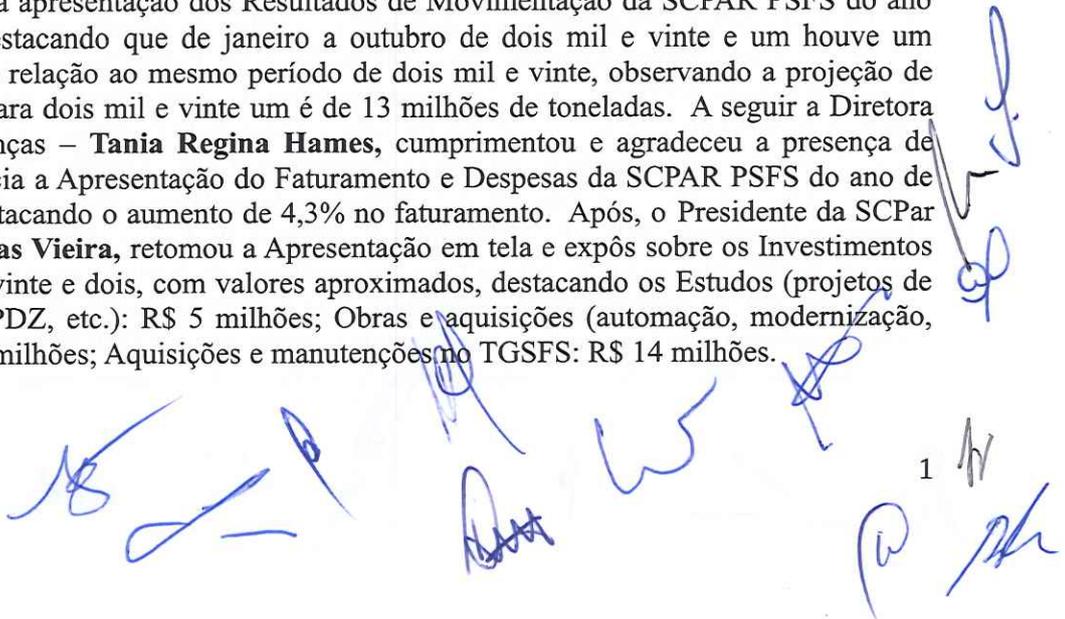


**ATA DA 9ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO  
CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA  
DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL,  
REALIZADA NO DIA DEZESSETE DO MÊS  
DE NOVEMBRO DO ANO DE DOIS MIL E  
VINTE E UM.**

Ao décimo sétimo dia do mês de novembro do ano de dois mil e vinte e um, às dez horas, na forma híbrida (on-line e presencial), devido às normas relacionadas ao enfrentamento da Pandemia do COVID19, realizou-se a 9ª 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**. Na forma presencial encontravam-se os **Conselheiros do Poder Público**: Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques (Membro Titular SNPTA e Presidente do CAP), Cleverton Elias Vieira (Membro Titular - Presidente da SCPar PSFS, Tania Regina Hames (Membro Suplente - Diretora de Administração e Finanças da SCPar PSFS), Prefeito Godofredo Gomes Moreira Filho (Titular - Município SFS) e Flávio Silva de Almeida (Titular - ANVISA) e, na forma *on-line*, presentes os **Conselheiros do Poder Público**: Paulo Rogério Silva (Titular - VIGIAGRO/MAPA), Claiton Meyer (Titular - Receita Federal), Roberto Hammerschmidt Estrugala (Suplente - Receita Federal), Capitão de Fragata Robson Mendes Alves (Titular - Autoridade Marítima) e Joel Alves (Suplente - Estado de SC); da **Classe Empresarial**, de forma presencial encontrava-se: Marcello de Freitas Cortez (Titular - SINPOSF) e, na forma *on-line*, Jorge Tacla Filho (Titular - AEB) e João Batista Gurgel Pismel Neto (Suplente - ABTP); **dos Trabalhadores Portuários**, na forma presencial encontrava-se: Flávio Tascheck Rosa (Titular - FNP) e Getúlio Aprígio da Silva (Suplente - FNP) e, na forma *on-line* Marcos Paulo Lopes (Suplente - FENCCOVID). Também presentes, os convidados permanentes: Fabio Moya Diez (Porto de Itapoá) e **demais convidados**: Reinaldo Antonio Ferreira de Lima (Diretor de Operações da SCPar PSFS), Suellen Jovita (Assessora de Planejamento e Gestão da SCPar PSFS), Hugo Raposo (SINPOSF), Almir Wagner (Conselheiro CONSAD SCPar PSFS), Marcelo Silvy (Gerente de Contabilidade da SCPar PSFS), Moisés Eduardo Garcia Junqueira (Gerente de Finanças da SCPar PSFS) e João Batista Ransolin (Sub Gerente de Administração da SCPar PSFS).

