

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

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

Ausentes: O conselheiro Joel justificou sua ausência, os demais não justificaram suas faltas.

Convidados: **Fábio Lavor Teixeira**, Diretor do Departamento de Novas e Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias (DNOPRP) da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA); **Bruno E. N. Januzzi**, Especialista em Regulação Posto Avançado da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ); **Benony Schmitz**, Presidente, e **Luis Mário Novochadlo**, Diretor de Operações, da Ferrovia Tereza Cristina (FTC); **Ricardo Moritz**, Diretor-Presidente da SC Participações e Parcerias S.A. – SCPar; **Fabricio dos Santos Debortoli**, Diretor Administrativo e Financeiro; **Thiago Freitas Pollachini**, Gerente de T.I; **Rui Roberti**, Gerente Comercial; **Sandro Cassol Bainhas**, Chefe da Guarda Portuária; **Cleydson dos Santos Silva**, Assessor de Diretoria; **Géssica da Silva**, Analista de Comunicação Social; **Luiz Gustavo Piucco**, Agente de Obras e Infraestrutura Portuário - Analista de Engenharia Elétrica; **Maurício Tonial**, Agente de Obras e Infraestrutura Portuário - Analista de Engenharia Civil; **Fernanda Diniz Pasqualetti**, Técnica em Edificações; **Marne Feijó Filho**, Técnico Portuário - Supervisor de Operações; **Davidson Ramses Rezende**, Agente Portuário - Analista de Gestão; **Jeremias da Rosa**, Técnico 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 03/2021:**

Em seguida, a **Presidente** esclareceu que devido às sugestões de alguns conselheiros quanto a redação da ata RO 03/2021, esta versão revisada será encaminhada aos conselheiros, sendo assim, propôs que a aprovação da mesma ocorra pelo grupo de *whatsapp* dos conselheiros ou na próxima reunião a ser realizada no mês de maio. Tal sugestão foi acatada pelo grupo.

3. **INFORMAÇÃO SOBRE MEMBROS DO CONSELHO:**

Adiante, a **Sra. Rita** registrou a posse de três representantes do Poder Público, a saber: Sr. Vinicius Abrantes Perdizio, conselheiro suplente indicado pela Marinha do Brasil (Portaria Nº 348, de 23 de março de 2021); Sr. Fábio dos Santos Riera, conselheiro titular indicado pela Administração do Porto de Imbituba (Portaria Nº 350, de 23 de março de 2021); e, Sr. Rosivaldo da Silva Júnior, conselheiro titular indicado pela Prefeitura Municipal de Imbituba (Portaria Nº 356, de 23 de março de 2021).

Ato contínuo sugeriu a alteração na ordem da Pauta prevista, devido o responsável pelo primeiro item da pauta ainda não estar presente na reunião.

4. **POSSIBILIDADES DE UTILIZAR O COSTADO DO CAIS 2 E INÍCIO DO CAIS 1:**

___Inicialmente, o **Sr. Fábio Riera** rememorou que, por um determinado período, durante a intervenção no Cais 3, o mesmo poderá não recepcionar navios. Considerando que tal berço é importante para a movimentação portuária, tem-se buscado possíveis alternativas para

mitigar o impacto da obra, ou seja, a ideia é transferir os navios que operaram no Cais 3 para outros berços. No entanto, com a estrutura atual, os cais 1 e 2 podem não dar conta da demanda, sendo assim, a intenção é ampliar suas capacidades por meio da qualificação do costado do cais 2 e aplicação no início do cais 1.

