre a fila enorme de navios parados que está impactando na rotina da ANVISA, quanto à análise, inspeções, anuências, isto é, na emissão de livre prática que é o documento que é a permissão para uma embarcação atracar e operar, observando que a todo momento a ANVISA está sendo surpreendida, principalmente nos finais de semana, destacando às sextas-feiras onde sempre ocorre, após às dezesseis horas, que o Porto decide fazer a operação no dia seguinte (no sábado). Complementou o **Sr. Flávio**, que no Porto sem papel por exemplo, tem navios que chegaram em dezembro de dois mil e vinte quatro. Na sequência, salientou o **Sr. Flávio**, que a legislação sanitária diz que a livre prática deve ser dentro de setenta e duas horas e assim vem causando certa pressão das Agências e dos Operadores à ANVISA, mas existe uma regra, porém algumas vezes a ANVISA pede uma explicação formal para ser reavaliada a excepcionalidade. Complementando ainda, o **Sr. Flávio** expôs que o navio que está ali parado a cerca de dois meses, precisa de alimentos, precisa de água potável e isso causa questionamentos das Agências Marítimas, como por exemplo sobre: quando o navio encontra-se na Barra, eles desejam saber se pode ser feito movimentação de tripulação, limpezas e serviços de porão e etc, observando o **Sr. Flávio**, que durante a Pandemia toda movimentação de passageiros e tripulantes dependia de uma autorização da ANVISA, após uma avaliação técnica, observando que na época foi feito uma consulta à ANVISA/Brasília e foi exposto que fora da área de


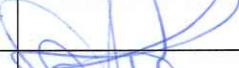
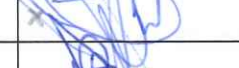

controle sanitário não há o que fazer, pois não é emitida a livre prática e nem dá anuência de atração e operação (fora da área de controle), porém há restrições perante a legislação da Polícia Federal e a Receita Federal, quanto a esses acessos. Complementando o **Sr. Flávio** da ANVISA explicou que consultou a Gerência de Operações do Porto e há então sete posições de fundeio, sendo três externas mas segundo observou havia vinte e três navios parados fora do cais, então questionou ao Porto se com as obras de alargamento do canal vai haver algum impacto significativo na situação atual exposta, observando que estarão sendo feitos estudos relacionados a essa situação junto a ANVISA Regional e de Brasília, pois foi colocado na última reunião nacional da ANVISA que não acontece em outros Portos o que está acontecendo em São Francisco do Sul, e ficam os questionamentos como: devido vários navios parados lá fora, deve-se ou não autorizar uma embarcação, por exemplo, a abastecer com água ou autoriza a entrada de pessoas a bordo, observando o **Sr. Flávio**, que sob a ótica sanitária, não há impedimento porque o navio não está com nenhum evento de saúde a bordo, sendo mais uma questão aduaneira e da Polícia Federal. Então, a ANVISA tem orientado aos Agentes que devam fazer as tratativas com as autoridades Aduaneiras e de Polícia Federal e a ANVISA ficará acompanhando, pois não será dada permissão e nem anuência por parte da ANVISA, pois a legislação impede. Destacou ainda que a quantidade de navios fora estão impactando no trabalho da ANVISA, observando também a questão da operação dos navios que é atualmente é um por um, o espaço do Recinto do Rocha que não tem mais espaço para colocar cargas, o acúmulo de cargas no Porto e o que realmente preocupa a ANVISA “a quantidade de lona para cobrir as cargas que está sendo utilizada”, pois acumula água e pode servir de criadouro para insetos que causam inúmeras doenças como chicungunha, malária, dengue e etc., mesmo com o trabalho que a área ambiental do Porto vem fazendo com a eliminação de focos. Em atenção ao assunto o **Presidente da SCPAR PSFS Sr. Cleverton** expôs que houve um fato excepcional de uma alta demanda de navios de siderúrgicos e explicou o porquê que ocorre a definição digamos, em cima da hora, de qual navio vai atracar, expondo que muitas vezes, por uma infeliz coincidência, ocorre nas sextas-feiras ou próximo de feriados, sendo que procura-se verificar se há condições operacionais, se há espaço para armazenagem e não havendo esses itens, troca-se o navio por outro com diferente tipo de carga, assim agradeceu ao Sr. Flávio da ANVISA pela compreensão e reiterou que o Porto estará procurado, na medida do possível, dar essas decisões com maior antecedência. Complementando o **Sr. Cleverton** também comentou que estão conversando com os Armadores, com o SINPOSF, enfim com todos os interessados para se encontrar um mecanismo para tentar resolver esse problema e dar celeridade para desafogar esse número alto de navios eu estão aguardando atracação. Na sequência, observou o **Sr. Guilherme C. de Medeiros**, que quanto ao suprimento a bordo nos navios fundeados, que não há objeção por parte do Porto, porém há

