

Data e Local: 16 de outubro de 2020, às 09h30min, por Webconferência.

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

Ausentes: A Conselheira Sonia Pires Inácio justificou sua ausência por motivo de férias. Os demais Conselheiros ausentes **não** justificaram suas faltas.

Convidados: **Gustavo Andres Gorigoitia Vega**, Supervisor da CRB Operações Portuárias; **Luis Mário Novochadlo**, Diretor de Operações, Ferrovia Tereza Cristina (FTC), **Fábio dos Santos Riera**, Diretor de Infraestrutura e Logística; **Aristeu Cavalca**, Gerente de Operações; **Sávio Cassol Bainha**, Coordenador de acesso; **Osmar Florentino Guimarães de Oliveira**, Técnico de T.I.; **Camila Kuminek de Amorim**, Gerente de SSMA; **Rui Roberti**, Gerente Comercial; **Cleydson dos Santos Silva**, Assessor de Diretoria; **Géssica da Silva**, Agente Portuário – Comunicação; **Amanda Cristhie Trummer da Silva e Gabriel Pereira Escobar**, Administrativos Portuários; **Ana Carolina Marques Nascimento e Mariana de Souza**, Estagiárias da SCPAr Porto de Imbituba S.A.

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. POSSE DOS NOVOS CONSELHEIROS:

Nesta reunião, foram empossados o **Sr. Enio Albérto Parmeggiani (Suplente)**, representante do Poder Público, indicado pelo Governo do Estado de Santa Catarina. (Portaria N° 1.973, de 28 de setembro de 2020) e o **Sr. Luís Antonio Braga Martins (Titular)**, CPF nº 663.384.687-87, representante do Poder Público, indicado pela Administração do Porto de Imbituba - SCPAr.

3. APROVAÇÃO DA ATA RO 08/2020:

Em seguida, a **Presidente** propôs a aprovação da ata RO 08/2020. Dispensada a leitura, a ata foi aprovada sem objeções e será assinada pelos Conselheiros presentes na próxima reunião presencial.

4. APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS E INFORMAÇÕES REFERENTES AO 3º TRIMESTRE DE 2020:

Tomando a palavra, o **Sr. Aristeu** iniciou a sua apresentação discorrendo sobre o desempenho operacional, destacando a movimentação acumulada (toneladas anuais); taxa de ocupação (% de ocupação em cada berço); Produtividade média (prancha média de operação por 24 horas).

Após citar que as cargas predominantes são fertilizantes, granéis agrícola e mineral, com base no gráfico da movimentação acumulada, o gerente de operações destacou o aumento de aproximadamente 300 mil toneladas no 3º trimestre de 2020, cujo volume movimentado foi 1.713.000 toneladas, em relação ao mesmo período do ano anterior, no qual haviam sido movimentadas 1.450.000 toneladas.

Quanto a taxa de ocupação, o Gerente destacou que ela representa o tempo de permanências de navios no cais, ou seja, não diz respeito a taxa de ocupação operacional, visto que em alguns turnos não se opera devido às condições climáticas. Neste sentido, está em processo de qualificação uma análise mais completa, a qual contemplaria além da atual taxa de ocupação, outras informações para mensurar também o tempo operacional em que o navio permaneceu atracado em relação ao tempo de operação. (taxa que pode ser calculada através da divisão do número de horas disponíveis pelo número de horas de operação efetiva).

Adiante o grupo seguiu discutindo sobre composição de indicadores. A **Presidente do CAP** relatou que, no caso da produtividade, precisa-se considerar este tempo de espera pois ele impacta nos resultados. Quanto a taxa de ocupação de berço, a **Sra. Rita** pontuou que é importante também mensurar o tempo em que este não está operacional. Neste sentido, **Sr. Aristeu** concordou com a presidente do conselho, pois a produtividade média deve considerar as paralisações, as quais impactam no tempo total da operação.