Neste sentido, com base na projeção em tela de imagens atuais dos berços 1 e 2, o **Diretor-Presidente** do Porto discorreu sobre o Costado do Cais 2 contextualizando sobre as possíveis necessidade de intervenção para torná-lo apto a recepcionar navios, a saber: simulação de manobras, batimetria, dragagem, homologação da profundidade, reforço da estrutura, instalação de cabeços e defensas, etc. Adiante, informou que durante o mês de abril a equipe do Porto irá reunir-se com o projetista do cais 2 com o objetivo de avançar nas discussões e tratativas sobre a viabilidade das interferências. Na sequência, destacou os trabalhos relacionados a elaboração do Termo de Referência (TR) para contratação do serviço de simulação de manobra, o qual será discutido tecnicamente pela empresa vencedora deste certame em conjunto com a praticagem e demais intervenientes. Por fim, comentou que a estimativa de custos pode estar próxima do valor de 15 a 20 milhões de reais, valores estes que, futuramente, serão mais assertivos, considerando o avanço das tratativas sobre o escopo do projeto e os custos das intervenções.

Referente ao início do berço 1, o **Sr. Fábio Riera** relatou que tem-se estudado a possibilidade de utilizar os 58 metros mais próximos à costa. Para que tal área receba navios, faz-se necessário a dragagem, no entanto, sabe-se que existem algumas rochas naquele local, sendo assim, será realizado um mergulho para identificar o tipo das rochas bem como as possibilidades de detonação. Tomando a palavra, o **Sr. Gilberto** mencionou que possui o desenho original do cais 1, do ano de 1940, o qual apresenta nitidamente a laje da saia do morro, bem como os caixões (utilizados, à época, nas operações com carvão) nela apoiados e encerrou sua fala afirmando que irá compartilhar com o Sr. Riera.

Na sequência, sobre os cronogramas das obras, o **Sr. Riera** esclareceu que o levantamento das necessidades está previsto para o mês corrente, as demais etapas devem ser definidas posteriormente, a partir das informações obtidas nesta primeira etapa. Por fim, após informar que o arrendamento do TGL está previsto para o mês de julho, expôs a possibilidade trazida pelo colaborador Elivelton, do setor privado realizar estas obras por meio da injeção de capital, neste cenário, o processo poderia ser mais rápido se comparado aos canais públicos.

Na oportunidade, o **Sr. Rosivaldo** afirmou que atrelar as obras à licitação de arrendamento seria uma boa ideia, para tanto, questionou, se já existe projeto pronto e a planilha de investimentos para incluí-lo no processo do Terminal de Granéis Líquidos (TGL). Neste sentido, a **Sra. Rita** o esclareceu que não é necessário possuir o projeto finalizado, mas tal possibilidade deveria ter sido considerada no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) que foi feito e apresentado para a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA). Adiante, o **Conselheiro Lito**, relatou que vale a pena avaliar essa possibilidade, e reforçou a colocação da Presidente quanto ao EVTAE, afirmando que o custo da obra altera economicamente a viabilidade do próprio TGL.

Após discussão, o **Sr. Rafael** evidencia a sua preocupação quanto à paralisação das operações do berço 3, durante a sua reforma. Neste sentido, a **Sra. Rita** passou a palavra para o Sr. Fábio tratar sobre a pauta cais 3.

5. CAIS 3:

Inicialmente, o **Sr. Fábio Riera** relatou que o Projeto Básico realizado pela empresa contratada foi finalizado. Na sequência, informou que os colaboradores do setor de Engenharia e infraestrutura do Porto de Imbituba estão realizando o estudo da viabilidade da obra. Adiante,

mencionou que participou de reunião na SCPar Holding, para discussão de todos os investimentos que devem ser realizados no Porto de Imbituba em conjunto com a obra do cais 3. Neste sentido, o **Sr. Fabricio** acrescentou, a partir segregação do escopo da intervenção no Cais 3 em duas partes: (1) ações obrigatórias e emergenciais (manutenção corretiva); e (2) obras de melhoria (ampliação) será estruturada, até o final do mês corrente, a análise da viabilidade econômica financeira, a qual irá facilitar a busca dos recursos. Ato contínuo, o **Conselho** discutiu sobre os valores estimados das etapas da obra.

