

Data e Local: 12 de Fevereiro de 2021, às 09h30min, por Webconferência.

Presentes: Os Conselheiros nominados ao final desta ata e também os convidados adiante listados.

Ausentes: Os conselheiros ausentes não justificaram suas faltas.

Convidados: **Bruno E. N. Januzzi**, Especialista em Regulação Posto Avançado da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ); **Luis Mário Novochadlo**, Diretor de Operações, Ferrovia Tereza Cristina (FTC); **Jeferson Montibeller**, Gerente Geral do Terminal Intermodal Sul (TIS); **Ricardo Moritz**, Diretor-presidente da SCPAR Holding; **Fábio dos Santos Riera**, Diretor de Infraestrutura e Logística; **Aristeu Cavalca**, Gerente de Operações, **Camila Kuminek de Amorim**, Gerente de SSMA; **João Affonso Dentice da Silva**, Gerente de Obras; **Thiago Freitas Pollachini**, Gerente de TI; **Rui Roberti**, Gerente Comercial; **Cleydson dos Santos Silva**, Assessor de Diretoria; **Janaina de Souza Feversani**, Coordenador Aduaneiro; **Davidson Ramses Rezende**, Analista Portuário - Gestão; **Camila Martinez Menes**, Analista Portuário - Meio Ambiente; **Géssica da Silva**, Analista de Comunicação Social; **Juliano Blanco**, Analista Portuário - Segurança do Trabalho; **Luiz Gustavo Tereza Piucco**, Analista Portuário - Infra Estrutura Engenharia Elétrica; **Vivian Jacobi Teles Deluca**, Analista Financeira, **Everlon Antonio Custódio**, Técnico Portuário Infraestrutura Elétrica; **Osmar Floriano Guimarães de Oliveira**, Técnico Portuário - Suporte em TI; **Amanda Cristhie Trummer da Silva**, **Edesio Espíndola Sebastião**, **Marcos Deininger**, **Murilo da Silva de Medeiros**, **Severino Augusto Neto**, Assistentes Portuário; **Diogo Cousseau Mendes**, Técnico Portuário - SSMA; **Getúlio Cesar da Silva Pereira** e **Paulo Edson Colares Paiva**, Técnicos de Operação Portuária; **Jeremias da Rosa** e **Clayton Hugo Cipriano**, Técnicos de operação Logística; **Ana Carolina Marques Nascimento**, Estagiária da SCPAR Porto de Imbituba S.A. **Mariana de Souza**, Secretária executiva de gabinete, Empresa Triângulo.

1. COMPARECIMENTO:

Constatado quorum, a **Sra. Rita de Cássia Vandanezi Munck**, presidente do CAP, cumprimentou os Conselheiros e Convidados presentes e iniciou a reunião.

2. APROVAÇÃO DA ATA RO 01/2021:

Em seguida, a **Presidente** propôs a aprovação da ata RO 01/2021. Dispensada a leitura, a ata foi aprovada sem objeções e será assinada pelos conselheiros presentes na próxima reunião presencial.

3. INFORMAÇÃO SOBRE MEMBROS DO CONSELHO:

Inicialmente, a **Presidente** afirmou que alinhou a participação do **Sr. Ricardo Moritz** na reunião em dois momentos: ao início para uma breve apresentação e ao final para tratar sobre a desestatização.

Tomando a palavra, o **Sr. Moritz** relatou que, desde 10 de janeiro de 2021, está ocupando o cargo de Diretor-Presidente da Santa Catarina Parcerias (SCPar) e, em seguida, discorreu sobre sua formação acadêmica e currículo profissional.

Ato contínuo, após a **Sra. Rita** mencionar a importância de que seja formalizado junto a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) a troca de representante no CAP por parte do Estado, a **Secretária Marlei** afirmou que foram recebidos dois ofícios, um do Sr. Albert Pacheco Ramos e outro do Sr. Roberto de Farias Pires, os quais tratam de pedido para retorno à função de conselheiro titular, sendo que ambos foram deferidos.

