

Data e Local: 08 de novembro de 2019, às 9h30min, na Sala de Reuniões do CAP - Porto de Imbituba.

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

Ausentes: Os Conselheiros ausentes justificaram suas faltas.

Convidados: Bruno E. Neves Januzzi, Especialista em Regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ; Clayton Silva, Técnico da ANTAQ; Maurício Brasiliense, Coordenador da Santos Brasil Participações; Agnaldo de Souza Miguel, Presidente do Sindicato dos Conferentes; Benony Schmitz Filho, Diretor da Ferrovia Tereza Cristina; João Marcelo Fernandes Mendes, Advogado da Ferrovia Tereza Cristina; Mauro Aguiar, Suboficial da Marinha do Brasil; Mairo Puccini Serralha, Gerente de Obras da SCPAr Porto de Imbituba S.A.; Géssica da Silva, Agente Portuário – Comunicação Social da SCPAr Porto de Imbituba S.A.; Cleverton Elias Vieira, Agente Jurídico da SCPAr Porto de Imbituba S.A.; Jorge da Silva Prosdócimo, Assessor da SCPAr Porto de Imbituba S.A. e Rui Roberti, Gerente Comercial da SCPAr Porto de Imbituba S.A.

1. COMPARECIMENTO:

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

2. POSSE DOS NOVOS CONSELHEIROS:

Nesta reunião, foram empossados como membro do CAP dois representantes dos Trabalhadores Portuários e um representante do Poder Público. O Sr. Fernando de Farias (Titular), CPF n.º 020.685.439-07, e Sr. Agnaldo de Souza Miguel (Suplente), CPF n.º 888.487.289-87, foram indicados pelo Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Armadores de Navios, nas Atividades Portuárias – FENCCOVIB, como representantes dos Trabalhadores sendo designados por meio da portaria Nº 4.553, publicada no DOU em 23 de outubro de 2019. O Sr. Jorge Rosenfeld Kroew (Titular), CPF n.º 944.478.530-00, representante do Poder Público, foi indicado pela Serviço de Vigilância Agropecuária Internacional – VIGIAGRO sendo designado pela portaria nº 4.487, publicada no Diário Oficial da União (DOU) em 22 de outubro de 2019. A Sra. Denise Fernandes da Silveira, CPF n.º 414.146.400-72, designada pela mesma portaria como Suplente do Sr. Jorge, devido sua ausência na presente data, tomará posse num momento seguinte.

3. APROVAÇÃO DA ATA RO 04/2019:

Encerradas as tratativas relacionadas a posse dos conselheiros, a **Presidente** propôs a aprovação da ata RO 04/2019. Dispensada a leitura, a ata foi aprovada sem objeções e assinada por todos os Conselheiros presentes.

4. MALHA FERROVIÁRIA NACIONAL:

Adiante, a **Sra. Rita** passou a palavra ao Sr. Jamazi, Presidente da SCPAr Porto de Imbituba, de modo a tratar-se do próximo item da pauta, isto é, a “Malha Ferroviária Nacional”. O **Diretor Presidente**, tomando a palavra, iniciou sua fala retomando o projeto de construção da pêra ferroviária no Porto de Imbituba, uma vez que, desde a última reunião do CAP, novos fatos surgiram nas tratativas junto ao Poder Público. Dessa maneira, contextualizou o modelo de viabilização da demanda, até então, isto é, o de cessão de uso não onerosa a partir da

Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (SNTT). Entretanto, depois de relativo avanço nas tratativas, vislumbrou-se que a questão dever-se-ia aplicar a partir da Secretaria Nacional de Transportes Aquaviários (SNPTA), mais precisamente a partir da Resolução 007 da ANTAQ, que propõe uma Cessão de Direito de Passagem, permitindo uma tratativa local entre a Autoridade Local e Ferrovia Tereza Cristina (FTC), sem intervenções maiores de órgãos outros. Entretanto, tal solução exigiria o pagamento de um valor pela segunda à primeira no que toca ao direito de passagem. Na visão da FTZ, tal onerosidade é imprópria e desmedida, haja vista que não há razoabilidade no fato de alguém fazer um empreendimento e ser cobrado, *a posteriori*, por isso. Em outras palavras, o **Sr. Jamazi** atestou que não existe um modelo “correto” a se seguir, dado o valor *sui generis* da situação. Por isso cabe todo o cuidado e esmero nesse momento, a fim de que a solução prestada adquira o valor mais positivo possível a todas as partes envolvidas, em especial à Sociedade e Comunidade, destinatários primeiros do valor intrínseco do Porto Público.