O **Sr. Rafael** questionou se a instalação do *dolphin* durante a obra do cais 3 seria vantajoso a longo prazo, pois na sua visão, as modificações necessárias no berço 1 no que diz relação a mais 58 metros são também importantes. Neste sentido, o **Diretor-Presidente** ponderou que mesmo com a metragem de cais operacional no início do berço 1, ainda não será possível receber três navios de grande porte nos berços 1 e 2.

Em seguida, após o **Sr. Fernando** rememorar a possibilidade de usar o costado de berço 2, a **Sra. Rita** questionou se a colocação de um *dolphin* no berço 2 seria viável. O **Sr. Fábio Riera** informou que a sugestão é interessante, porém carece de análise para identificar quais as interferências da agitação do mar nas atracações dos navios e se o molhe abrigo seria suficiente, uma vez que, quando o mar está com ressaca acaba fazendo avarias nos cabos dos navios atracados. Por fim, informou que está sendo estudado um convênio com a Marinha do Brasil para analisar interferências do molhe e os reforços necessários em tal estrutura.

Interrompendo a discussão do Cais 3, considerando a presença do Diretor Fábio Lavor da SNPT A, a Presidente do CAP deu boas vindas ao convidado passando a palavra para ele tratar no primeiro item da pauta

6. **PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO:**

Inicialmente o **Sr. Fábio Lavor Teixeira** contextualizou que a SNPTA tem buscado atuar em diferentes frentes com o objetivo melhorar o desempenho (eficiência, agilidade, segurança jurídica e redução do custo logístico) do setor portuário. Neste sentido, expôs que o movimento de desestatização, além de importante, é também necessário, uma vez que o modelo de gestão portuária utilizado no Brasil é de tal forma atrasado em relação aos demais países, sendo assim, tem-se buscado aproximação aos bons modelos existentes; com destaque às características da autoridade portuária privada, tais como: a liberdade de gestão, contratação, negocial. Como exemplo, mais especificamente em relação às compras, citou que no modelo atual, devido às burocracias do ente público, o tempo estimado para realizar uma licitação, é 16 meses, enquanto que no modelo de gestão portuária privada leva-se em torno de 3 a 4 meses.

Adiante, o **Sr. Fabio Lavor** informou que após algumas pesquisas chegou-se a conclusão que a melhor forma de oferecer liberdade para o gestor portuário é através da participação da iniciativa privada. Desta forma, afirmou que o estudo de diferentes modelos estão em andamento e diferenciou dois conceitos: (1) privatização, venda definitiva da empresa; (2) desestatização, termo de concessão por tempo determinado.

Na sequência, o **Sr. Fabio Lavor** mencionou a intenção de implementar esse movimento de desestatização com todos os portos públicos brasileiros e destacou que trata-se de um processo longo e construído com a participação da comunidade. Neste sentido, informou que, atualmente, existem quatro portos qualificados, sendo eles: Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo); Santos e São Sebastião e Itajaí. Justificou que pela especificidade de cada Pontos, possivelmente haverá quatro modelos totalmente diferentes. Sobre a CODESA informou que o processo de consulta e audiência pública foi realizado recentemente, na qual foi possível receber mais de 300 contribuições ao modelo proposto, as quais estão sendo analisadas e

eventualmente podem ser incorporadas ao modelo, de forma a aperfeiçoar o projeto. Quando aos Portos de Santos e São Sebastião afirmou que a meta é fazer a audiência pública ainda no ano de 2021. Desta maneira, após a finalização da etapa de estudos, a proposta será encaminhada para análise e contribuição do Tribunal de Contas

Dando continuidade a sua fala, o **Sr. Fabio Lavor** expôs que para que o ativo continue operando, colaboradores mantenham-se empregados, e as cargas continuem com o custo logístico adequado, deve-se dar a liberdade de gestão para as autoridades portuárias, para que estas realizem os investimentos, negociações, tudo com a devida segurança jurídica. Ato contínuo, confirmou que, recentemente, o Governador do Estado de Santa Catarina esteve na SNPTA alinhando a possibilidade de incluir os Portos de Imbituba e São Francisco no processo de desestatização. Neste sentido, esclareceu cada Porto ter sua dinâmica específica, o processo de cada um deve ser tratado de forma individualizada com a participação da comunidade local.