4. APRESENTAÇÃO DO PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO INTEGRADO (PEIN):

Inicialmente, o **Sr. Murilo** contextualizou que ao longo dos anos a ferramenta de gestão têm sido aperfeiçoadas e, em 2020, foi unificado o Planejamento Estratégico de Longo Prazo (PELP) e o Plano Anual de Negócios (PAN) no Planejamento Estratégico Integrado (PEIN 2021-2025). Neste sentido, contextualizou sobre as metodologias utilizadas (SWOT, BSC, Canvas etc.) e o processo de elaboração do documento vigente, bem como apresentou seus diversos elementos, tais como: análise situacional; objetivos estratégicos, indicadores, metas e ações; orçamento anual; *roadmap* estratégico; estratégia de controle e mapa de risco. Por fim, afirmou que o PEIN é apresentado em duas versões: a sintética, que se restringe a trazer informações do plano estratégico; e a analítica, que congrega os níveis estratégico, tático e operacional.

Posteriormente, o **Sr. Murilo** apresentou um exemplo de plano de ação tendo como base o setor de Engenharia e o Roadmap estratégico, destacando que esta linha do tempo apresenta um resumo das ações mais importantes previstas para os anos seguintes em termos de movimentação, obras, comercial e tecnologia.

Tomando a palavra, o **Sr. Elivelton** tratou sobre o orçamento anual, discorrendo sobre a vinculação das ações previstas no planejamento da empresa para os próximos cinco anos com o orçamento operacional de receitas, tributos, custos e despesas, resultados e EBITDA. Sendo assim, esclareceu que a construção desses valores são alicerçados pela estrutura principal do centro de custo do setor/departamento.

Após o **Conselheiro Gilberto** indagar via *chat* sobre as ações de engenharia voltadas para ampliação do porto e melhoria da infraestrutura ofertada à operação do porto, a **Presidente do CAP** esclareceu que tendo em mãos o documento completo pode observar a existência de uma série de metas e ações previstas para a área de engenharia, tendo o Sr. Murilo apresentado apenas um recorte do plano.

Após discussão pelo grupo, a Sra. **Marlei**, compartilhou via *chat* o [link do portal da transparência](#) onde consta a versão sintética do PEIN e o **Sr. Murilo** esclareceu que todas as ações do setor de engenharia que estão na versão analítica também constam no sintético, a diferença é que são separadas em macroações e microações.

Retomando a apresentação, o **Sr. Elivelton** citou as principais obras que estão previstas no planejamento de 2021-2025, sendo elas: (1) Demolição da AGIL; (2) Reforma e ampliação cais 3; (3) Reforma e adequação do prédio administrativo; (4) Portaria IV; (5) Recuperação e ampliação do molhe de abrigo.

Encerrando a apresentação do PEIN, o **Sr. Murilo** tratou sobre a estratégia de controle dos níveis e a frequência de reuniões para acompanhamento da execução do planejado. Por fim, quanto ao comentário do Sr. Gilberto, sugeriu que a diretoria viabilize uma reunião para que o conselheiro coloque suas sugestões das qualificações, melhorias e obras para serem incluídas em pauta no planejamento.

Na sequência, os conselheiros trataram sobre fluxo rodoviário para chegada dos caminhões até o Porto, assunto que demanda alinhamento com o Município. Ficou acordado que na próxima reunião do CAP será apresentado pelo Município a proposta de Plano Diretor.

5. AÇÕES SOBRE GATES E BALANÇAS:

Em relação ao assunto, o **Sr. Luis Clasen** apresentou a relação das manutenções realizadas nas balanças ao longo dos últimos meses e informou que, no momento, estas estão calibradas e encontram-se num cenário confortável, pois há em estoque peças suficientes para serem utilizadas caso ocorra algum problema.

Em seguida, o **Sr. Thiago** apresentou a relação das ações desenvolvidas para melhoria do sistema aduaneiro cuja licitação foi publicada com data prevista para o pregão em 26/02/2021. Tal

ação interfere diretamente no desdobramento de outras três ações: aperfeiçoamento da integração com os sistemas de web-triagem (portaria) e de pesagem (balanças), bem como treinamento dos terceirizados. Adiante o **Sr. Thiago** tratou também sobre o status das demais ações, a saber: A licitação de peças de reposição para balanças foi concluída; o 3º gate da portaria 2, a instalação de pórticos na 3ª na pista da VP2, estão em andamento; o complemento da 3ª pista da VP2 até as balanças aguarda alinhamento com Santos Brasil; Triagem externa própria, encontra-se em estudo no GT de TI, com equipe de operação.

Por fim, o **Sr. Thiago** esclareceu que o problema existente é a integração no sistema das balanças. Ainda sobre o tema, o **Sr. Riera** informou que a empresa Fertisanta irá doar duas balanças ao Porto e, para que seja oficializado, está sendo estruturado o Termo de Doação.