A seguir, os membros discutiram sobre possíveis alternativas à situação. Dentre as principais contribuições, destaca-se a do **Sr. Bruno**, que sugeriu a celebração de um contrato interpartes para incorporação do patrimônio novo (malha ferroviária) ao Porto. Em sua visão, seria a forma mais simples dentre todas as alternativas. A FTC faria um investimento na malha ferroviária (Pêra), renunciando qualquer direito de ressarcimento sobre isso. Tal bem, a pêra acrescida à malha ferroviária, seria incorporada ao patrimônio do Porto, tal como os trilhos atuais. Tal incorporação seria muito menos burocrática em termos de instâncias de aprovação. O Superintendente de regulação da ANTAQ proveria a aprovação, caso estivesse tudo em regular situação, e encaminharia para a Diretoria da ANTAQ, que faria a aprovação final. Trata-se de uma prática já estabelecida e relativamente simples e foi exatamente o que aconteceu quanto ao Cais 2 do Porto de Imbituba.

A **Sra. Rita**, tomando a palavra, acrescentou: o que está faltando é bater o martelo quanto ao modelo e seguir caminho. Quanto à proposição do Sr. Bruno, se em congruência das partes e juridicamente viável, afirmou parece ser um caminho bastante razoável. Poderia acordar-se que até a próxima reunião seja definido o modelo para que já haja uma minuta de documentação para quando isso for apresentado à ANTAQ (minuta de contrato interpartes).

Adiante, o **Sr. Benony** iniciou sua fala cumprimentando todos e dando início a sua apresentação, “Anexo 1 - Pêra Ferroviária do Porto de Imbituba”. Relatou que tal apresentação está acontecendo à pedido do Presidente Jamazi. Sua apresentação abrangeu uma série de itens, dentre os quais, destacam-se: 1) organização e evolução do sistema ferroviário nacional; 2) índice do desempenho logístico internacional; 3) organização e evolução do sistema ferroviário catarinense; 4) importação e exportação catarinense; 5) modais de transportes brasileiros; 6) projeto de expansão da malha viária; 7) diversos comparativos logísticos etc..

Dentre os pontos de destaque, salientou a questão da construção da Ferrovia de Integração Centro-Oeste, FICO, que trata-se da primeira grande aplicação da proposta do Governo Federal. Deu atenção especial ao caso. Afirmou que a solução desenhada é muito bem aceita pelo setor e pelos demais atores envolvidos.

Também destacou os grandes corredores logísticos. Em suas palavras, o Porto de Imbituba não compõe um desses grandes corredores pela ausência de uma malha ferroviária maior e ligada à malha nacional. Deu um exemplo de uma prospecção de mercado da empresa Audi há alguns anos, que gostaria de fazer a movimentação de carros por Imbituba, mas declinou quando soube que sua ferrovia não conversava com o restante da malha nacional, ou seja, da empresa Rumo. Um projeto de governo que vislumbre essa ligação da malha ferroviária de

Imbituba à nacional é um projeto de longo prazo que deve ser considerado. É pensando nesse longo prazo que se deve agir no curto e atrelou isso à idéia da pêra ferroviária em questão no Porto de Imbituba.

Ao final de sua fala, deixou a seguinte pergunta a ser respondida pelos membros: afinal, o que Santa Catarina precisa para deslanchar em termos logísticos?

Tomando a palavra, o **Sr. Bruno** questionou sobre a duração da concessão da FTZ. O **Sr. Benony** respondeu que ainda restam 8 anos, podendo ser renovada por mais 30 anos.

O **Sr. Joel**, por sua vez, afirmou que irá levar as informações trazidas na apresentação para as demais instâncias que a SC Participações e Parcerias vem tratando com vistas a qualificar os seus negócios. Em suas palavras, precisa-se apresentar projetos e soluções logísticas bem estruturados ao estado catarinense.