Na sequência, a **Presidente do CAP** abriu a palavra para que os interessados, de forma breve, pudessem fazer os seus questionamentos ao Sr. Fábio.

Tomando a palavra, o **Conselheiro Gilberto** relatou sua preocupação quanto a ausência de aviso prévio ao mercado, uma vez que a notícia da desestatização chegou até o conhecimento dos operadores portuários e arrendatários por meio da mídia, ato contínuo, citou que Santa Catarina conta com três Portos Públicos, sendo assim, dependendo do modelo e do tempo, o Porto que se anteceder pode levar vantagem em relação ao demais (como é o caso de Itajaí), neste sentido, mencionou a importante que o cenário de tempo da privatização dos Portos do estado seja difundido no mercado para que haja tranquilidade por parte dos investidores.

Em resposta, o **Sr. Fabio Lavor**, informou que a SNPTA está conversando com o governo do estado e a SCPar *Holding* no sentido de começar a estruturar os projetos. Em seguida, esclareceu que existem três tipos de vínculo dos portos públicos: as Companhia Docas estão vinculadas de forma direta à União, alguns foram delegados ao Estado (por exemplo: Porto de Imbituba e São Francisco) e outros para municípios (caso do Porto de Itajaí). Neste contexto, as Docas possuem um processo mais rápido, pois é vinculado ao ministério, e os delegados normalmente demoram mais tempo pois possuem convênios e os mesmo devem ser respeitados.

Em seguida, o **Sr. Elivelton** citou algumas situações primeiro falou do caso da Santos Brasil, arrendatária no Porto de Imbituba, afirmando que a época que o contrato foi firmado, tal empresa não contava com a alteração na legislação, no entanto a Lei 12.81 2012, ao dar mais autonomia aos terminais privados, fez com que a movimentação de contêineres fosse centralizada nos portos ao norte prejudicando a efetivação do movimento mínima contratual (MMC) por parte da Santos Brasil. Neste sentido, justificou que a instabilidade jurídica implica de forma negativa na implementação do modelo atual da melhor forma possível.

Adiante, o **Sr. Elivelton** rememorou o caso dos aeroportos, citando o exemplo de Viracopos, licitado a partir de um modelo que ainda não estava maduro o suficiente, que trouxe transtornos e prejuízos. Também destacou que é importante a outorga permanecer no município, seja em investimentos ou de outra forma, em sua opinião o Porto deveria reinvestir os seus investimentos, como também preservar os arrendatários existentes. Ou seja, os recursos de investimentos devem ser aplicados no município e não ir para Brasília, além disso, destacou que até então a autoridade portuária vem realizando investimentos na comunidade local.

Sobre a CODESA, após afirmar que leu todo material disponível, o **Sr. Elivelton** mencionou que o preço teto pode trazer desvantagem competitiva entre os usuários dentro dos terminais. Sendo assim, rememorou que é importante a Autoridade Portuária permanecer com a gestão pública, pois esta garante o tratamento isonômico, principalmente nas funções de regulação.

Logo após, o **Sr. Fábio Lavor** explicou que os investimentos ficam na região, sendo esta uma premissa da SNPTA, tanto nos arrendamentos quanto na desestatização, a diferença é o formato como cada investimento é realizado. Nos arrendamentos, além dos investimentos obrigatórios existem: (1) valor mensal de tributos que devem ser pago pela arrendatária e consequentemente deve permanecer no município; (2) valor dos investimentos: que devem ser feitos na área arrendada, fica no porto e no município; (3) valor de outorga: surge na hora do leilão e também vai para a autoridade portuária, por exemplo, os leilões recentes de áreas em Itaqui e Pelotas, tiveram os recursos direcionados para a EMAP e Portos do Rio Grande do Sul. Nos processos de desestatização, existe uma situação diferente, pois a autoridade portuária irá virar privada, então na prática está sendo trabalhada a obrigatoriedade dos investimentos por parte das autoridades nos acessos ao Porto também.