Tomando a palavra, o **Sr. Gilberto** se manifestou mencionando que o nome correto não deve produtividade média mas sim produtividade efetiva, a qual refere-se às toneladas movimentadas nas horas trabalhadas. Quanto o número da ocupação, relatou que este precisa ser a produtividade geral considerando as paralisações, ou seja: a produtividade/hora multiplicada pelas horas de operação efetiva dá ideia de que o Porto pode movimentar enquanto que a produtividade efetiva se multiplicada pelas horas disponíveis irá exceder a capacidade do Porto.

Adiante, o **Sr. Elivelton** colaborou com a fala do Sr. Gilberto afirmando que esta forma de cálculo é mais adequada para identificar os gargalos e possibilidade de melhoria. Em seguida, relatou que no gráfico exposto pelo Sr. Aristeu o dado apresentado é a produtividade real, tanto que ela teve uma oscilação de redução no 3º trimestre justamente porque teve operações com maior número de paralisações.

Ato contínuo, o **Sr. Aristeu** complementou que a ideia é manter a apuração no índice da forma que é feito atualmente, e passar a mensurar mais outro, para que se possa demonstrar as paralisações e efetividade existentes. Neste sentido, o **Sr. Gilberto** mencionou que isso é bom, pois traz o entendimento do que é gerenciável, como reduzir as paralisações e quais são elas. Adiante, após o **Sr. Aristeu** afirmar que há algumas coisas que não são gerenciáveis, tais como os aspectos climáticos, o **Sr. Gilberto** discorreu sobre itens que podem ser gerenciados como: prazos diversos (da Anvisa, da Receita Federal, de documentos) cargas e fila de caminhões.

Considerando o pedido feito na reunião anterior para que fossem incluídos na apresentação mais dados sobre a gestão do Porto, a **Presidente do CAP** relatou que percebeu um avanço no tema, pois os dados apresentados possibilitam ter uma boa noção, ainda que sejam necessários alguns ajustes.

Na sequência, o **Sr. Aristeu** mencionou que existe a expectativa de movimentar três novas cargas: magnetita; cinza pozolânica e cavaco de madeira. Adiante, após o **Gerente de Operações** discorrer individualmente o volume da carga esperada por produto ao longo dos próximos meses, a **Presidente do CAP** questionou qual seria o volume total, considerando a soma das três cargas. O **Sr. Gilberto** informou que se trata de aproximadamente 2.230.000,00 (dois milhões, duzentas e trinta mil) toneladas, valor que representa um impacto de 30% de aumento na taxa de ocupação dos berços.

Sendo assim, o grupo discutiu sobre a movimentação futura, obras para a expansão, produtividade, e demais necessidade de melhorias para atuar de forma competitiva. Também trataram sobre a obra do Cais 3, que será muito relevante para o aumento da capacidade do Porto. O **Diretor Riera** relatou que, num primeiro momento, será realizado a obra de recuperação, para em seguida, fazer a sua ampliação, a qual tornaria o cais apto a receber navios maiores. Em relação à melhoria na capacidade dos outros berços, a ideia é colocar um *dolphin* de amarração no berço 2, e remover algumas pedras próximas ao início do berço 1, para ampliar a extensão dos berços 1 e 2. Adiante, **Diretor Riera** afirmou que estas possibilidades serão estudadas e, em momento oportuno, serão apresentadas para a Comunidade. Por fim, citou a previsão da construção da Portaria 4 e destacou a importância

da sinergia dos envolvidos nas operações, pois em algum momento a baixa produtividade tem origem em problemas relacionados ao armazém, falta de carga, etc.

Neste sentido, **Sr. Lito** sugeriu que se dê início ao trabalho em conjunto com os operadores e autoridade portuária no sentido de criar alternativas para absorção desse incremento das novas cargas. Este grupo de trabalho discutiria as alternativas e as soluções possíveis que podem ser trazidas pelos operadores portuários e pelo Porto, sendo que a somatório destas discussões irão permitir absorver esse adicional de cargas.