O **Sr. Jamazi** também atestou que conversou com o Governador sobre a malha ferroviária de Imbituba e a possibilidade de ampliação a partir da pêra e este atestou seu extremo interesse na oportunidade.

A **Sra. Rita**, por sua vez, atestou que tal assunto precisa ser colocado na pauta do Estado brasileiro e do estado catarinense, uma vez que não vê tal assunto ser discutido, mesmo sendo de importância tamanha. Parcerias entre o Estado e o setor privado seriam as melhores soluções aos investimentos requeridos. Por fim, a **Sra. Rita** agradeceu e parabenizou a apresentação, passando a palavra ao Sr. Mairo, que fará apresentação da próxima pauta.

5. OBRAS PREVISTAS E EM ANDAMENTO NO PORTO DE IMBITUBA:

O **Sr. Mairo**, tomando a palavra, iniciou sua apresentação acerca das principais obras em andamento e já executadas sob a gestão da Autoridade Portuária, 192 em sua totalidade. Nas palavras do Gerente, o Planejamento Estratégico de Longo Prazo (PELP), documento construído entre Diretoria e as áreas, sob aprovação do Conselho de Administração, norteia todo o cronograma de ação de obras e engenharia. O Sr. Daniel complementou dizendo que o PELP está alinhado aos demais instrumentos de planejamento estratégico da empresa.

Ao longo de sua apresentação (Anexo II), o **Sr. Mairo** salientou os principais contratos executados e em execução, seus valores, escopo, resultados etc. A **Sra. Rita** realizou um questionamento sobre um dos apresentados, perguntando se a reforma da Portaria 01 prevista no PELP é a que já está acontecendo no momento. O **Sr. Mairo** informou que não, já que a referida trata-se de uma intervenção emergencial, dadas as condições daquela estrutura, portanto, anterior à obra maior prevista no PELP.

Questionado, também, sobre a destinação do Armazém 10, listou suas várias possibilidades de aplicação previstas, tal como sala de convivência dos colaboradores, salas de reuniões, auditório etc. Também questionado, atestou que as 6 bóias adquiridas (sinalização náutica) o foram para comporem o estoque de backup. O **Sr. Presidente**, tomando a palavra, afirmou que está se buscando dar ênfase às Casas de Convivência (manutenção, limpeza e reforma), solicitação constante dos colaboradores do ambiente portuário. A **Sra. Géssica** complementou, afirmando que o relatório semanal fotográfico das ações da manutenção realizadas pelo Setor de Engenharia e Infraestrutura são afixadas em locais estratégicos do Porto.

Sobre o Cais 3, falou sobre seu projeto básico de recuperação e reforço, salientando expectativas de prazos e o andamento dos trabalhos. A **Sra. Rita** questionou se o anteprojeto fora elaborado internamente e o **Sr. Mairo** respondeu que o laudo fora contratado e, com base nele, elaborou-se o anteprojeto que deu origem ao Termo de Referência em questão. A **Sra.**

Rita também questionou sobre o prazo previsto e o **Sr. Mairo** justificou que está adequado, apresentando as diversas etapas necessárias para viabilizá-lo e os recursos envolvidos. Depois de apresentar uma foto do Cais 3, apontando aquilo que irá reformar, de fato, o **Sr. Bruno** questionou se o projeto prevê apenas o aumento de suporte de carga no Cais ou, também, seu aprofundamento? O **Sr. Mairo** respondeu que, no momento, somente o reforço. O aprofundamento se trata da próxima etapa a ser seguida. O **Sr. Jamazi** complementou dizendo que o prolongamento está no Planejamento Estratégico e, em virtude da urgência da necessidade de reforma e reforço estrutural do Cais, optou-se por este modelo de trabalho.

Tendo finalizado sua fala, a **Sra. Rita** agradeceu-o e parabenizou-o, lembrando das demais obras já apresentadas em reuniões anteriores, a exemplo do próprio Cais 3 e dos contêineres nas portarias para assistência das famílias dos caminhoneiros.

Quando questionado, o **Sr. Mairo** informou que, à respeito da colisão no Cais 2, evento que ocorreu no Porto há cerca de um mês, em reunião com a Agência, esta assumiu fazer as contratações para os devidos reparos e a Autoridade Portuária fará, apenas, a fiscalização da obra. Ou seja: não será necessário fazer-se um processo licitatório para tal. O **Sr. Maurício**, da empresa Santos Brasil, apresentou mais detalhes sobre os fatos e sugeriu à Marinha do Brasil revisar os parâmetros de praticabilidade acerca das condições do acidente para eventuais situações posteriores, haja vista que, naquela situação, as condições do tempo, em especial do vento e do mar, eram bastante críticas.