de se considerar junto à Polícia Federal e Receita Federal em relação a esse fato, esclarecendo que há na prática dois fundeios internos que estão sempre congestionados devido ao granel que os ocupa muito. Pediu a palavra o **Sr. Flávio/ANVISA** para complementar sobre a questão de quando houver anormalidade clinica a bordo do navio que se encontra na Barra, será orientado junto com a Marinha e Autoridade Portuária para trazer o navio para o fundeio interno, de vido a remoção do doente. Observou o **Sr. Guilherme C. de Medeiros** que sendo assim, por uma questão sanitária ou segurança, é algo de prioridade, mesmo impactando na operação. Destacou ainda o **Sr. Flávio** que em último caso a ANVISA pode emitir uma publicação às autoridades para que o navio atraque para fazer a remoção (dependendo do caso), enfatizando ainda que o importante é se ter um protocolo, um plano desenhado para quando houver casos assim. Complementando o **Presidente da SCPAR PSFS Sr. Cleverton** pediu a todos para pensarem juntos, entre Agências, Operadores e outros, em alternativas quanto ao assunto dos fundeios. O **Sr. Flávio** exemplificou o caso do Navio que entrou com uma ação judicial e passou na frente dos outros na fila e dessa forma a ANVISA precisou dar a livre prática. Observou, ainda, o **Sr. Guilherme C. de Medeiros** que em uma necessidade de emergência para remover um tripulante, como a operação de entrada e saída da Barra tem um custo alto, talvez, sugeriu o Sr. Guilherme, um helicóptero seria mais rápido e eficaz. Continuando, o **Sr. Flávio** da ANVISA explicou que o serviço que será feito lá na Barra, como por exemplo a entrega de um alimento, é difícil de se fazer um controle, pois ele sairá de dentro de um caminhão refrigerado para dentro de uma embarcação, sendo questionada se essa embarcação tem condições de garantir a integridade desse alimento até chegar no navio, há muitas variáveis. Outro exemplo que o **Sr. Flávio** passou é quando há o navio de gás, também ocorre um trabalho bem árduo e prolongado por parte da ANVISA para o acompanhamento da carga a ser levada até o navio. Na sequência, o **Senhor Luiz Roberto de Oliveira** complementou expondo que a demanda maior dos navios que ficam na Barra aguardando, seria a limpeza de porão e principalmente os gêneros alimentícios, pois um navio quando chega ao Porto para descarregar ou carregar já está com aproximadamente quarenta dias de viagem e os consumíveis estão acabando. Então o **Sr. Flávio** reforçou que quanto a limpeza de porão, ocorreu um fato há poucos dias, onde foi colocado no pátio uma quantidade de madeira, fitas e etc. e isso não pode ocorrer, não pode ser armazenado, mesmo que temporariamente, dessa forma, mas sim deve ser colocado direto nas caixas contentoras para a devida remoção. A seguir, nada mais havendo a tratar, o Presidente do CAP PSFS, **Sr. Sérgio Vianna Teixeira Júnior** 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.


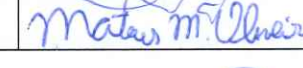
REPRESENTANTES DO PODER PÚBLICO

Sérgio Vianna Teixeira Junior	Presidente	
Cleverton Elias Vieira	Titular	
Paulo Rogério Silva	Titular	
Lindomar de Souza Dutra	Titular	
Capitão de Fragata Leonardo Bykow	Titular	
Sérgio Murilo de Carvalho Oliveira	Suplente	
Flávio Silva de Almeida	Titular	
Roberto H. Estrugala	Titular	
Guilherme C de Medeiros	Suplente	


REPRESENTANTES DA CLASSE EMPRESARIAL

Cristiano Rozanez Donati	Titular	
Fabio de Souza Mota	Titular	
Luiz Roberto de Oliveira	Titular	
Thiago Cesar da Costa	Titular	
Randal Luciano Couceiro	Suplente	

REPRESENTANTES DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS

Flávio Tascheck Rosa	Titular	
Mateus Muller de Oliveira	Titular	

SECRETÁRIA

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