Dando início à reunião o Presidente do CAP, **Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques**, apresentou-se, cumprimentou e agradeceu a presença de todos. Após a verificação de quórum, o Presidente do **CAP PSFS** solicitou a apresentação de cada Membro Titular, Suplentes e Convidados. A seguir foram aprovadas, sem ressalvas, as Atas 7ª e 8ª do CAP PSFS, anteriormente encaminhadas via e-mail para análise de todos os Membros. A seguir o Presidente do CAP PSFS passou a palavra ao Presidente da SCPar PSFS - Dr. **Cleverton Elias Vieira**, que cumprimentou a todos, agradecendo a presença e a seguir fez a apresentação dos Resultados de Movimentação da SCPar PSFS do ano 2021, até o momento, destacando que de janeiro a outubro de dois mil e vinte e um houve um crescimento de 11,5% em relação ao mesmo período de dois mil e vinte, observando a projeção de movimentação de carga para dois mil e vinte e um é de 13 milhões de toneladas. A seguir a Diretora de Administração e Finanças - **Tania Regina Hames**, cumprimentou e agradeceu a presença de todos, fazendo na sequência a Apresentação do Faturamento e Despesas da SCPar PSFS do ano de 2021, até o momento, destacando o aumento de 4,3% no faturamento. Após, o Presidente da SCPar PSFS - Dr. **Cleverton Elias Vieira**, retomou a Apresentação em tela e expôs sobre os Investimentos previstos para dois mil e vinte e dois, com valores aproximados, destacando os Estudos (projetos de engenharia, EIA/RIMA, PDZ, etc.): R\$ 5 milhões; Obras e aquisições (automação, modernização, derrocagens, etc.): R\$ 20 milhões; Aquisições e manutenções no TGSFS: R\$ 14 milhões.



1

Na sequência o Presidente do CAP, **Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques** deixou a palavra aberta para manifestações relacionadas às apresentações feitas.

O Convidado Sr. **José Manoel de Aguiar Nolasco**, questionou sobre a necessidade da aquisição de dois novos Ship loaders, para que os mesmos façam parte dos investimentos da SCPAR PSFS previstos para 2022. O Sr. **Flávio Silva de Almeida** (Titular – ANVISA), fez uma menção quanto às melhorias identificadas no Terminal Graneleiro (antiga CIDASC), realizadas pela atual Gestão da SCPAR PSFS, em atenção aos itens identificados e notificados pela ANVISA. O Prefeito Sr. **Godofredo Gomes Moreira Filho** (Titular – Município de SFS), expôs sobre a necessidade de melhorias na infraestrutura viária para acesso ao Porto e o Sr. **Marcello de Freitas Cortez** (Titular – SINPOSF) também comentou sobre o antigo Projeto do contorno rododiferroviário, que não houve continuidade por parte do Governo Federal. Na sequência o Presidente do CAP, **Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques** destacou, falando sobre a antiga CIDASC, que a mesma não fez o papel que deveria ter feito como arrendamento, porém, no seu entendimento, não só a CIDASC errou, mas todos os atores envolvidos erraram, CIDASC, Autoridade Portuária, Secretaria de Portos e ANTAQ, porque não estavam fiscalizando o cumprimento das obrigações contratuais de reinvestimentos naquele Terminal, por parte da então arrendatária, culminando com a determinação de desocupação daquela área pela ANTAQ. Destacou ainda que o ideal era ter sido feito um Contrato de transição, como é feito em todo o Brasil, onde a CIDASC ou outra Empresa arrendatária ficasse responsável pela operação e manutenção do Terminal até que ocorresse um Processo licitatório para um novo arrendatário assumir, observando todo um estudo de viabilidade, consulta/audiência pública e após ser apresentado ao TCU para aprovação, colocado então na praça para empresas interessadas em arrendar o Terminal. Expôs também que a CIDASC não mostrou interesse em celebrar o Contrato de transição para ficar naquela área, ela sempre pleiteava a retirada daquela área de dentro da Poligonal, fato que não se concretizou. Observou que o único instrumento jurídico existente para autorizar uma empresa a permanecer no local, onde o contrato já se extinguiu, é o Contrato de Transição, então se aquela empresa não tem interesse em assinar esse instrumento, só cabe a ANTAQ determinar a desocupação daquela área. Destacou que “infelizmente” a Autoridade Portuária assumiu o Terminal Graneleiro e se deparou com o estado que se encontrava, onde já houve melhorias, mas ainda há a necessidade de muitos investimentos a serem feitos. Haverá portando a necessidade, por parte da SNPTA, de elaborar um estudo de viabilidade técnica que terá um prazo aproximado de doze a quinze meses a ser concluído, para que o futuro arrendatário venha a operar o Terminal Graneleiro, fazendo todos os investimentos necessários e para que a Autoridade Portuária, Secretaria de Portos e ANTAQ possam fiscalizar o Contrato e a execução dos investimentos previstos nos estudos. Mas até todo esse processo se concretizar a Autoridade Portuária deverá fazer os investimentos para que o Terminal continue operando, devido a grande importância que o mesmo tem não só para o Porto e Estado, mas para o País, devido à quantidade de carga que é escoado por ele, observando que esses investimentos sejam levados em consideração no momento da elaboração da modelagem econômico financeira do Terminal, pois se a Autoridade Portuária está executando investimentos, nesse momento, que deveriam ser executados pelo futuro Arrendatário, portando o CAPEX do futuro arrendatário vai diminuir e o valor de outorga para a Autoridade Portuária vai aumentar. Citou como exemplo, que o único Terminal Portuário que era operado diretamente por uma Autoridade Portuária, era o Terminal Salineiro de Areia Branca no RN, observando que a Lei desde mil novecentos e noventa e três diz que a Autoridade Portuária deve deixar a “operação” para a iniciativa privada, cuidando de outras obrigações. O Sr. **Getúlio Aprígio da Silva** (Suplente – FNP), pediu a palavra e expôs que o Terminal de Areia Branca foi arrendado por um valor irrisório, porém o Presidente do CAP, **Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques** destacou que não considera um valor irrisório, pois o futuro arrendatário de Areia Branca deve fazer cento e sessenta e cinco milhões de investimentos, observando que o valor oferecido de outorga foi de cem mil reais, (porém outorga não tem caráter arrecadatório), sendo que a CODERN arrecada cerca de setecentos mil mensais, fora os cento e sessenta e quatro milhões de investimentos e fora também os sessenta e