A **Sra. Rita** sugeriu que, para a próxima reunião, o acidente do Cais 2 seja colocado em pauta: faz-se necessário atualizarem-se os membros do Conselho sobre o assunto. Quanto à sugestão do **Sr. Maurício**, sugeriu aguardar conclusão do inquérito da Marinha e, conforme for, solicitar a revisão dos parâmetros em questão.

6. ASSUNTOS GERAIS:

6.1. BR 285

Em seguida, a **Sra. Rita** apresentou o próximo item em pauta, dentro dos assuntos gerais, isto é, a BR 285. O **Sr. Antônio Carlos**, tomando a palavra, compartilhou com o grupo a informação de que as contenções não fazem parte do projeto original da BR 285 e, portanto, dependerão de uma nova licitação.

A **Sra. Rita** rememorou a visita de alguns membros do Conselho à BR 285, realizada no mês anterior e organizada pelo Sr. Antônio Carlos. Agradeceu-o e parabenizou-o mais uma vez pela oportunidade, uma vez que o evento se fez bastante produtivo e informativo. O **Sr. Antônio Carlos**, por sua vez, colocou-se à disposição para organizar uma possível próxima visita dos membros do Conselho.

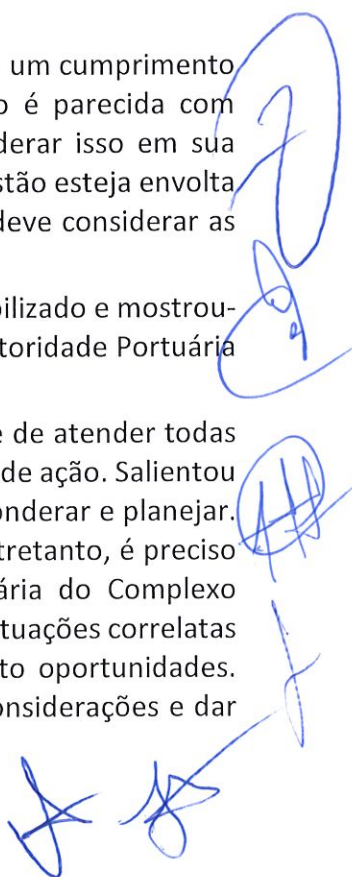
6.2. Status do PDZ

Após ser questionado sobre o status do encaminhamento da proposta de PDZ à SNPTA, o **Sr. Daniel** afirmou que ela foi enviada, na atual semana, aos técnicos da SNPTA para avaliação prévia. Uma vez que receber o *feedback* em questão, feitas as devidas adequações, a proposta de PDZ será encaminhada de maneira oficial à SNPTA.

6.3. Navios de Passageiros no Porto de Imbituba

O **Presidente da Autoridade Portuária** foi questionado sobre a reunião entre a SCPar Porto de Imbituba S.A. e as empresas Santur e MSC Cruzeiros. O **Sr. Jamazi** tomou a palavra e contextualizou as tratativas realizadas na reunião aos presentes, informando que se proveu um registro de memória desta agenda (Nº 115/2019). Atestou que, a partir do espírito

republicano que vem buscando seguir em sua gestão, é sua tarefa receber e ouvir todas as partes interessadas do Porto de Imbituba. Na ocasião, as empresas Santur e MSC Cruzeiros solicitaram à Autoridade Portuária o firmamento de um acordo/ofício de compromisso no que toca à possibilidade futura de viabilizarem-se os serviços inerentes à atracação de navios de passageiros (navios de cruzeiros) no Porto de Imbituba e viabilização de uma escala-teste para o fim da atual temporada de verão. A Autoridade Portuária, na figura do **Diretor Presidente**, informou que, uma vez formalizada as solicitações, irá trabalhar com vistas a verificar, do ponto de vista legal, técnico e de gestão, tal possibilidade de modo a dar-se seguimento aos trabalhos ou não.