5 . ACOMPANHAMENTO DE ASSUNTOS TRATADOS EM REUNIÕES ANTERIORES:

Finalizado os itens com pauta específica, os presentes trataram a evolução dos temas abordados em reuniões anteriores, a saber:

5.1 STATUS DO PROJETO DE BALIZAMENTO:

Quanto ao projeto de balizamento, o **Sr. Riera** mencionou que o mesmo passou pela análise do CHM (Centro de Hidrografia da Marinha) e pela análise do CAMR (Centro de Sinalização Náutica Almirante Moraes Rêgo). A partir disso, recentemente, foi enviado para apreciação ao Grupo de Trabalho da DHN (Diretoria de Hidrografia e Navegação) e, em contato por telefone realizado no dia 11 de fevereiro de 2021 com o CAMR, informou-se que o prazo teve prorrogação para mais 30 dias.

Após questionado sobre o assunto, o **Sr. James** comentou que, até o presente momento, não recebeu nada oficial da DHN.

5.2 ATRACAÇÃO DO NHO TAURUS PARA LEVANTAMENTO BATIMÉTRICO:

Tomando a palavra, o **Sr. Riera** relatou que o navio da Marinha cumpriu sua missão específica para novo levantamento hidrográfico visando à elaboração de nova carta do Porto de Imbituba (1921), o mesmo atracou no dia 21/01 e está previsto para desatracar no dia 14/02/2021 (próximo domingo).

5.3 STATUS IGAP (Índice de Gestão Autoridade Portuária):

Quanto à delegação de competência com base no Índice de Gestão da Autoridade Portuária (IGAP), o **Sr. Cleudson** informou que em 12 de janeiro de 2021, o MINFRA solicitou informações complementares e o Porto encontra-se preparando a instrução processual para envio das informações demandadas (SEI 50000.039661/2020-55). Das 15 informações necessárias, 13 estão prontos, faltando apenas o índice de notificação da ANTAQ ser calculado e repassado para a equipe da ANTAQ e os quatro relatórios circuncidados, dos quais dois estão prontos e outros dois estão pendentes de informações dos fiscalizados. Sendo assim, a expectativa é fazer o envio das informações ao MINFRA até o final de fevereiro.

5.4 STATUS PROCESSO SIMPLIFICADO DE ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO (TGL):

Tratando sobre o TGL, o **Sr. Cleudson** relatou que o ministério priorizou o estudo da carta de investimentos e aprovou-o, tendo isso gerado dois impactos: um deles, de imediato, é a celebração do contrato de arrendamento transitório (TGL), o qual foi disparado para a ANTAQ e, na próxima reunião, deve ser autorizado. Outro tem reflexos ao longo prazo, pois diz respeito ao arrendamento definitivo.

5.5 CAIS 3:

Tomando a palavra, o **Sr. Braga** discorreu acerca do Cais 3, informando sobre: (1) a evolução das tratativas relacionadas à busca de apoio financeiro junto a Secretaria de Infraestrutura do Estado de Santa Catarina; (2) a revisão pela comissão especial de licitação dos valores

estimados pela empresa contratada; (3) as etapas da obra; (4) a importância do cais para recepção das cargas escoadas pela BR 285.

Quanto aos valores, destacou que o investimento inicial da obra de reforma e ampliação do cais seria em torno de R\$ 60 milhões de reais, mas, após o desenvolvimento do trabalho, orçamentos, projetista do orçamento global etc., o valor foi atualizado para em torno de R\$118 milhões de reais.

5.6 PROJETO DE INTERVENÇÃO VIÁRIA E PORTARIA 4 - ESTUDO VIÁRIO:

Sobre o projeto de intervenção viária, o **Sr. Braga** rememorou os desenhos do possível traçado, sendo projetado o acesso pelo gate 2 e saída pela futura portaria 4. Após falar da estimativa dos custos do projeto (aproximadamente R\$97 mil) e da execução da obra (aproximadamente R\$3,5 milhões), esclareceu, também, que tem estudado a possibilidade de deslocar a portaria para dentro da área da poligonal do Porto.

5.7 OPERAÇÃO CABO DE FIBRA ÓPTICA:

Em relação a operação de navio com cabo de fibra óptica, o **Diretor Riera** mencionou que a operação do navio 'DA QING' foi realizada com sucesso, gerando um grande aprendizado para a equipe envolvida no assunto.