Tomando a palavra, o **Sr. Gilberto** falou que embora o operador portuário esteja sempre disponível a essa colaboração e aos investimentos, precisa-se haver um ambiente de segurança jurídica que permita esses investimentos que exigem planejamento. Por exemplo, a partir do instante de tomar a decisão de instalar um novo equipamento que dobre a capacidade, precisa-se de alguns meses para fabricação e montagem. Além disso, a tomada de decisão depende de planejamento, neste sentido, o PDZ no Porto foi aprovado recentemente, ou seja, durante muito tempo o Porto ficou sem uma visão de futuro consolidada. Ainda, quando ao aspecto jurídico, o **Sr. Gilberto** relatou que estabelecer uma normativa operacional que é essencialmente punitiva, não contribui para um ambiente saudável para investimentos, pois ela cria riscos, impactando na visão da identidade do Porto, o qual passa a ser visto pelas punições e não pelos seus aspectos comerciais.

Por fim, o **Sr. Gilberto** ponderou que a indústria portuária depende dos operadores, mas, essencialmente dos respaldos da administração, a qual traz uma ideia de desenvolvimento, participação, e segurança jurídica. No caso de Imbituba, o ambiente que vem sendo construído é muito bom, os operadores e os investidores em geral estão dispostos a essa participação.

Para fechar o primeiro item da pauta, **Presidente do CAP** questionou sobre os demais aspectos que marcaram o terceiro trimestre. O **Sr. Reira** destacou que de 08 a 27 de setembro a comissão de fiscalização de arrendamentos realizou inspeções *in loco*. O **Sr. Claydson** complementou que, trata-se de uma comissão preventiva e proativa visando tanto guarnecer o Porto quanto as arrendatárias de eventuais multas futuras. Após as inspeções, foi emitido relatórios com prazo para que os responsáveis possam sanar as não conformidades identificadas. Caso elas não sejam corrigidas no prazo estabelecido, num segundo momento é dado ciência da ANTAQ.

Adiante, após ser questionado pela **Presidente do CAP** se foi identificado alguma coisa fora do esperado, o **Sr. Claydson** respondeu que foram observadas algumas irregularidades no que diz respeito a equipamentos, como por exemplo, o *scanner* que precisa de reforma para operar de forma condizente, e instalações que precisam ser melhoradas. De modo geral, os principais focos do trabalho foram a questão das operações e os objetos contratuais.

Por fim, o **Sr. Gilberto**, indagou se nessa fiscalização foram observadas as demandas e necessidades dos arrendatários que podem ser atendidas pelo Porto, pois existem aspectos que a gestão do Porto pode contribuir para o desenvolvimento do arrendamento.

Tomando a palavra, o **Sr. Rui** falou que compõe a comissão juntamente com o Sr. Claydson e o Sr. Kleber. Adiante, reiterou que os trabalhos têm por base os contratos, o manual de fiscalização conjunta desenvolvido em parceria com a ANTAQ (que é um dos requisitos da portaria 574 de própria agência reguladora). Neste sentido, a fiscalização tem sido produtiva, pois propicia uma aproximação da Autoridade Portuária e das arrendatárias. Ou seja, nesta interação é possível perceber as necessidades que foram colocadas pelo Sr. Gilberto. Sendo assim, a partir do entendimento de como trabalhar com a portaria 530, a qual traz, por meio do IGAP, mais autonomia para a Autoridade Portuária, será possível

intervir na gestão dos contratos de arrendamento e discutir as demandas das arrendatárias. Por fim, o **Sr. Rui** relatou que no final dos trabalhos serão disponibilizados relatórios a todos os interessados.

Adiante, a **Sra. Rita** agradeceu as informações apresentadas no item um da pauta e passou a palavra para o Porto tratar do segundo item da ordem do dia.

5. APRESENTAÇÃO DAS TRATATIVAS RELACIONADAS AO ACESSO DE PESSOAS E VEÍCULOS:

Tomando a palavra, o **Sr. Gabriel** informou que atua na Unidade de Segurança tendo participado do grupo de trabalho responsável por elaborar a NAPV, o qual também era composto pelos Sr. Sandro e pelos Sr. Sávio. Em relação ao processo de elaboração da norma, relatou que inicialmente foi estruturada a minuta, em seguida foi realizada uma rodada de revisão pela comissão de sistematização, num passo seguinte, foram recebidas contribuições dos setores do porto que fazem com maior frequência o uso da norma (engenharia, SSMA e operações) e também dos operadores por meio do SINDOP. Adiante, foi realizada a análise e *feedbacks* sobre as contribuições, por fim, a norma foi apresentada a diretoria executiva, aprovada e publicada.

