

- Data e Local:** 28 de março de 2018, às 9 horas, na Sala de Reuniões do Prédio da Administração da SCPAr Porto de Imbituba.
- Presentes:** Os Conselheiros ao final desta Ata nominados e convidados.
- Ausentes:** Os Conselheiros ausentes justificaram suas faltas.
- Convidados:** Bruno E. Neves Januzzi, Especialista em Regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ; Ricardo José Arenhart, Suboficial da Marinha do Brasil; Gustavo Andrés Gorigoitia Veja, supervisor de logística da Votorantim Cimentos; Aline Huber, Rodrigo Nora de Moraes, e Tiago Buss, especialistas da LABTRANS e Gêssica da Silva, Analista de Comunicação da SCPAr Porto de Imbituba.

1. COMPARECIMENTO:

Constatado quórum, o Presidente do CAP, Sr. Carlos Magno Lopes da Silva Filho, cumprimenta os Conselheiros e convidados presentes e inicia a reunião passando a palavra para o especialista em transporte da LABTRANS, Tiago Buss.

2. APRESENTAÇÃO DO FEEDBACK DAS CONTRIBUIÇÕES DO PLANO MESTRE

Tiago Buss inicia sua fala agradecendo as contribuições dos conselheiros membros do Conselho de Autoridade Portuária. Ato contínuo, passa à apresentação da análise feita pela equipe da LABTRANS a partir dos apontamentos recebidos (Anexo I desta ata, Slides utilizados durante a apresentação).

Quanto a conclusão da BR-285, Rogério Pupo informa que tem acompanhado o andamento das obras e que a previsão de conclusão é 2019. Informa que existe um movimento político que vem se articulando para priorizar a destinação dos recursos federais para a finalização da rodovia e conclui sua fala afirmando que a mudança no governo pode impactar no andamento das obras.

Carlos Magno questiona quais são os trechos ainda pendentes. O diretor-presidente do Porto informa que a parte da BR localizada no Estado de Santa Catarina está mais adiantada que a parte sob território gaúcho. O conselheiro Roberto Martins expõe que a previsão de entrega da obra em 2019 é otimista, e alerta que a mesma poderá demorar mais tempo para ser concluída.

Em relação à projeção da movimentação de grãos, o conselheiro Antônio Guimarães expõe que a estimativa de movimentação de soja é mais factível que a de milho, pois o primeiro é sempre exportado, enquanto o segundo é ora importado, ora exportado. O consultor Tiago concorda com a afirmação do conselheiro de que é difícil prever o fluxo da movimentação do milho e expõe que o PNLP (Plano Nacional de Logística Portuária) prevê que o Brasil exportará milho nos próximos anos. Roberto Martins expõe que, em sua opinião, a projeção de demanda de farelo de soja está de acordo com a realidade do mercado. O presidente do CAP questiona o tempo de atualização do Plano Mestre. O consultor Tiago informa que o documento é revisto a cada quatro anos e complementa que caso as previsões de demanda se concretizem é necessário que sejam realizados investimentos na infraestrutura do Porto Organizado para viabilizar o aumento das movimentações. Neste sentido, Roberto Martins expõe que para ganhar performance no transporte graneis agrícolas, faz-se necessário a instalação de esteiras. Ato contínuo, Rogério Pupo fala que o Planejamento Estratégico identificou que com a estrutura atual o Porto tem capacidade para movimentar seis milhões de toneladas por ano, valor que deve ser atingido até 2020, ou seja, investimentos devem ser realizado para evitar um gargalo que impeça o crescimento do Porto.

O presidente do CAP, Carlos Magno, questiona quais os investimentos previstos para o ano de 2018. O diretor-presidente do Porto expõe que serão priorizadas as seguintes obras: recuperação do berço 3; reforma da portaria 1; conclusão da iluminação dos cais; balizamento; manutenção das vias; e drenagem.

Quanto à previsão de movimentação de contêineres, o conselheiro Paulo Pegas informa que a Santos Brasil no ano de 2017 atingiu o valor projetado no Plano Mestre para o ano 2020 e se compromete em encaminhar as informações para que a SNP possa atualizar as estimativas. Rogério Pupo complementa afirmando que a movimentação de contêineres no mês de setembro foi surpreendente e que com a chegada das cargas, tem-se desenvolvido performance.

Em relação à previsão de demanda de operar torras em break-bulk, Tiago Buss informa que tal contribuição foi acrescentada no item carga em potencial. Antônio Guimarães informa que no momento já existe um navio operando nestes moldes atracado no berço 3 do Porto de Imbituba. Ato contínuo, pede

desculpas pelos problemas que vem surgindo ao longo da operação e informa que este primeiro navio de torra tem sido encarado como uma oportunidade de aprimorar o processo. Roberto Martins complementa esta primeira operação possibilitará aprendizados que propiciarão uma melhora da eficiência na operação deste tipo de carga.