2

quatro milhões aportados pela União para realizar os investimentos. O Sr. **Getúlio Aprígio da Silva** observou outro ponto, sobre o contorno rododiferroviário que ainda não foi feito, e que seria feito pelo Terminal Graneleiro, hoje com receita para isso. O Presidente do CAP, **Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques** expôs que conforme a apresentação da Diretoria de Administração da SCPAR PSFS, a receita do Terminal não está sendo suficiente. Pediu a palavra o Presidente da SCPAR PSFS - Dr. **Cleverton Elias Vieira** e destacou a questão do marco regulatório e do modelo, onde a Autoridade Portuária não tem mais o objetivo de fazer a operação de área operacional, ela tem outras funções. E ainda que o Terminal fosse superavitário, não seria o modelo legal atual, teria que ser feito um processo para dar conformidade de exploração para aquele ativo. O Sr. **Getúlio Aprígio da Silva** indagou que então o Porto não teria interesse em comprar os Shiploaders. Respondendo, o Presidente da SCPAR PSFS - Dr. **Cleverton Elias Vieira** expôs que não se podemos confundir o Corredor de Exportação, que envolve as esteiras e as correias e os Shiploaders do Terminal Graneleiro, pois o Terminal Graneleiro é uma estrutura de armazenagem independente do Corredor de Exportação, sendo que o arrendamento não será do Corredor de Exportação, será exclusivamente do Terminal Graneleiro, onde o Corredor de Exportação ficará sobre a gestão da Autoridade Portuária, sendo que o modelo de operação do Corredor e dos Shiploaders poderam ser discutidos, pois existem uma série de alternativas para buscar operá-los de maneira eficiente. O Sr. **Getúlio Aprígio da Silva** indagou que então só o Corredor de Exportação é viável de administrar e o Terminal não. O Presidente da SCPAR PSFS - Dr. **Cleverton Elias Vieira** explicou que nenhum dos dois é inviável de administrar, sendo que o que foi dito é que o Terminal Graneleiro, dentro do marco regulatório, não permite mais que permaneça sob tutela e exploração da Autoridade Portuária, já o Corredor de Exportação, por ser um equipamento de movimentação de carga, existem modelos a serem analisados. No momento deve-se seguir um planejamento, onde primeiro vem a questão dos estudos e suas complexidades do Arrendamento do Terminal e posteriormente o assunto do Corredor de Exportação e Shiploaders. Observando que dentro desse período o Porto continuará garantindo a funcionalidade, conforme está fazendo com o Terminal Graneleiro. A título de esclarecimento o Presidente da SCPAR PSFS, expôs que o Terminal Graneleiro até o mês de setembro deste ano obteve em termos de receita, quatorze milhões e o Porto investiu no mesmo período cerca de vinte cinco milhões, dimensionando o nível de comprometimento que o Porto tem hoje com o Terminal Graneleiro, projetando para o próximo ano cerca de quatorze milhões para garantir a sua funcionalidade. O Presidente do CAP, **Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques** complementou que sendo identificado no estudo de viabilidade que a exploração do Terminal Graneleiro seja altamente viável, como está ocorrendo em Santos e Cabedelo, pode ser colocado como obrigação do futuro arrendatário o investimento na área pública, ou seja supondo que o Corredor de Exportação necessite de cinquenta milhões de investimento, pode ser colocado dentro do fluxo de caixa do futuro arrendatário a necessidade dele realizar aquele investimento, que continuará sendo operada pela Autoridade Portuária, observou ainda que somente com o estudo de viabilidade se pode concluir se é viável ou não.

Na sequência, o Sr. **Reinaldo Antonio Ferreira de Lima** (Diretor de Operações da SCPAR PSFS) fez a apresentação sobre as Obras de Dragagem de Manutenção no Complexo da Baía Babitonga, do período de janeiro a julho de dois mil e vinte e um, observando que a última dragagem de manutenção ocorreu em dois mil e dezesseis e que o ideal seria fazer em um espaço de tempo menor, de dezoito a vinte quatro meses, para que se mantenha as condições dos acessos aquaviários, mas por diversas razões não foi executada anteriormente. Destacou a área de atuação da Dragagem, que foi desde o canal externo, canal interno, bacia de evolução, dársena e berços, isto é, todos os acessos aquaviários foram contemplados, observando que houve a necessidade de uma paralisação no mês de abril devido ao atraso na safra de soja, onde o line-up dos navios graneleiros já estavam se estendendo por mais de trinta dias e chegou um momento em que não foi possível fazer mais a combinação de operação de dragagem e o embarque da soja e, conforme também a solicitação dos Operadores Portuários, foi acordado a paralisação, retornando os trabalhos em vinte e oito de junho.