Retomando a fala sobre arrendamento, o **Sr. Fábio Lavor** citou o mecanismo de delegação e competência às autoridades portuárias, regulamentado por portaria datada de dezembro de 2018. Neste sentido, afirmou que a questão da segurança jurídica é um ponto crucial da Secretaria, o Porto interessado só irá receber a delegação das competências se provar que tem condições para tanto. Por fim, o convidado afirmou que Santa Catarina é referência para a SNPTA, pois é o Estado com maior quantidade de Portos, sendo 3 portos públicos e 2 terminais privados. Além disso, percebe-se que, momento atual em que o time das autoridades portuárias está excelente, pessoas que possuem competência.

Adiante, o **Conselheiro Lito** afirmou que a oportunidade de trabalhar junto com o poder concedente, que conta com pessoas qualificadas trabalhando nas gestões dos Portos, deve ser aproveitada. Em seguida, rememorou o legado da Companhia Docas de Imbituba: os arrendamentos hoje existentes no Porto de Imbituba. Quanto à possibilidade de tarifas elevadas, destacou que é importante olhar para a concorrência, participar ativamente no processo, apresentar a opinião, uma vez que na sua percepção, a comunidade portuária tem competência para desenvolver o próprio modelo.

Em seguida, o **Sr. Rosivaldo** relatou que os Portos possuem papel fundamental na cidade onde estão alocados, tanto na economia, desenvolvimento social e econômico, como também geração de empregos para a comunidade. Expôs sua preocupação enquanto Prefeito de Imbituba, afirmando que no modelo atual o cenário é de crescimento da atividade portuária, tem-se batido recordes de operação que tem ajudado a distribuir riquezas na cidade. Sendo assim, a notícia da desestatização gerou uma insegurança e preocupação de que forma isso irá acontecer, como serão conduzidas as discussões, e como essa situação irá atingir o município. Encerrando sua fala, lembrou que, diferente da concessão anterior, desde a delegação do Porto de Imbituba para a SCPAR a relação Porto-Cidade tem se estreitado, exemplos desta boa relação são: (1) a pavimentação do acesso ao Porto realizado com parceria do município, estado e Porto de Imbituba; (2) repasse de 2 milhões de reais ao Hospital São Camilo durante a Pandemia do COVID-19. Neste sentido, apresentou sua preocupação sobre como será o futuro da relação Porto e Cidade após a possível desestatização.

Ato contínuo, o **Sr. Fábio Lavor** informou que a autoridade municipal é muito importante na discussão sobre este assunto. Deve-se balancear a participação de todos com o cronograma previsto do projeto, sendo necessário reuniões produtivas, objetivas, que envolvam indústria, comércio, prefeitura, câmara de vereadores, operadores, agências e os diversos envolvidos na autoridade portuária. Ou seja, as reuniões de discussão e as consultas a serem realizadas durante o processo de desestabilização se mostram como um caminho que deve ser aproveitado.

Em seguida, tratando de esclarecer a dúvida levantada no início da reunião sobre a possibilidade de incluir os investimentos na obra do início do cais 1 no arrendamento do TGL, o

Sr. Fábio Lavor afirmou que o projeto está pronto, tendo sido remetido para o tribunal de contas da união, o qual deve aprová-lo em breve, neste contexto, demandar ajustes na atual fase implica em iniciar novamente todo o processo, ou seja, pode não ser interessante para o Porto de Imbituba voltar para o final da fila.

Adiante, o **Sr. Fernando** questionou se em algum momento, o Sr. Fábio juntamente com a equipe da SNPTA, realizaram estudo para identificar que tipos de amarras o estado possui e o que pode fazer para desburocratizar-lo, uma vez que o estado pode se tornar tão competitivo quanto privado, sem interferências políticas.