Sobre o item "6.2.2 AMEAÇAS", a sugestão do CAP era "acrescentar a que a ANVISA, importante órgão interveniente, conta com um quadro de funcionários reduzido que irá se aposentar nos próximos anos"; Tiago Buss informa que foi realizada uma reunião em Brasília na sede na ANVISA que foi bem ponderada em suas colocações e informou o número reduzido de colaboradores é uma realidade em todos os estados do Brasil. A conselheira Maria informa que as importações estão sendo realizadas a distância, por meio do teletrabalho e que as inspeções estão sendo prejudicadas devido à falta de pessoal. Ato contínuo, sugere que o órgão regulado exija uma ação efetiva e alerta que se nada foi feito, os brasileiros podem sofrer caso ocorra algum problema de saúde pública.

O convidado Bruno questiona qual o prazo para publicação da versão final do Plano Mestre do Porto de Imbituba. Carlos Magno informa que conversará com a Mariana Pescatori e trará esta informação para a próxima reunião do CAP.

3. ASSUNTOS GERAIS

3.1. Apresentação de novo conselheiro titular

Rogério Pupo apresenta o novo conselheiro titular indicado pela Marinha do Brasil, o delegado Aldo Carvalho da Rocha que agradece a calorosa recepção e informa que a Marinha do Brasil está à disposição para contribuir com os trabalhos do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Imbituba. Os demais conselheiros dão boas-vindas ao novo membro.

4. ENCERRAMENTO

O Presidente Carlos Magno Lopes da Silva Filho encerra a reunião com a abertura da palavra e, não havendo mais manifestações, agradece a presença de todos, a Secretária do CAP do Porto de Imbituba, Srta. Marlei Goldmeyer, redige esta Ata para submetê-la à aprovação dos Conselheiros na próxima Reunião Ordinária.

REPRESENTANTES DO PODER PÚBLICO

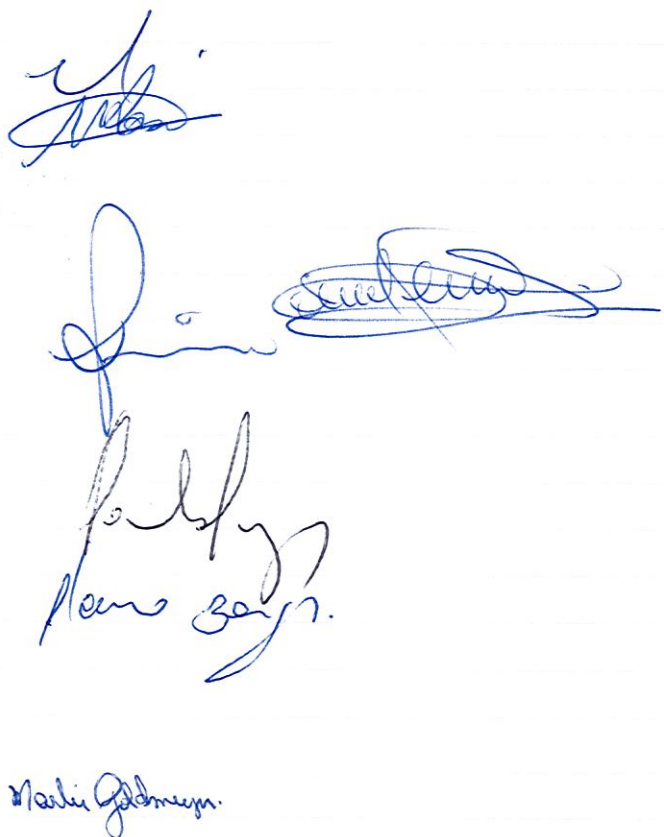
Carlos Magno Lopes da Silva Filho	Presidente
Maria Vieira da Rosa	Titular
susane Guthier	Titular
Aldo Carvalho da Rocha	Titular
Luis Rogério Pupo Gonçalves	Titular
Daniel Dobrachinsky Plentz	Suplente
Rosenvaldo da Silva Junior	Titular

REPRESENTANTES DA CLASSE EMPRESARIAL

Paulo Sérgio Neves Pegas	Titular
José Roberto Martins	Titular
Flavio Borges	Suplente
Jair Dias Santana	Suplente
Antônio Carlos Bandeira Guimarães	Titular

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Marlei Goldmeyer



Handwritten signatures of the representatives and the executive secretary, corresponding to the names listed in the table above.