sendo concluído o trabalho de Dragagem, cinco dias depois. Seguiu destacando os volumes dragados: Canal Externo, Canal Interno, Bacia de Evolução/Dársena, Berços, perfazendo um Total de 2.148.882,66 m<sup>3</sup> e também destacou a questão de que o valor de execução de R\$ 41.474.969,16 não foi de investimento, mas sim de custos para o Porto. Expôs ainda o resultado global do processo de dragagem que atestou que todo canal externo, canal interno, bacia de evolução e dársena se encontram abaixo de 14 metros ou seja a profundidade foi atingida. Salientou, o Diretor Sr. **Reinaldo Antonio Ferreira de Lima** que as Plantas batimétricas foram protocoladas no Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) em vinte e nove de setembro para validação (alteração dos parâmetros operacionais) e a Autoridade Portuária está aguardando o retorno da homologação para oficialização. Destacou o afloramento rochoso no Berço 101 que está em processo adiantado de derrocagem, onde há o projeto executivo de engenharia, o licenciamento ambiental já foi requerido ao IBAMA, que retornou ao Porto alguns questionamentos que estão sendo sanados e os termos de referência já estão concluídos, porém foram descobertos afloramentos que atingem o Berço 201 e também parte do Berço 102, que serão sanados diante de Projetos de Engenharia de derrocagem, submetendo ao órgão licenciador ambiental para a provação. O Sr. **Marcello de Freitas Cortez** (Titular – SINPOSF) pediu a palavra e fez um questionamento “se o Porto avaliou com a Praticagem sobre a possibilidade do uso dos afastadores”, expondo também que com as cargas de importação e cargas gerais está cada vez importante passar dos doze metros e oitenta.

O Sr. **Reinaldo Antonio Ferreira de Lima** (Diretor de Operações da SCPar PSFS), respondeu que já houve uma primeira reunião e avaliação com a Praticagem, analisando a necessidade de saber exatamente onde instalar e como utilizar, devidos aos espaços e também destacou que a meta do Porto é derrocar todos os berços e ter a medida de doze ponto oito, sendo importante conseguir todas as licenças ambientais dos três berços 101, 102 e 103, atentando para as questões de obstruções de cais para fazer o trabalho, onde no caso do 101, o ideal é fazer o trabalho antes do início da safra, porém será difícil devido ao *time*, pois ainda não forem deflagrados os processos licitatórios, mas serão analisadas as janelas de operações para encaixar da melhor forma os trabalhos.

A seguir o Prefeito Sr. **Godofredo Gomes Moreira Filho** (Titular – Município SFS) questionou sobre a utilização do bota-fora da dragagem e derrocagem, observando dar preferência para utilização aqui dentro do Município. O Sr. **Reinaldo Antonio Ferreira de Lima**, respondeu que relacionado especificamente ao Berço 101 existia um projeto para utilização na Praia do Paulas, dentro do Município, que foi apresentado ao órgão licenciador que deu parecer favorável à utilização do material, porém fez questionamentos, que estão sendo respondidos pelo Porto, relacionados principalmente a possíveis impactos que poderão ocorrer no Bairro Paulas onde for utilizado o material.

O Convidado Sr. **José Manoel de Aguiar Nolasco** questionou como está o planejamento para a Dragagem de Aprofundamento. O Sr. **Reinaldo Antonio Ferreira de Lima**, expôs que o referido projeto da Autoridade Portuária, está em andamento, buscando a autorização do órgão Ambiental por partes, sendo que está dividido em duas fases: sendo a **primeira fase**, a de alargamento (mantendo a profundidade de quatorze metros) e mudança da geometria da curva do canal, onde observou que a referida curva quando projetada no passado, para as dimensões dos navios que operavam na época, não existia nenhum obstáculo às operações. Observando que hoje, com as características e dimensões dos navios que operam aqui no Porto (Panamax/graneleiros) e em Itapoá (contêineres), a referida curva já se torna extremamente restritiva; sendo assim os estudos estão sendo feitos, conduzidos também para licenciamento ambiental, pois envolverão Dragagem. Observou que está se evitando grandes derrocagens, pois são um complicador dentro do processo de licenciamento ambiental e está se buscando então a aprovação dessa primeira fase do projeto, com o alargamento e suavização da curva, possibilitando que navios de maior dimensão (maior boca/LOA/comprimento) possam fazer a curva do canal sem maiores problemas em qualquer momento, com a intenção que os graneleiros que saem daqui carregados, não precisem mais aguardar a próxima preamar, saindo direto, sem precisar fazer o fundeio interno; já a **segunda fase** é a de aprofundamento do canal, passando de quatorze



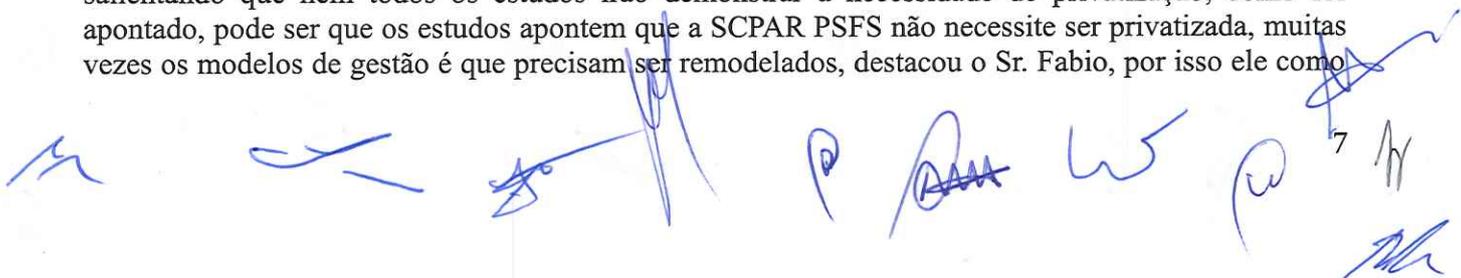
Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including a large signature on the left, several smaller initials in the center, and a signature on the right with the number '4' written below it.

