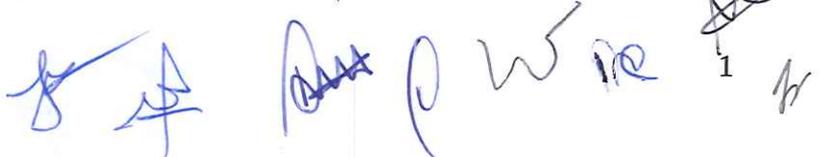


**ATA DA 2ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO
CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA
DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL,
REALIZADA AO DÉCIMO SÉTIMO DIA DO
MÊS DE JANEIRO DO ANO DE DOIS MIL E
VINTE E DOIS.**

Ao décimo sétimo dia do mês de janeiro do ano de dois mil e vinte e dois, às oito horas e trinta minutos, na forma híbrida (presencial e on-line), devido às normas relacionadas ao enfrentamento da Pandemia do COVID19, realizou-se a 2ª Reunião Extraordinária do CAP PSFS - Conselho de Autoridade Portuária do Porto de São Francisco do Sul transmitida do Gabinete da Presidência da **SCPar Porto de São Francisco do Sul**, em atenção à solicitação do Ministério da Infraestrutura, para discussão do assunto específico “atualização do Plano Mestre do Complexo Portuário de São Francisco do Sul”, com a apresentação dos trabalhos e da respectiva metodologia à Diretoria da SCPAR PSFS e ao Conselho de Autoridade Portuária – CAP PSFS”, por Equipe de representantes do Ministério da Infraestrutura, por meio da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), em parceria com a Empresa de Planejamento e Logística S/A – EPL e da Empresa contratada RAMBOLL. Na forma presencial encontravam-se os **Conselheiros do Poder Público: Cleverton Elias Vieira** (Membro Titular - Presidente da SCPar PSFS e **Vladimir Artur Fey** (Diretor de Administração e Finanças da SCPar PSFS) e na forma *on-line*, os **Conselheiros do Poder Público: Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques** (Membro Titular SNPTA e Presidente do CAP), **Flávio Silva de Almeida** (Titular – ANVISA), **Claiton Meyer** (Titular – Receita Federal), Capitão de Fragata **Robson Mendes Alves** (Titular – Autoridade Marítima), Capitão de Corveta **José Carlos de Sá** (Suplente – Autoridade Marítima), Prefeito **Godofredo Gomes Moreira Filho** (Titular – Município SFS), **Paulo Rogério Silva** (Titular - VIGIAGRO/MAPA) e **Jamazi Alfredo Ziegler** (Titular – Estado de SC); da **Classe Empresarial**, na forma *on-line*, Jorge Tacla Filho (Titular – AEB) e **Paulo Penha Capriolli** (Titular – ABTP); **dos Trabalhadores Portuários**, na forma *on-line* **Maikon Maciel** (Titular – FENCCOVIB). Também presentes, o convidado permanente: **João Kato** (ANTAQ).

Dando início à reunião o Presidente do CAP PSFS, **Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques**, apresentou-se, cumprimentou e agradeceu a disponibilidade de todos diante do importante assunto em pauta na Reunião convocada, conforme solicitação do Ministério da Infraestrutura – Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA, de forma extraordinária, relacionado a atualização dos Planos Mestres nos Portos Organizados brasileiros, observando a contribuição dessa atualização aos estudos para o novo formato de administração que a médio prazo será utilizado nos Portos, que hoje estão delegados ao Governo de Santa Catarina, como o Porto de São Francisco do Sul. O Presidente do CAP PSFS também destacou que a próxima Reunião Ordinária do CAP PSFS tem previsão para ocorrer no mês de fevereiro próximo, com data a ser agendada. Após a verificação de quórum, o Presidente do CAP PSFS passou a palavra ao Presidente da SCPar PSFS - **Dr. Cleverton Elias Vieira**, que cumprimentou e agradeceu a presença de todos os convidados e as Equipes técnicas de coordenação do trabalho de atualização do Plano Mestre da SNPTA, EPL e RAMBOLL. A seguir a representante da EPL, **Sra Samantha Albuquerque**, expôs que a EPL é o braço técnico e operacional do Ministério da Infraestrutura para executar os Planos Mestres, e destacou a subcontratação da Empresa RAMBOLL para junto com a EPL desenvolver uma nova metodologia para implementação dos Planos Mestres, e assim **ela** solicitou a participação ativa de todos com relação a coleta de dados para a entrega de dados reais para o desenvolvimento de um Plano Mestre que venha a contribuir efetivamente. A seguir, o **Sr. André Cintra – Gerente de Projetos na Empresa RAMBOLL** fez a apresentação da Empresa que