Adiante, o **Sr. Fábio Lavor** relatou que existem estudos - não unicamente no ministério de infraestrutura, mas que envolvem diferentes setores da economia e iniciativa privado - que apresentam a conclusão é que para tornar o estado competitivo deve-se alterar as leis de licitação, das estatais, funcionamento do TCU, a cultura de modo geral do País, sendo este processo longo e lento. Neste sentido, existem duas opções sendo: (1) esperar a mudança de cultura e após ir trabalhando nas leis e dar a liberdade e capacidade dos gestores públicos a mesma do gestor privado; (2) buscar outras alternativas, como a desestatização, uma vez que não faz sentido esperar, visto que a evolução da sociedade está longe do considerado ideal.

Na sequência, sobre o comentário no *chat* do Sr. Elivelton "*Se na Austrália, que é um país muito mais sério, teve enormes problemas, infelizmente no Brasil acredito que será muito mais forte, principalmente pelo perfil do brasileiro*", o **Sr. Fábio Lavor** afirmou que discorda e citou que há pessoas sérias no ministério, agência reguladora, TCU, as quais possuem perfil de trabalhar para um país melhor. Por fim, desculpou-se por não conseguir participar de toda reunião devido às outras agendas e se disponibilizou em participar dos próximos encontros para continuar as discussões iniciadas na reunião de hoje e se mostraram de alto nível.

Encerrando este tema da pauta, a **Presidente do CAP** agradeceu a participação do **Sr. Fábio Lavor** e passou a palavra para os colaboradores apresentarem a evolução dos assuntos tratados em reuniões anteriores.

6. 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:

6.1 STATUS IGAP (Índice de Gestão Autoridade Portuária):

Sobre o Índice de Gestão da Autoridade Portuária, o **Sr. Cleudson** informou que, recentemente, recebeu nova demanda referente ao IGAP, ou seja, estão em andamento dois processos distintos, embora a nomenclatura seja a mesma, uma faz referência ranking do ano de 2020 e outro a delegação de competência. Esta última, segue aguardando a conclusão de dois relatórios circunstanciados e a recepção de ofício da ANTAQ. Paralelamente estão sendo juntadas as informações para o ranking do IGAP.

6.2 STATUS PROCESSO SIMPLIFICADO DE ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO (TGL):

Tratando sobre o TGL, o **Sr. Cleudson**, relata que houve autorização da ANTAQ para celebrar o contrato, e paralelamente estão prestes a publicar o edital de leilão na Bolsa de Valores (BOVESPA) que deve acontecer em meados do mês de julho.

6.4 Portaria 4:

Em relação ao assunto, o **Presidente Fábio** contextualizou que, em reunião realizada no mês de abril, os donos do terreno informaram que a área do terreno onde estava previsto o projeto da portaria 4, demanda remediações ambientais por conta da ICC. Tal intervenção no solo

está prevista para ser executada num período de 18 meses a 2 anos. Sendo assim, existe a necessidade de alterar o local do projeto.

Para tanto, o Sr. Eduardo, engenheiro da Prefeitura, ficou responsável pela tarefa de entender o plano diretor do município com o objetivo de estudar onde seria melhor posição para alocar o *gate*. A equipe do Porto ficou com a demanda de apresentar a expectativa de movimentação de carga a longo prazo. Na próxima reunião, com as ambas informações em mãos, será verificado a viabilidade de tráfego. Por fim, apresentou em tela a sugestão de traçado apresentada pelo engenheiro Bruno, onde relata ser uma via pública e será estudada a possibilidade de acesso ao Gate 4.

Na sequência, o Sr. Rosivaldo expôs que no mês de abril o Estado de Santa Catarina haverá o processo de licitação para realizar o projeto de duplicação de acesso ao Porto.