metros para dezesseis metros, permitindo que navios até 366 de LOA possam operar no Porto de Itapoá, sendo um ganho adicional de operação para a área interna e, para o Porto Público significa melhoria, não pela profundidade, mas nas condições do canal como um todo, possibilitando que receber navios maiores, com maior comprimento e boca. O Sr. **Reinaldo Antonio Ferreira de Lima** também observou que a partir do próximo ano haverá operações dos navios gaseiros, que serão usuários frequentes do canal externo. Destacou ainda uma particularidade nesse Projeto de Dragagem de Aprofundamento, que é o uso benéfico dos sedimentos para engordamento das Praias de Itapoá, condicionante que o órgão ambiental colocou para a Autoridade Portuária, observando que já se identificou quais as áreas de dragagem que poderá ser aproveitado os sedimentos para despejo nas praias de Itapoá e, a partir do momento que forem obtidas a licença prévia do órgão ambiental será desenvolvido os projetos executivos, e após deverá se partir para a Licença de Instalação e de execução do projeto. O Sr. **Marcello de Freitas Cortez** (Titular – SINPOSF) pediu a palavra e fez um questionamento sobre alguns problemas que estão ocorrendo sobre desatracação de navios com relação à descargas e fundeios. O Sr. **Reinaldo Antonio Ferreira de Lima** (Diretor de Operações da SCPAR PSFS), respondeu que há duas questões sobre fundeios, a primeira sobre a área de fundeio seis, que hoje está sendo construído, nas proximidades, o Terminal Gaseiro, sendo que a referida área de fundeio precisou ser removida para uma outra posição, que está em fase de experiência, sendo analisado pela Praticagem. Destacou, porém que estará sendo feito uma batimetria de toda a região do fundeadouro três, conforme solicitação da Praticagem, para ver quanto poderá ser expandido e assim melhor aproveitado. Observando que a Empresa TGS – Terminal Gaseiro, se comprometeu a fazer a referida Batimetria e está em andamento o acordo com o Porto sobre o início dos trabalhos. O Senhor **Flávio Silva de Almeida** (Titular – ANVISA), questionou se esse fundeadouro citado foi o mesmo utilizado para a quarentena do Navio Aristides na Pandemia e o O Sr. **Reinaldo Antonio Ferreira de Lima** confirmou que sim, porém foi o “fundeadouro seis antigo”. O Sr. **Flávio Silva de Almeida** observou que fez o referido questionamento devido a necessidade de se ter um local previsto para outra eventualidade que possa vir a ocorrer, semelhante a que ocorreu com o referido Navio Aristides e também salientou que será feito uma reavaliação do Plano de Contingência por parte da ANVISA, até para poder trazer os navios em quarentena mais para perto, devido as dificuldades de remoção, variações climáticas e outras. Sendo que o Sr. **Reinaldo Antonio Ferreira de Lima** confirmou possuímos outros pontos de fundeadouros que podem ser utilizados para essa necessidade. O Presidente do CAP, **Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques** colocou o próximo assunto da pauta “Infraestrutura viária para acesso ao Porto”, assunto sugerido pelo Prefeito Sr. **Godofredo Gomes Moreira Filho** (Titular – Município SFS), observando que já havia falado sobre, no início da Reunião, porém complementou sugerindo sintonizar os trabalhos entre o Porto e a Prefeitura Municipal a fins de agilizar esse processo, devido ao prazo exíguo para levar à Secretaria da Fazenda do Estado as demandas sobre a infraestrutura viária em pauta. O Presidente da SCPAR PSFS - Dr. **Cleverton Elias Vieira** expôs que a SCPAR PSFS estará, já na próxima semana, dando continuidade ao alinhamento junto a Prefeitura sobre o assunto. A seguir, a palavra ficou com o Sr. **Flávio Tascheck Rosa** (Titular – FNP), que falou sobre sua sugestão de pauta “Desestatização”, onde após cumprimentar a todos, expôs que o assunto é motivo de muita apreensão e incertezas por parte não só dos servidores, que hoje estão cedidos à SCPAR PSFS e dos portuários, mas de toda a comunidade, observando que não há muita transparência nas informações. Expôs também que há uma luta para que o Porto não seja desestatizado, continue público, pois as perspectivas para o Porto são boas, demonstrado pelos números apresentados, gerando muitos empregos diretos e indiretos. E caso havendo a desestatização poderá um só ente manter o domínio do Porto e assim eliminar algumas empresas existentes no Município, por isso da necessidade de tudo ser analisado e demonstrado aos servidores e comunidade francisquense. Destacando o momento muito preocupante que ocorreu, quando os contêineres migraram de São Francisco do Sul e foram para o Porto de Itapoá, onde vários despachantes aduaneiros tiveram de sair da cidade e buscar trabalho em outros locais, porém, destacou que o Porto, com o empenho de todos os envolvidos, conseguiu com outras