é dinamarquesa e que em parceria com a EPL tem os principais objetivos de: a) revisar a metodologia vigente de desenvolvimento dos Planos Mestres; b) no período de transição entre a metodologia vigente e atual, já iniciando a revisão de alguns Planos Mestres, sendo o primeiro a ser atualizado o do Complexo Portuário de São Francisco do Sul, destacando também que o segundo bloco do Projeto é relativo a gestão de conhecimento, onde será desenvolvido uma Plataforma para que todas as informações dos Planos Mestres e do processo de aprendizado, execução e atualização dos Planos Mestres sejam disponibilizados à EPL, para que possam ter acesso às informações e mantê-las atualizadas e também promovam a capacitação para aquelas pessoas que devem executar os Planos Mestres. O **Sr. André Cintra** também salientou que a Empresa RAMBOLL iniciou esse Projeto em outubro de dois mil e vinte e um e irá até outubro de dois mil e vinte e três, onde será executada a atualização de sete Planos Mestres e os outros será a EPL que irá executar, observando que é um trabalho a quatro mãos que está sendo feito entre a RAMBOLL e a EPL para cumprimento dos Cronogramas de atualização dos Planos Mestres, estipulados pelo Ministério da Infraestrutura. A seguir a **Sra. Alessandra Devecchi** – Gerente de Planejamento na RAMBOLL, Coordenadora Técnica do Projeto, solicitou a apresentação de todos os presentes online e na sala de Reuniões da Presidência da SCPAR PSFS. Na sequência a **Sra. Alessandra Devecchi** cumprimentou a todos e expôs que o objetivo da referida reunião seria a discussão sobre a metodologia vigente para avançar na formulação dos Planos Diretores (Mestres) de uma forma que as Autoridades portuárias possam utilizá-los de uma maneira operacional, pois destacou que atualmente os Planos são peças de planejamento muito acadêmicos, com diagnósticos muito extensos. A seguir foi exposta a **apresentação do Projeto**, onde a **Sra. Alessandra Devecchi** destacou que a Equipe está estruturada em um núcleo Coordenador e a partir desse Núcleo Coordenador há Grupos que tratam: do Gerenciamento do Conhecimento, Planejamento Urbano, *Expertise* em Portos (Internacional) e além desses núcleos há os consultores em Meio Ambiente, Economia e uma Equipe de treinamentos. Destacou, a **Sra. Alessandra Devecchi**, que hoje a metodologia vigente que orienta a formação dos Planos Diretores está estruturado em sete passos: 1. projeção de demanda de cargas e passageiros; 2. infraestrutura e operações portuárias + acesso aquaviário e terrestre; 3. aspectos ambientais; 4. análise da relação porto cidade; 5. gestão administrativa e financeira das autoridades portuárias; 6. análise estratégica; 7. plano de ações e investimentos. Observando que na maioria dos Planos há uma grande ênfase na parte descritiva de caracterização das instalações, nos diagnósticos e essa parte final de análise estratégica e plano de ação e investimentos acaba ficando pouco privilegiado, sendo que o plano é inverter essa situação. Destacando que a projeção de demanda é elaborado a partir do Plano Nacional de Logística e alimentado também pelas informações que serão geradas com a visita técnica em campo, preenchimento de questionários, sendo que essa projeção de demanda também é alimentada por cenários que estão presentes no Plano Nacional de Logística (que são nove cenários e um contra cenários) que serão reavaliados para verificar sua pertinência e deverão talvez serem agrupados em no máximo três. Destacou ainda a **Sra. Alessandra Devecchi** que a projeção de demanda é feita através da análise das projeções de movimentação de cargas de importação e exportação e, partir da formulação de modelos econométricos especificamente alimentados por painéis de dados que são extraídos dos sistemas de dados que o Governo possui. Como o trabalho está iniciando há pouco tempo, ainda não foi finalizado esse calculo, a Sra. Alessandra destacou que será feita a posteriori outra reunião como esta, para a apresentação de projeções de demanda. A seguir ela expôs que o segundo ponto fundamental é o cálculo da capacidade do Porto, que se faz a partir de uma clara caracterização da infraestrutura do Porto e um entendimento profundo das superações portuárias, compreendendo as descrições das características físicas de abrigo, infraestrutura, acostagem, estruturas de armazenagem de cargas, equipamentos portuários, facilidades das instalações e também estudos e projetos planejados para investimentos futuros no complexo portuário. Destacou ainda outro aspecto importante que é a análise das operações portuárias que está embasada na comparação da demanda com a capacidade portuária para diferentes cargas relevantes movimentadas no complexo portuário, sendo analisados dentro dos trinta