ANEXO I



1) Área temática: Demanda

Consideração/Sugestão CAP

"- Entendo que um projeto da Autoridade Portuária, bem adequado e formatado, prevendo a instalação de equipamentos de cais para embarques de grãos agrícolas, objetivando a busca de incremento e manutenção na movimentação dessas commodities, seja absolutamente necessário. Considerando o volume atualmente produzido no Rio Grande do Sul, podemos verificar que aproximadamente 3.000.000 tons, do total, são embarcados por outros portos, que não Rio Grande. Imbituba é competitiva relativamente ao "in land" necessário para essa carga. Com a previsão de inauguração para início de 2019 do trecho faltante da BR 285, essa competitividade ficará ainda mais evidente. Numa conta rápida, considerando os números atuais, podemos considerar como possível, numa análise conservadora, a atração de 2/3 desse excedente embarcado hoje por portos situados fora do Rio Grande do Sul, mais o volume potencial de 1.500.000/2.000.000 de tons, oriundos do oeste catarinense e paranaense, teremos na pior das hipóteses, 4.000.000 tons. viáveis por Imbituba. Com equipamentos que proporcionem menores custos operacionais e pranchas compatíveis comparativamente ao que é oferecido pelo mercado, seremos um player de peso e não somente um porto alternativo, que se lança mão apenas nos momentos de eventual congestionamento em porto concorrente. Não entendo viável garantir a permanência desta carga em Imbituba, em volumes representativos, sem as condições operacionais de cais adequadas, somente possíveis a partir da instalação de correias e ship loaders"

1) Área temática: Demanda

Resposta

Em relação aos volumes previstos, a projeção apresentada no documento está de acordo com valores expostos na consideração e em linha com as expectativas dos players que atuam no Complexo Portuário de Imbituba e no mercado como um todo.

Porém, no processo de elaboração das estimativas não são contemplados os aspectos referentes à capacidade operacional do cais, tratando-se assim de uma demanda potencial que considera como limitante apenas a área disponível para o cultivo das culturas em análise na área de influência do Complexo.

Entretanto, a análise das limitações referentes às operações de cais é feita na seção 5.1 Análise da capacidade para atendimento da demanda prevista nas instalações portuárias do documento, onde são tratados os aspectos referentes à capacidade das instalações portuárias. Nessa seção são apresentados os déficits operacionais previstos para a operação de grãos.

2) Área temática: Demanda

Contextualização

"No item "4.1.1 GRANEIS SÓLIDOS VEGETAIS" considerar a queda da movimentação deste tipo de carga no ano de 2017 e revisar a projeção dos cenários." As taxas de crescimento são maiores no curto prazo, entre 2016 e 2025, em média 4,9% ao ano. Entre 2025 e 2045, tem-se uma taxa média de 1,2% ao ano. Já no longo prazo, entre os anos de 2045 e 2060, a taxa média de crescimento é de 1,0% ao ano."

Consideração/Sugestão CAP

De acordo com a opinião das empresas responsáveis por operar este tipo de carga, a expectativa é que para os próximos anos se tenha um crescimento bem abaixo do projetado em 2016.

Resposta

Os resultados foram ajustados, levando-se em consideração os valores preliminares relativos a 2017 na base da ANTAQ e a atual perspectiva de um menor crescimento no curto prazo.

3) Área temática: Operações e capacidade

Contextualização

Em relação ao item "6.2.2 AMEAÇAS", acrescentar a que a ANVISA, importante órgão interveniente, conta com um quadro de funcionários reduzido que irá se aposentar nos próximos anos.

Consideração/Sugestão CAP

Faz-se necessário implementar ações, pois o quadro de pessoal da ANVISA impacta diretamente nas operações portuárias.

Resposta

Entende-se que por se tratar de um contexto vislumbrado para o cenário nacional como um todo, o tema deverá ser abordado no âmbito do PNLP (Plano Nacional de Logística Portuária). Em termos do relatório do Plano Mestre do Complexo Portuário de Imbituba, após contato com a ANVISA, foram inseridas na seção 5.1 Análise da capacidade para atendimento da demanda prevista nas instalações portuárias as questões levantadas pelo CAP.

4) Área temática: Acesso rodoviário

Contextualização

Ação: 23-34PAVIMENTAÇÃO DA BR-285

Consideração/Sugestão CAP

O grupo entende que esta ação é de suma importância para o crescimento do Porto, sendo assim, solicita que a mesma seja priorizada no momento em que o Governo for direcionar recursos para obras de infraestrutura rodoviária.

Resposta

Não há alterações a serem feitas no documento.