5

mercadorias, como carga geral e granel, manter o Porto e fomentar a economia do Município novamente. O Sr. **Flávio Tascheck Rosa** também lembrou que o Porto era uma autarquia e passou a ser uma SPE (SCAPR PSFS) dentro do que pedia a legislação, para que o Porto tivesse mais autonomia para desenvolver outras atividades e fazer investimentos, destacando que dentro dessa mudança os servidores ficaram cedidos à SCPAR PSFS, e então o Sr. **Flávio Tascheck Rosa** fez um apelo, em nome dos servidores, para que o Porto continue público e que haja mais transparência e planejamento, para que no futuro não passe a ser um Porto destinado a uma só empresa, com um só tipo de carga, pois nos últimos anos os servidores não tinham conhecimento do que estava acontecendo, pois houve muitas mudanças de Diretoria, onde acabou prejudicando o Porto. Porém, destacou que espera que a Diretoria atual faça uma boa gestão para o Porto, para a comunidade e para os servidores. O Presidente do CAP, **Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques** expôs que do ponto de vista da SNPTA, com relação a desestatização dos Portos delegados à Santa Catarina, o assunto ainda está bastante embrionário. A União tem traçado esforços para desestatização da CODESA, Itajaí, São Sebastião, Santos e a CODEBA. Observou também que o assunto relacionado aos Portos delegados à Santa Catarina se iniciou com um pedido do Governador do Estado ao Ministro para iniciar os estudos para avaliar a viabilidade ou não da desestatização desses Portos, em que formato e quais as consequências, sendo que o Ministério autorizou que o Estado pudesse fazer o estudo, que será desenvolvido a quatro mãos com a SNPTA. O Presidente do CAP observou que está havendo um diálogo entre o Governo do Estado e a EPL – Empresa de Planejamento e Logística do Governo Federal, partindo por determinação legal de um diálogo entre todos os envolvidos, sociedade e Tribunal de Contas da União, sendo um processo que tem uma previsão para dois anos aproximadamente. Salientou ainda que é um tema que deve ficar na mesa do CAP para ser discutido nas reuniões, porém no momento não se tem uma noção de como será o modelo e quais as consequências para os servidores; somente um pouco mais a frente poderá se ter essas informações e serão repassadas a todos. A seguir, Presidente do CAP, **Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques** passou a palavra ao Sr. **Joel Alves** ( Suplente – Estado de SC), que enfatizou que realmente os estudos sobre o assunto da desestatização estão muito insipientes ainda, observando que o posicionamento do Governo do Estado sobre os Porto de Delegados de Santa Catarina é com vistas ao melhoramento e a modernização das atividades portuárias, para o crescimento econômico das regiões. Observou ainda que ainda não se sabe se a Desestatização efetivamente deve acontecer, pois dependerá dos estudos que estão iniciando agora e complementou, que nesse sentido, os servidores e todos os atores envolvidos na comunidade portuária podem ficar tranquilos, pois tudo passa por audiências públicas, consultas e muita transparência e se no momento não estão havendo notícias sobre o assunto é porque realmente não há novidades. O Sr. **Getúlio Aprígio da Silva** (Suplente – FNP) pediu a palavra e enfatizou que o referido assunto da desestatização do Porto realmente não pode deixar de estar na mesa do CAP PSFS, explicando que quando o Porto estava na transição para deixar de ser Autarquia, também foi falado que todos deveriam ficar tranquilos e os servidores tiveram de correr atrás nos últimos momentos, então pediu a necessidade da atual administração da SCPAR PSFS ter um olhar mais voltado aos servidores, fazendo um trabalho junto aos mesmos e deixando todos ao par do que está realmente acontecendo sobre o processo de desestatização. Ele também colocou que no momento existem rumores, relacionados à desestatização, na área operacional do Porto, que haverá terceirização do Gate, gerando insegurança e descontentamento. Demonstrou também que os servidores que aqui estão têm uma história dentro do Porto e têm a preocupação do que poderá acontecer com a desestatização. A seguir falou o Sr. **Flávio Tascheck Rosa** (Titular – FNP), sobre a pauta “fechamento do Gate 3”, onde destacou que se o mesmo não for aberto em pouco tempo, haverá um problema com o gargalo no Gate principal, sugerindo que deveria inclusive serem abertos os três gates novos, não apenas este que agora encontra-se fechado. Observou também, que se for real os comentários sobre a terceirização dos funcionários do Gate, há de se considerar que com a implantação do OCR e toda modernização necessária, não será utilizada muita mão de obra e não há necessidade de contratação