e oito grandes agrupamentos de cargas, aqueles que estão presentes no complexo portuário. Sendo que as análises são feitas com base nos registros de atracação no sistema de desempenho portuário da ANTAQ. Expondo que a capacidade é calculada para o ano-base e a cada período de cinco anos, adotando as seguintes premissas: aumento da participação de navios de maior porte, novos produtos devem ser movimentados no complexo portuário, mix de produtos movimentados num determinado trecho do cais, capacidade e armazenagem, estática e dinâmica. A **Sra. Alessandra** destacou que a análise de capacidade é feita a partir de uma denominada teoria de filas, que no momento está sendo discutido, se continuará sendo usada, pois os consultores internacionais da Empresa pensam não ser adequada utilizar a teoria de filas, onde pediu a palavra o **Sr. André Cintra – Gerente de Projetos na Empresa RAMBOLL** que frisou ser a grande preocupação dos consultores é entender onde se faz o balanço entre academia e prática, versos a qualidade do resultado. Continuando, a **Sra. Alessandra** destacou ainda que neste contexto de análise de capacidade, são analisados os acessos aquaviários, acesso terrestres, rodoviários e ferroviários, como também o aspecto da infraestrutura de dutos. A seguir a **Sra. Alessandra** expôs sobre os aspectos Ambientais, observando que hoje, na metodologia em vigor estão muito focados nas análises de licenças ambientais, os planos básicos ambientais que o Porto tem de implementar, os programas já formulados, observando que a Empresa propõe que o calculo da demanda e da capacidade sejam colocadas a prova, a luz das ameaças climáticas e seus riscos, considerando principalmente o Sistema da Baía Babitonga, frente aos riscos e ameaças climáticos a essa área. Destacou a seguir, o **Sr. André Cintra**, que dentro da questão ambiental é buscar onde estão os pontos com maior sensibilidade ambiental **versus** as rotas de navegação, os diferentes acessos, os planos de investimento, verificando onde tem maior e menor risco. Continuando, a **Sra. Alessandra** expôs que outro aspecto que a metodologia traz é explorar a relação Porto / Cidade, que frente aos planos já feitos, essa metodologia é feita muito em cima da legislação urbanística, então salientou a **Sra. Alessandra** que a Empresa propõe que o núcleo urbano seja visto como uma coisa só, onde o Porto está inserido e faz parte dessa estrutura, destacou o fato de que certamente a Prefeitura deve ter investimentos programados que possam beneficiar o Porto, destacando os estuários da Baía Babitonga, as “bacias hidrográficas” que drenam para a Baía, onde se faz necessário entender como é ocupação dessas bacias, propondo um olhar para a dinâmica urbana e a relação com o Porto e os investimentos em infraestruturas previstos para o Município. Ainda sobre a questão Porto/Cidade. A seguir o **Sr. André Cintra** também salientou que a nível mundial, dentro dos *benchmarkings* analisados, os Planos Mestres atuais estão compatibilizando a geração de valor do Porto e a relação com a Cidade, sendo um planejamento mais integrado. Também foi destacado que entre os *benchmarkings* analisados, para entendimento a nível mundial, das melhores práticas de alguns Portos de referência, como Vancouver, New York, Dublin, foi possível obter um entendimento sobre a relação Porto/Cidade, onde o Porto não cause prejuízos à cidade e a cidade não crie restrições às operações portuárias, onde o grande objetivo é tentar sair com soluções que minimizem conflitos e problemas históricos, buscando alternativas que produzam ganhos para ambas as partes, buscando um equilíbrio. Continuando, a **Sra. Alessandra Devecchi** expôs que os três últimos pontos da metodologia se referem a Gestão Administrativa Financeira, onde a Análise Estratégica dos pontos positivos e negativos e por último o Plano de Ação e Investimentos, sendo que nesse contexto pretendesse introduzir algumas alterações nessa metodologia. Destacou também que outra proposta será analisar quais as questões determinantes do futuro do Porto, sendo que a partir dessa primeira análise inicial da situação do Porto segue-se para o cálculo da demanda e da capacidade, vistas uma sobre a outra, sendo que esse cálculo será colocado a prova a partir dos estudos dos aspectos ambientais, principalmente das ameaças climáticas. Destacou ainda, a **Sra. Alessandra Devecchi**, que após a Análise Estratégica do Complexo, há o Plano de Ação e Investimentos que é o cerne do Plano, isto é, demonstra qual o caminho que o Complexo Portuário deve seguir. O **Sr. André Cintra** pediu a palavra e expôs que foi percebido quando da leitura de alguns Planos Mestres mais antigos, que os mesmos são muito volumosos, entre trezentos e quinhentas páginas e quando feito uma comparação com o *benchmarking* mundial,