O **Sr. Aristeu** complementou que o tempo de operação estimado inicialmente era de 15 dias, porém com tudo dando certo foi possível ser realizado em apenas 8 dias.

6. ASSUNTOS GERAIS:

Na oportunidade, a **Presidente do CAP** passou a palavra para o Sr. Ricardo para que o mesmo esclareça as dúvidas dos presentes na reunião a respeito da desestatização da SCPAR Porto de Imbituba.

Inicialmente o **Sr. Ricardo** informou que foi designado pelo Governo do Estado para cumprir a missão de conduzir a liquidação da companhia SCPAR bem como a desestatização dos Portos. Ato contínuo, afirmou que o processo deve ser encaminhado para a assembleia legislativa, a qual trata do assunto de dissolução, liquidação e extinção de empresas públicas. Quanto ao tempo, afirmou que estima-se que os encaminhamentos necessários se darão num curto prazo.

Em seguida, o **Sr. Ricardo** mencionou que essa desestatização segue a modelagem de concessões portuárias existentes hoje no Brasil, dividido em etapas sendo: (1) a qualificação do arquivo para a desestatização; (2) estudos técnicos; (3) consulta pública; (4) aprovação dos órgãos de controle; (5) edital; (6) leilão de concessão e (7) contrato.

Após ser questionado pelo **Sr. Gilberto Barreto** se o Estado ou a União conduzirá a desestatização, o **Sr. Ricardo** relatou que no mês de janeiro ocorreu uma agenda conjunta entre a União e o Estado para tratar com detalhes quais seriam as etapas deste processo, bem como qual seria a função de cada órgão, visto que o Estado manifestou interesse na devolução das concessões.

Ato contínuo, o **Sr. Ricardo** afirmou que após tomada a decisão, no dia 1º de fevereiro houve reuniões com os representantes das prefeituras de Imbituba, São Francisco e Laguna, bem como também com os empregados que atuam nos Portos de Imbituba e São Francisco, em ambas as oportunidades, os envolvidos puderam fazer seus questionamentos.

Após explanar que não é simples o processo de fazer a desestatização/liquidação de uma companhia com ela ainda operando, informou que conversou com o Presidente Braga a respeito dos investimentos com base na Lei Federal 13.303/2016, PEIN e Planos Anuais. Neste sentido, relatou que irá verificar a situação das companhias e, quanto ao Porto de Imbituba, atuar diretamente em dois pontos: (1) investimento da obra do cais 3 e (2) faturamento de receita do arrendamento da Santos Brasil.

Quanto ao Cais 3, o **Sr. Ricardo** pontuou a necessidade de juntar ao processo a avaliação de investimento (estudo de viabilidade econômica financeira), bem como esclarecer uma parte do parecer jurídico que gerou uma dupla interpretação.

Em relação à motivação, o Sr. Ricardo afirmou que ela surge do viés que o estado brasileiro não precisa atuar nos modais econômicos, que são pertinentes às empresas privadas, cabendo ao agente privado fomentar esses investimentos porque o país está sem condições para tal ação.

Sobre o Porto de Laguna, o **Sr. Ricardo** relatou que este enfrenta um sério problema, pois demanda uma série de investimentos, os quais não irão trazer retorno algum para o Estado. Neste cenário, o agente privado pode atuar fortemente em termos de investimento, desde que a cidade crie condições para que os negócios se viabilizem. Ato contínuo, enfatizou que não está em pauta o cancelamento de investimento nos portos de Imbituba e São Francisco, apenas está sendo analisando seriamente a forma de investir e alavancar os recursos para fazer os investimentos necessários.

Dando continuidade à discussão, os conselheiros e convidados seguiram registrando perguntas no *chat* ou fazendo-as na webconferência, as quais foram respondidas pelo Sr. Ricardo. Via *chat* o **Sr. Gilberto** registrou que os operadores e os sindicatos ainda não haviam sido contatados para tratar desta pauta, sendo estes os mais envolvidos na operação do Porto. Por fim, agradeceu os esclarecimentos.

Adiante, a **Presidente do CAP** citou o caso de desestatização da CODESA, cujo processo iniciou-se em 2019 e, no momento, encontra-se em consulta pública, ou seja, a evolução do tema tende a ser árdua e demorada, pois já foram dois anos nesse processo piloto da CODESA.