de uma Empresa terceirizada para esse trabalho, aumentando assim os custos da SCPAR PSFS, enfatizando a importância do Gate dentro do Porto, pois tudo começa pelo Gate e depois vai para outras áreas afins. Sugeriu, o Sr. Flávio, que poderia ser feito um estudo, por parte da Diretoria do que está acontecendo nos Gates e em outras áreas do Porto também, trazendo seus servidores para reuniões e conversas. A seguir, o Presidente da SCPAR PSFS - Dr. **Cleverton Elias Vieira** agradeceu a colocação do Sr. **Flávio Tascheck Rosa** e expôs sobre o primeiro assunto "fechamento do Gate 3", observando que abertura do mesmo, autorizada pela Receita Federal, que ocorreu em maio desse ano, foi provisória, com compromisso que o Porto concluisse o processo de automação para integração no Alfandegamento, porém por motivos internos não foi possível fazer a conclusão da Licitação nesse período, enfatizando que a nova Diretoria tem procurado ser o mais eficiente possível, expondo um dado importante: nos últimos quatro meses, a média de processos de Licitação passaram de 2,7 para mais de 7 licitações ao mês, praticamente triplicando em quatro meses a velocidade de contratação, para dar vazão a todas essas demandas do Porto e sempre priorizando aquelas demandas que podem fechar o Porto, aquelas mais complicadas do ponto de vista operacional e em atenção às solicitações de órgãos intervenientes e também dando prioridade e procurando integrar com as demandas administrativas de custeio interno. O Dr. **Cleverton Elias Vieira** também expôs que há uma Intimação da Receita Federal que a SCPAR PSFS deve cumprir até o dia dois de dezembro de dois mil e vinte e um, sendo que a Receita muito pró-ativamente se comprometeu a rever a decisão de fechamento do Gate 3, caso seja cumprido o que está na Intimação. Todas as equipes do Porto estão trabalhando arduamente em cima desse assunto, inclusive com a colaboração dos Operadores Portuários, para que o Porto demonstre à Receita Federal que somos seguros, do ponto de vista segurança aduaneira. Acrescentou que será feito todo esse esforço concentrado, para garantir não só a abertura do Gate mas também garantir o status de recinto alfandegado que é essencial para movimentação de cargas pelo Porto. É esperado até o final do mês em curso, promover todas as ações necessárias, cumprir o que foi solicitado e então pedir a reabertura do Gate, até que seja concluído o processo de Licitação de automação. Observou que após, vem a segunda parte, expondo que hoje o Porto tem dois Gates, homologados na Receita Federal e na CESPOTOS, de acesso reversíveis, sendo que com a conclusão da automação passaremos de dois para cinco gates. Explicou ainda, que desmistificando as conversas de corredor sobre a terceirização dos Gates, o Dr. **Cleverton Elias Vieira** expôs que ninguém deverá terceirizar e abrir mão dos servidores que estão aqui cedidos, mas se está buscando alternativas e estudando medidas para melhorias, que venham garantir o funcionamento vinte quatro horas dos cinco gates, quando estiverem operacionais e homologados, a partir de fevereiro/março de dois mil e vinte e dois. Colocou também que essa ganho de eficiência é uma medida muito esperada pelo Porto e a Autoridade Portuária tem essa obrigação mínima, que venha garantir uma série de vantagens, como aumentar nossa movimentação de cargas e a cobrança de mais eficiência dos Operadores Portuários. Na sequência, pediu a palavra o Prefeito Sr. **Godofredo Gomes Moreira Filho** que expôs sobre a preocupação que ele tem com o modelo de gestão que o Porto terá ou que o Estado de Santa Catarina, com o apoio do Governo Federal quer implementar no Porto, salientando que é muito questionado, como Prefeito do Município, e vê a necessidade desse assunto ser melhor debatido nas reuniões do CAP para ter mais segurança ao prestar tais informações, como por exemplo, qual será o modelo de gestão a ser discutido e implantado no Porto, e também devido a grande preocupação em termos de como serão as regras, qual a infraestrutura a ser utilizada, qual a compensação ao Município (pois deixará de ser um Porto público para ser privado) e como ficará a questão dos servidores do Porto. O Prefeito reiterou a necessidade de em cada reunião do CAP PSFS ser trazido, em forma de pauta, uma exposição de como esta o andamento da referida desestatização. A seguir, pediu a palavra o convidado permanente o Sr. **Fabio Moya Diez** (Porto de Itapoá), expondo que há muitas dúvidas quanto ao assunto, salientando que nem todos os estudos irão demonstrar a necessidade de privatização, como foi apontado, pode ser que os estudos apontem que a SCPAR PSFS não necessite ser privatizada, muitas vezes os modelos de gestão é que precisam ser remodelados, destacou o Sr. Fabio, por isso ele como

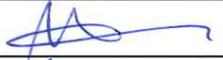
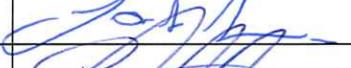
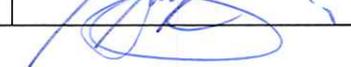