os Planos Mestres lá fora são em média de cem a cento e trinta páginas apenas. Então a intenção é ser feito um Plano Mestre com aproximadamente entre cem e cento e cinquenta páginas, com um sumário executivo, sem detalhamentos de diagnósticos tão extensos, pois conforme análise e entendimento das Equipes da Empresa que estão no Reino Unido e na Europa do Norte (Finlândia, Alemanha e Dinamarca), esse nível de detalhamento é excessivo, não agrega, pois o objetivo final do Plano Mestre é um plano de ação de investimentos para garantir basicamente: a manutenção das condições operacionais e da competitividade do Porto no cenário atual, a identificação de gargalos, para que o Porto esteja sempre um passo a frente relacionado a sua capacidade e a partir da análise estratégica, verificar qual o melhor caminho frente aos desafios que estão por vir, salientando ainda que o objetivo da RAMBOLL é reduzir a parte de diagnósticos sem prejudicar a qualidade, para assim focar nas demandas e capacidades futuras, colaborando para ações de investimentos que sejam coerentes e factíveis num curto, longo e médio prazo. Destacou ainda o **Sr. André**, a necessidade da Autoridade Portuária e dos *stakeholders* trazerem os fatos que os afligem, os desafios que se apresentam, para serem analisados e discutidos. Continuando, a **Sra. Alessandra Devecchi** expôs as principais questões que serão introduzidas na metodologia: ESG & Relação Porto-Cidade, a Capacidade de adaptação do Porto, os eventos referentes a simetria e anomalias logísticas e a competitividade, destacando que o Masterplan será colocado a prova diante dessas variáveis. Encerrando seu raciocínio, a **Sra. Alessandra Devecchi** questionou “Qual o futuro do Complexo Portuário de São Francisco do Sul” e abriu espaço para a manifestação dos presentes. O **Sr. André Cintra** expôs que na continuidade da reunião, após a apresentação inicial feita, o segundo ponto de pauta a apresentação da avaliação estratégica do Porto e a percepção do Plano Mestre, pela Autoridade Portuária e por parte do CAP PSFS, as demandas/dificuldades e quais as melhorias e inovações. A seguir a Presidente da SCPAR PSFS - **Dr. Cleverton Elias Vieira** fez uma breve apresentação do Planejamento Estratégico da SCPAR Porto de São Francisco do Sul S.A., subsidiária da SCPAR Holding. A seguir a **Sra. Suelen Jovita**, Assessora de Planejamento e Gestão, fez um detalhamento sobre o Sistema de Gestão integrado, onde a SCPAR PSFS tem o compromisso junto ao Conselho de Administração, através do Contrato de Gestão e Resultados, de implantação de algumas metas, e uma delas é de implantar o Sistema de Gestão, baseado nas normas ISO 9001 (Sistema de Gestão de Qualidade) e 14001 (Gestão Ambiental), destacando que a previsão para ocorrer a auditoria externa para obtenção das certificações, ocorra entre março e abril do ano vigente. Observou ainda a **Sra. Suelen** que o objetivo do Porto perante à comunidade é a disponibilização da infraestrutura de navegação, acostagem, movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes do transporte aquaviário. O Presidente da SCPAR PSFS - **Dr. Cleverton Elias Vieira** destacou um aspecto importante sobre a integração entre os instrumentos de planejamento da nova Lei das Estatais e o sistema de qualidade implantado pelas ISOs, em atenção às mudanças, como por exemplo com a nova visão da Empresa, pois foram muitos anos de Autarquia e como empresa, inclusive culturalmente falando, há a adoção de modelos e métodos da iniciativa privada que vêm sendo adotados e trabalhados dia a dia pela Companhia. A seguir a **Sra. Suelen Jovita** observou que o planejamento estratégico do Porto, a longo prazo, é baseado na Portaria n. 61, que prevê para dez anos, mas na Lei das Estatais há a previsão de cinco anos. O Presidente da SCPAR PSFS - **Dr. Cleverton Elias Vieira** destacou que estuda-se uma maneira de integrar as duas exigências para se obter um instrumento que não seja contraditório. A seguir o **Sr. André Cintra**, com relação ao exposto, salientou que será considerado a curto prazo, os primeiros quatro anos, médio prazo ao que ficar entre quatro e dez anos e a longo prazo acima de dez anos, seguindo então a Portaria, porém observou ainda, acima de dez anos, no contexto atual, mundial e especialmente brasileiro é um pouco “futurologia”, sendo discutido que o ideal e o ciclo de planejamento dos Planos Mestres que vem sendo atualizados é justamente para não ser feita a consideração de tão longo prazo e não se considere que as coisas mudam, citando como exemplo, ao ser analisado o Plano Mestre do Porto de Dublin, na Irlanda, onde nos últimos cinquenta anos, até 2020, o mesmo cresceu aproximadamente em treze vezes a capacidade dele e a perspectiva para os próximos trinta anos, isto é de 2020 a 2050.