Tomando a palavra, o **Sr. Fernando** relatou que é evidente que trata-se de um processo embrionário, entretanto, faz-se necessário acalmar os envolvidos de dentro do Porto, tornar claro se serão mantidos os projetos existentes, pois esta é uma preocupação dos operadores.

O **Sr. Ricardo** reafirmou que será feito a análise dos investimentos que estão proposto para o Porto de Imbituba, pois $\frac{1}{3}$ da receita deriva da Santos Brasil, cujo contrato e valores estão sendo discutido judicialmente. Neste sentido, informou que será estruturado um plano de contingência para analisar os riscos existentes, pois não se pode iniciar um procedimento sem ter certeza se terá a receita necessária para finalizar a obra.

Tomando a palavras, o **Sr. Lito** relatou que, juntamente à associação empresarial tem estudado e acompanhado as discussões e os termos de desestatização dos portos, no caso da CODESA, bem como nos demais Portos, que estão na lista da privatização, não houve processo de retração de investimentos ou desaceleração na movimentação. Justificou que a privatização é sobre a substituição da Autoridade Portuária e isso não modifica a operação portuária, mas sim a gestão. A intenção de privatizar os portos tem como objetivo seguir qualificando a infraestrutura de logística, pois setores ferroviário e rodoviário já estão sob responsabilidade da iniciativa privada. Por fim, elogiou a equipe de colaboradores do Porto, relatando que, possivelmente, os funcionários de grande competência poderão permanecer em seus cargos.

Adiante, o **Sr. Elivelton** argumentou que a autoridade portuária pública concede aos usuários privados a isonomia de tratamento, principalmente mitigando algumas situações relativas à cultura de concorrência. Também falou sobre a proibição societária dos operadores e arrendatários na administração na atuação como Autoridade Portuária, visando evitar que certos operadores e empresários sejam privilegiados em detrimento de outros. Encerrando sua fala, registrou preocupação, pois até o momento não foi consolidado a escolha do seu formato em nenhum porto brasileiro. Ainda é necessário estudo para garantir o melhor modelo, o planejamento, e a avaliação de risco, os quais deveriam anteceder o processo de escolha e qual caminho seguir.

Em resposta, o **Sr. Ricardo** relatou que, realmente, a exemplo da união, o Estado de Santa Catarina irá ouvir todas as partes envolvidas no processo, pois é fundamental saber todos os impactos e efeitos de uma decisão anunciada. Ainda será discutido o modelo, pois este não está totalmente definido no Brasil. Para tanto, estão em busca de profissionais qualificados para estudarem todo o processo da desestatização dos Portos no Brasil.

O **Sr. Albert** rememorou o caso da antiga delegação na qual foi possível perceber que até hoje vários ex-funcionários do porto sentem a forma de não terem participado da discussão, de fatores alheios na busca do modelo adequado terem sido deixados de lado por outros interesses, onde todos os órgãos esquecem que o principal participante desse alteração independente de ser pública ou privada que deveria ser o município e também os funcionários.

Por fim, o **Sr. Luis Mario** falou sobre o processo vivenciado em sua carreira quando da desestatização da FTC.

ENCERRAMENTO

Não havendo mais manifestações, a **Presidente Rita de Cássia Vandanezi Munck** encerrou a reunião, agradecendo a presença de todos. A secretária do CAP do Porto de Imbituba, por sua vez, redigiu a presente ata de modo a submetê-la à aprovação dos conselheiros na próxima Reunião Ordinária.

REPRESENTANTES DO PODER PÚBLICO

Rita de Cássia Vandanezi Munck	Titular
Sônia Pires Inácio	Titular
Jorge Rosenfeld Kroeff	Titular
Juliana Pizzetti Cardoso	Titular
James Batista	Titular
Luís Antônio Braga Martins	Titular
Leandro de Souza Ribeiro	Titular
Joel Alves	Titular

REPRESENTANTES DA CLASSE EMPRESARIAL

Claudio Marcos Correa da Rosa	Suplente
Jair Dias Santana	Titular
Gilberto Barreto da Costa Pereira	Titular
Antonio Carlos Bandeira Guimarães	Titular
Rafael Luiz Pereira	Suplente

REPRESENTANTES DOS TRABALHADORES

Fernando Farias	Titular
Albert Ramos	Titular
Elivelton Luiz Dore	Suplente

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Marlei Goldmeyer	Secretária
------------------	------------