- O **Sr. Gilberto**, tomando a palavra, manifestou sua preocupação e do Setor Portuário quanto à questão. Em suas palavras, o navio de passageiros tem a característica de desatracar o último navio de mercadorias atracado. No passado, as tentativas de viabilizar algo do tipo converteu-se em um fiasco financeiro, uma vez que o turista nacional, em viagem de cruzeiro, tende a almoçar no navio. Além disso, não funcionou, também, porque a cidade não tinha a infraestrutura adequada e necessária para. Relatou que, em virtude de que uma manobra de atracação e desatracação tem um custo bastante significativo, alguns donos de carga lhe relataram que, caso tenham que fazê-lo em virtude de navios de cruzeiro, não voltam mais à Imbituba. Questionou: até onde essa operação é rentável de fato ao Porto? O navio de passageiros em Imbituba, em suas palavras, não contribui para a economia da cidade. Ou seja, essa situação não gera dinheiro ao Porto, tampouco à Imbituba. Faz-se necessário um projeto maior de turismo prévio de modo a ser válido viabilizar-se algo dessa envergadura.
- O **Sr. Antônio Carlos** salientou que não se pode deixar de ter uma definição quanto ao assunto, uma vez que possui repercussão direta nas empresas da Comunidade Portuária. Só a perspectiva ou possibilidade de haver uma linha de navios de passageiros em Imbituba já criou um problema e inflou os ânimos de seus atores, imagina se sua execução de fato concretize-se.
- O **Sr. Bruno** atestou que, em se consolidando, um terminal de passageiros tem um cumprimento normativo muito mais exaustivo. A infraestrutura necessária para tanto é parecida com construir um shopping Center, logo, a Autoridade Portuária deve considerar isso em sua decisão quanto à questão. Complementou dizendo que entende que a questão esteja envolta a inúmeras pressões dos mais distintos atores, mas que o Sr. Presidente deve considerar as informações disponíveis e agir a partir do mais conveniente e sensato.
- A **Sra. Rita** contextualizou a experiência de Fortaleza, onde algo do tipo foi viabilizado e mostrou-se bastante complicado e problemático. Assim, alertou o Presidente da Autoridade Portuária sobre a questão.
- O **Sr. Jamazi** atestou que, como administrador do Porto, possui a necessidade de atender todas as pessoas, conversar com todos os atores e cogitar todas as possibilidades de ação. Salientou que, a partir do apresentado por aqueles a favor e contra à questão, irá ponderar e planejar. Nada será feito às pressas e todas as considerações serão ponderados, entretanto, é preciso que os demais membros, enquanto conselheiros da Autoridade Portuária do Complexo Portuário de Imbituba, realizem o esforço de vislumbrarem esta e demais situações correlatas não enquanto problemas à disposição da organização, mas sim enquanto oportunidades. Cabe à Administração, logo, fazer a devida análise a partir das diversas considerações e dar seguimento ou não à demanda.
- 

O **Sr. Gean** atestou que, no PDZ do Porto de Imbituba, há uma previsão de espaço para viabilização de atracação de navios de passageiros na ponta do Catalão. A **Sra. Rita** solicitou que, na próxima reunião do CAP, a apresentação desta previsão fosse colocada em pauta.

7. ENCERRAMENTO

A próxima reunião do Conselho de Autoridade Portuária de Imbituba foi marcada, assim, para o dia **03 de dezembro de 2019**. Não havendo mais manifestações, a Presidente Rita de Cássia Vandanezi Munck encerrou a reunião, agradecendo a presença de todos. O Secretário 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	Presidente
Jorge Rosenfeld Kroeff	Titular
Roberto Vaz Goés	Titular
Jamazi Alfredo Ziegler	Titular
Daniel Dobrachinsky Plentz	Suplente
Joel Alves	Titular

REPRESENTANTES DA CLASSE EMPRESARIAL

Gilberto Barreto da Costa Pereira	Titular
Antônio Carlos Bandeira Guimarães	Suplente

REPRESENTANTES DOS TRABALHADORES

Rogberto de Farias Filho	Titular
Fernando de Farias	Titular
Agnaldo de Souza Miguel	Suplente

SECRETÁRIO EXECUTIVO

Murilo da Silva Medeiros	Secretário (substituto)
--------------------------	----------------------------