4

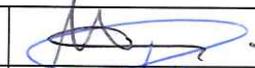
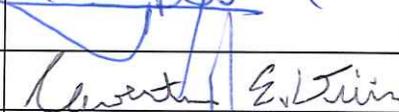
é que ele aumente vinte e oito vezes. Sendo que eles atualizaram o Plano Mestre em 2019, e tinham a previsão de atualização para 2020, porém ao perceberem que estavam crescendo exponencialmente e o que estava previsto de investimentos no Plano Mestre seria insuficiente, fizeram sua atualização. A seguir a representante da EPL, **Sra. Samantha Albuquerque**, destacou a necessidade da integração, pois deve ser pensado não só no Plano Mestre, mas por exemplo, nos impactos nas rodovias, devido aos escoamentos e por isso o horizonte de dez anos é importante. Dando continuidade, o Presidente da SCPar PSFS - **Dr. Cleverton Elias Vieira** apresentou os seis macro indicadores do Contrato de Gestão do Porto: melhorias na infraestrutura do Porto; aumentar a lucratividade; recursos humanos; questão ambiental; melhorias na gestão e o IDA – Índice de Desenvolvimento Ambiental. Destacou ainda, que dentre os investimentos a curto prazo, há um primeiro item muito importante que envolve a eficiência operacional e o cumprimento de normas perante a Receita Federal e CONPORTOS, “conclusão de automação dos Gates”, já em trâmite licitatório, com a previsão de conclusão em abril do corrente ano, dentro da Lei das Estatais 13.303 e pelo Regulamento de Licitações e Contratos. Dando continuidade o **Dr. Cleverton Elias Vieira** expôs uma segunda ação que será a dragagem de retificação do canal externo, aguardando a licença ambiental prévia que deverá ser emitida nos próximos dias, observando que é uma licença que permitirá ser feito o aprofundamento do canal, acesso hidroviário, que hoje tem quatorze metros para dezesseis metros de profundidade, porém nesse momento pretende-se fazer uma parte da obra “o alargamento do canal externo”, em parceria com o Porto de Itapoá, que permitirá a atracação de navios maiores de trezentos e sessenta e seis metros no Porto de Itapoá e irá melhorar as condições para o Porto de São Francisco do Sul sobretudo para os graneleiros na entrada e saída na área de fundeio. Continuando, o **Dr. Cleverton Elias Vieira** expôs outra necessidade, que está no plano de investimentos, que é a cobertura da área próxima ao Berço 201 do cais público, conhecido como “piscinão”, onde no momento está sendo estudado um melhor modelo para viabilizar essa obra, mesmo estando dentro do investimento do Porto, mas há a ideia de poder ser feito um arrendamento, como contrapartida do investimento privado. Também colocou o **Dr. Cleverton** a questão da melhoria na pavimentação de pátios e vias internas, que são obras constantes e quanto a aquisição de novos *Shiploaders*. Outro ponto destacado foi a contratação que está em andamento é a contratação de dois EVTAS- Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, para os arrendamentos do Berço novo 401 e Terminal Graneleiro e o estudo junto ao Ministério da Infraestrutura do Arrendamento simplificado da retro área do Berço 201. Finalizando, o Presidente da SCPar PSFS **Dr. Cleverton Elias Vieira**, expôs breves considerações sobre o Plano Mestre atual de 2017, observando que o referido Plano nasceu desatualizado, destacando por exemplo, que na análise de demanda ele foca muito na questão de projeção e movimentação de contêineres, fato que com a operacionalização dessa carga pelo TUP de Itapoá em 2013, ficou exposto que essa carga já não seria mais cativa no Porto Público de São Francisco do Sul. Observando que houve um imenso esforço de toda comunidade portuária com a participação da Autoridade Portuária, Autoridade Marítima e órgãos interveniente para buscarem novas cargas para substituir os contêineres. Destacou ainda o **Dr. Cleverton Elias Vieira** que o atual Plano Mestre não serve de parâmetros, pois ficou completamente desatualizado em suas projeções. Observou também que o Porto tinha a obrigação de fazer a atualização do PDZ antes da atualização do Plano Mestre, porém a SNPTA compreendeu a solicitação do Porto em fazer a atualização do PDZ após o Plano Mestre ser atualizado. A seguir o **Sr. André Cintra** salientou, considerando o que foi falado, destacou que a RAMBOLL é um Empresa de Engenharia/Consultoria/Gestão, que tem o compromisso com a EPL e com os destinatários finais, de entregar um Plano Mestre que seja factível e base para tomada de decisões. A seguir o **Sr. Tetsu da SNPTA**, pediu a palavra e destacou ser o Complexo Portuário de São Francisco do Sul o primeiro que terá essa nova abordagem, será pioneiro. Salientou também que dentro desse aspecto ao serem trazidas opiniões, considerações, críticas a esse novo método de Plano Mestre, as considerações de São Francisco do Sul irão repercutir sobre os demais Planos Mestres que serão elaborados (onde sete deles serão elaborados pela RAMBOLL e os outros pela EPL). Expôs ainda, que as Equipes tanto da