Posteriormente, o Sr. Fábio relatou que, paralelamente, os gargalos hoje existentes na área da poligonal, devem ser mitigados internamente.

Logo em seguida, o **Sr. Lito** sugeriu trabalhar com mais de uma alternativa de duplicação do *gate* 4, bem como realizar uma análise comparativa de Imbituba com os demais Portos. Ato contínuo, citou que a possibilidade de intervenção na área frontal portuária (que abrange o Porto e a antiga Indústria Carboquímica Catarinense - ICC) com o intuito de segregar o tráfego do município do de caminhões direcionados ao Porto. Neste sentido, afirmou que o acostamento existente poderia sofrer alterações de alargamento da via, de maneira que o trânsito do município seja em um único sentido pela via mais estreita e próxima às construções ali existentes.

Na sequência, o **Diretor-Presidente** informou que há um processo com o pedido de incorporação da ICC à poligonal do Porto, onde foi levantado discussões para o uso de faixa da ICC onde poderia ser a Portaria 4, então atualmente há uma demanda da Secretaria Nacional de Portos onde foram requisitadas algumas informações e as mesmas estão em andamento, questão em que a Petrobras após as remediações tem interesse em vender a área, então esta discussão deve ser levada a nível de Brasília caso se comporte adiante a integração da ICC ao Porto, bem como o levantamento ambiental do terreno junto ao IMA para saber todos os quesitos necessários, antes de qualquer decisão.

6.5 AÇÕES SOBRE GATES E BALANÇAS:

Na oportunidade o **Sr. Thiago** apresentou em tela o processo em que foi enumerado todos os atos, e após mencionou sobre os *status* das ações, a saber: (1) 3º gate da portaria 2, colocação de uma guarita de fibra até a construção da guarita definitiva, onde ser feito também a automação e com isso facilitará a entrada e saída de caminhões; (2) sistema aduaneiro, Contrato assinado, Início dos trabalhos: 05/04/2021, Melhorias no sistema realizadas pela GETIC; (3) Web triagem, está aguardando o item 2; (4) 3ª na pista da VP2, Pórticos instalados, Placas fabricadas e suporte adaptado para pórtico e semipórtico, Pendente instalação das placas; (5) o complemento da 3ª pista da VP2 até as balanças está para ser iniciado.

7. ASSUNTOS GERAIS

A **Sra. Rita** sugeriu que a apresentação sobre a movimentação e produtividade preparada pelo setor de operação da SCPAr Porto de Imbituba, seja apresentada na próxima reunião.

O **Sr. Fernando** questionou se há possibilidade de compra da vacina da covid -19 e incluir os trabalhadores portuários como prioritários. Em resposta, o Prefeito do município relatou que é favorável a inclusão dos trabalhadores portuários como prioritários, porém como ainda não é possível realizar a compra de vacinas por iniciativa do município, o plano de vacinação

determinado pelo Estado por meio da gerência de saúde deve ser seguido, o este não contempla tal classe no grupo prioritário. Encerrando o assunto o **Sr. Gilberto** informou que se houver demanda para vacinação do pessoal do setor portuário, poderá disponibilizar os técnicos de enfermagem do OGMO.

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
Juliana Pizzeti Cardoso	Titular
Jorge Rosenfeld Kroeff	Titular
Denise Fernandes da Silveira	Suplente
Rosivaldo da Silva Junior,	Titular
Fabio dos Santos Riera	Titular
James Batista	Titular
Vinicius Abrantes Perdizio	Suplente

REPRESENTANTES DA CLASSE EMPRESARIAL

Claudio Marcos Correa da Rosa	Suplente
Gilberto Barreto da Costa Pereira	Titular
Daniel Luís Alves	Suplente
Antonio Carlos Bandeira Guimarães	Titular
Rafael Luiz Pereira	Suplente

REPRESENTANTES DOS TRABALHADORES

Fernando Farias	Titular
Elivelton Luiz Dore	Suplente

SECRETÁRIA EXECUTIVA

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