Terminal privado destacou a importância de se colocar na pauta do CAP o assunto, ratificando que vê no Porto de São Francisco do Sul a não necessidade de privatização, deviso ao seu desempenho. Retomando a palavra, o Presidente do CAP, **Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques** expôs que é justificável a ansiedade em saber qual será o modelo, quais os impactos e tudo mais, então de forma bem transparente, ratificando o que foi falado anteriormente, ele colocou que está tudo muito embrionário e ainda não foram contratados os estudos pelo Governo do Estado de Santa Catarina com a EPL, não podendo assim ser trazido para debate na reunião mais informações, mas a medida que tudo for avançando, será trazido, para dar segurança a todos os agentes públicos e assim possam passar à comunidade, de fato, o que está ocorrendo, sendo assim esse item será uma pauta constante nas reuniões do CAP PSFS. A seguir dentro da última pauta, em assuntos gerais, pediu a palavra o Sr. **Almir Wagner** (Conselheiro CONSAD SCPAR PSFS), pontuando que o Porto ficou com uma certa má fama no mercado, nos últimos tempos, devido algumas denúncias sobre dispensa de licitação sem fundamento que teve como ápice a história do “pombo”, superfaturamentos, esclarecendo que nenhuma dessas ações se concretizaram, praticamente tudo foi abortado, sendo por ações de grupos de servidores, Diretores, enfim, pela comunidade portuária, sendo através de denúncias em mídia e também no TCE. Ratificou a importância de uma melhor divulgação por parte da SCPAR PSFS, mostrando o desfecho daqueles assuntos para a sociedade. O Sr. **Flávio Silva de Almeida** (Titular – ANVISA) complementou que inclusive a ANVISA foi atingida pelo assunto exposto pelo Sr. Almir Wagner, acima. No que referiu-se ao “pombos”, esclarecendo que tudo tem base em estudos e para o controle das pragas tinha que haver um Programa de controle no Porto, expondo que além desse controle de pragas a ANVISA também faz o controle de água, de gerenciamento de resíduos e uma série de outros fatores que demandam a Vigilância Sanitária, sendo que aqui no Porto é de competência Federal. O Sr. Flávio ainda aproveitou para parabenizar a nova gestão e suas equipes, pelo trabalho que vêm desempenhando. A seguir o convidado, Sr. **Hugo Raposo** (SINPOSF), parabenizou a nova administração do Porto e a realização da reunião, expondo que as reuniões do CAP PSFS sempre foram um pleito muito importante para o SINPOSF, descartando que foram protocolados Ofícios do SINPOSF, junto ao CAP PSFS pedindo reuniões, observando o fato que o SINPOSF está há muito tempo sem ter um representante no Conselho de Administração da SCPAR PSFS, por conta de não terem mais ocorrido reuniões, enfatizando a necessidade da periodicidade das referidas reuniões para a análise das demandas, citando o ponto de que hoje o CAP é consultivo e não deliberativo. Na sequência, o Presidente do CAP Dr. **Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques** pediu que as sugestões de pauta sejam encaminhadas via Secretária do CAP PSFS ou para o próprio Dr. Alessandro, para enriquecimento das reuniões. A seguir, pediu a palavra o Sr. **Getúlio Aprígio da Silva** que parabenizou pela reunião e expôs que mesmo hoje o CAP sendo consultivo, tudo acontece nas reuniões, inclusive observou o fato de alguns gestores anteriores, por se acharem donos do Porto, atuaram da forma que queriam e não levavam muito em consideração a legislação, destacando que houve muitos debates nas reuniões do CAP e que a atuação principal sempre foi dos representantes dos trabalhadores portuários que se manifestaram. Ressaltou que quando esses representantes não tinham total conhecimento do assunto, sempre buscaram se informar, mesmo que por vezes ficassem marcados, devido aos enfrentamentos, porém salientou que os representantes dos trabalhadores portuários aos se manifestarem querem sempre o melhor para o Porto, destacando, por exemplo, o caso da preocupação sobre o Gate, citada pelo Sr. **Flávio Tascheck Rosa**, mesma preocupação dos servidores, salientando que na Pandemia, os trabalhadores do Gate conseguiram administrar a situação, trabalhando continuamente para não parar o Porto. Na sequência, o Presidente do CAP, **Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques**, solicitou que a Secretária Executiva do CAP encaminhasse a todos os membros do CAP e convidados o seu contato (celular/whatsapp), ficando a disposição quando necessário. Nada mais havendo a tratar, o Presidente do CAP PSFS, **Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques** agradeceu a presença de todos e encerrou a Reunião.

Esta Ata foi lavrada pela Secretária Executiva do CAP PSFS, Sra. **Eliziane Aparecida da Costa Figueredo**, e que depois de lida, será aprovada na próxima reunião do CAP PSFS. Em anexo a esta Ata encontra-se também a lista dos Membros Titulares e Suplentes presentes (na forma física e on line) na Reunião.

São Francisco do Sul, 17 de novembro de 2021.

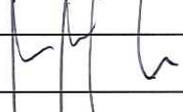
**REPRESENTANTES DO PODER PÚBLICO (na forma física)**

Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques	Presidente	
Cleverton Elias Vieira	Titular	
Tania Regina Hames	Suplente	
Godofredo Gomes Moreira Filho	Titular	
Flávio Silva de Almeida	Titular	

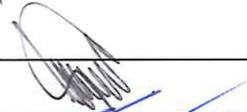
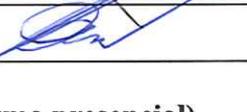
**REPRESENTANTES DO PODER PÚBLICO (na forma on line)**

Paulo Rogério Silva	Titular	
Claiton Meyer	Titular	
Roberto Hammerschmidt Estrugala	Suplente	
Capitão de Fragata Robson Mendes Alves	Titular	
Joel Alves	Suplente	

**REPRESENTANTES DA CLASSE EMPRESARIAL (na forma presencial)**

Marcello de Freitas Cortez	Titular	
----------------------------	---------	---

**REPRESENTANTES DA CLASSE EMPRESARIAL (na forma on line)**

Jorge Tacla Filho	Titular	
João Batista Gurgel Pismel Neto	Suplente	

**REPRESENTANTES DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS (na forma presencial)**

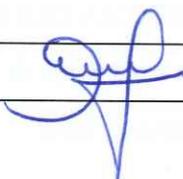
Getúlio Aprigio da Silva	Suplente	
--------------------------	----------	--

Flávio Tascheck Rosa	Titular	
----------------------	---------	---

**REPRESENTANTES DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS (na forma on line)**

Marcos Paulo Lopes	Suplente	
--------------------	----------	--

**SECRETÁRIA**

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