RAMBOLL, quanto da EPL são altamente qualificadas e que ele estará acompanhando cada passo dos trabalhos pela SNPTA, pois é um evento de aperfeiçoamento daquilo que foi construído nos últimos dez anos sobre o Planejamento Portuário no Brasil. Destacou ainda sobre um aspecto fundamental: onde a qualidade do trabalho depende da qualidade e interação das informações trazidas por todos os envolvidos. Na sequência, o Membro Titular do CAP PSFS – **Sr. Paulo Penha Caprioli** mencionou que o TESC – Terminal Santa Catarina S.A., arrendatário da SCPAR PSFS, completou vinte e cinco anos de arrendamento no ano de dois mil e vinte e um e terá mais vinte e cinco anos de arrendamento, destacando que no ano vigente estarão fazendo um investimento superior a duzentos milhões de reais no Terminal. O **Sr. Paulo Penha Caprioli** expôs que ele e sua equipe se colocam a inteira disposição para contribuir com o trabalho em foco e que acredita muito no Complexo Portuário de São Francisco do Sul, salientando que São Francisco do Sul tem aptidão para diversos tipos de carga, como graneis agrícolas, fertilizantes, siderúrgicos, enfim mostra-se resiliente e não depende de uma só carga. A seguir pediu a palavra o Membro do CAP PSFS - **Prefeito Godofredo Gomes Moreira Filho** que parabenizou a exposição feita, considerando a importância do trabalho portuário para a economia do Município, porém também fez menção que não se pode desconsiderar o impacto que causa sobre a cidade, principalmente no que tange ao sistema de acesso ao Porto, como as áreas de armazenagens e o transporte das cargas pelos caminhões, causando preocupação por parte do Município, pois os investimentos do Governo no sistema viário estão atrasados e precisam ser priorizados, como por exemplo para a BR 280, onde hoje encontra-se nosso maior gargalo. Destacou também a questão da ferrovia que corta nossa cidade e que causa inúmeros transtornos para os moradores. Complementou ainda sobre o Plano Diretor do Município que já está em discussão na Câmara Municipal no momento. Na sequência pediu a palavra o **Sr. Flávio Silva de Almeida**, parabenizou as apresentações e como membro da comunidade portuária esboçou sua satisfação em saber dos investimentos e projetos que deverão melhorar a infraestrutura do Porto de São Francisco do Sul, sob a ótica sanitária principalmente. A seguir o Membro - Capitão de Fragata **Robson Mendes Alves** parabenizou a iniciativa desse trabalho e registrou a importância da atualização do Plano Mestre por buscar informações essenciais para o processo de tomadas de decisão em relação as demandas que chegam a todo momento. Destacou que o Complexo Portuário de SFS tem um grande potencial e sendo assim há a grande necessidade da Empresa que está fazendo o trabalho tenha acesso a todas as informações necessárias e consiga visualizar todos os gargalos dentro e fora do Complexo Portuário, para que possa atingir o objetivo comum, onde o produto final desse estudo seja de excelência e assim referencia para os demais Planos Mestres. Pediu a palavra o **Sr. Hugo Raposo**, Diretor Executivo do SINPOSF – Sindicato dos Operadores Portuários e parabenizou o Diretor Presidente da SCPAR PSFS – Dr. Cleverton Elias Vieira, em sua iniciativa de solicitar a atualização do Plano Mestre antes da atualização do PDZ e por fim colocou o Sindicato e sua Equipe a inteira disposição para atendimento quanto ao referido trabalho em foco. A seguir o Gerente de Projetos na Empresa RAMBOLL - **Sr. André Cintra** agradeceu a todos pela disponibilidade e reforçou a fala anterior do Sr. Tetsu, expondo que os dados de entrada serão modelados, analisados, discutidos e será feita análise crítica para que possam ter dados de saída, observando a necessidade da qualidade das informações disponibilizadas. Na sequência o **Sr. André** informou estarem sendo feitas agendas junto a todos os entes relacionados ao trabalho, nos dias em que a Equipe estiver na cidade e reforçou a transparência e a fala agregadora de todos nas reuniões para que possa ser trazido a melhor devolutiva para todos. Nada mais havendo a tratar, o Presidente do CAP PSFS, **Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques** também se colocou a disposição e agradeceu a presença de todos, encerrando 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.

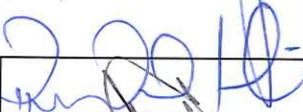
São Francisco do Sul, 17 de janeiro de 2022.

Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including several distinct marks and the number 6.

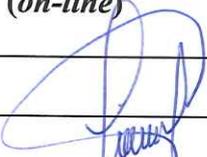
REPRESENTANTES DO PODER PÚBLICO (on-line)

Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques	Presidente	
Flávio Silva de Almeida	Titular	
Paulo Rogério Silva	Titular	
Claiton Meyer	Titular	
Cap. Fragata Robson Mendes Alves	Titular	
Cap. Corveta José Carlos de Sá	Suplente	
Cleverton Elias Vieira (presencial)	Titular	
Jamazi Alfredo Ziegler	Titular	
Godofredo Gomes Moreira Filho	Titular	

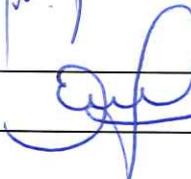
REPRESENTANTES DA CLASSE EMPRESARIAL (on-line)

Paulo Penha Capriolli	Titular	
Jorge Tacla Filho	Titular	

REPRESENTANTES DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS (on-line)

Maikon Maciel	Titular	
---------------	---------	---

SECRETÁRIA

Eliziane Aparecida da C. Figueredo (presencial)	Secretária	
---	------------	---