Sobre a NAPV, o **Sr. Gabriel** relatou que até então não existia resolução para que os interessados em acessar o Porto pudessem consultá-la o que dificultava os trabalhos; sendo assim, a atual norma supre esta demanda, além de propiciar maior transparência na dinâmica de acesso uma vez que os procedimentos estão bem definidos e de acordo com as exigências legais impostas pela CONPORTOS e demais intervenientes. Por fim, após ser questionado pela **Presidente do CAP** se a norma estava disponível no site do Porto, o Sr. Gabriel respondeu que sim.

Adiante, **Sr. Gabriel** falou que paralelamente a norma, a qual pode ser revisada futuramente (caso necessário), está em fase de implantação o Sistema de Acessos do Porto de Imbituba (SAPI), que é todo online e propicia acompanhamento das solicitações de acesso em tempo real. Ou seja, traz uma nova dinâmica de cadastro sendo ela menos onerosa ao tomador de serviços, pois agora é o prestador que irá cadastrar a sua empresa e os seus empregados, gerando um banco de dados das informações dos prestadores e tomadores de serviço, proporcionando uma segurança jurídica tanto para o Porto de Imbituba quanto para a comunidade portuária.

Na sequência, o **Sr. Gabriel** destacou que o sistema garante o cumprimento dos requisitos determinados pela CONPORTOS, tendo sido desenvolvido pela equipe de T.I. da SCPAR Porto de Imbituba, a tendência é que seja continuamente aperfeiçoado.

Tomando a palavra, o **Sr. Osmar**, que faz parte da equipe de T.I., compartilhou em tela o sistema e fez um pequeno demonstrativo das suas funcionalidades, navegando pelos menus ele explicou o passo a passo para fazer cadastramento das empresas, dos colaboradores e do acesso, destacando alguns: (1) a partir do CNPJ o sistema busca automaticamente as informações no banco de dados da Receita Federal; (2) caso o acesso seja para prestar serviços para a Autoridade é necessário também encaminhar os documentos exigidos pelo Setor de SSMA; (3) após o cadastramento é necessário aguardar a análise dos responsáveis; (4) após autorização o crachá de acesso será gerado no momento que o prestador do serviço chegar a Portaria de acesso ao Porto e apresentar seu documento de identificação com foto.

Na sequência, o **Sr. Elivelton** parabenizou a equipe de T.I e a equipe de segurança pelos trabalhos enfatizando que o sistema foi desenvolvido com conhecimento interno, sem gerar custos, demonstrando a capacidade da equipe. Neste sentido, a **Presidente do CAP** comentou que com frequência tem observado que muitas áreas do Porto estão se desenvolvendo a partir de equipes internas, sendo isso muito bom, pois o conhecimento fica na empresa.

Adiante, a **Sra. Rita** passou a palavra para o Sr. Riera tratar do sobre projeto de balizamento.

6. ACOMPANHAMENTO DE ASSUNTOS TRATADOS EM REUNIÕES ANTERIORES:

6.1 STATUS DO PROJETO DE BALIZAMENTO:

O **Sr. Riera** informou que o Projeto de Balizamento encontra-se em análise no CAMR desde o dia 07/10/2020, sendo assim, constantemente, está em contato diretamente com o comandante do da área para demandando agilidade nas tratativas deste assunto.

6.2 STATUS DA OBRA DA BR 285:

O **Sr. Lito** comentou que o processo da BR 285 está parado desde o dia 09 de setembro de 2020, pois a PLN 24/2020 está pendente de votação para encaminhamento da substituição de verba.

Adiante o **Sr. Rui** informou que, considerando a possibilidade do transporte de cargas utilizando a intermodalidade (rodoviária e ferroviária), o **Sr. Luis Mário**, Diretor de Operações, Ferrovia Tereza Cristina (FTC) foi convidado a apresentar um estudo das demandas de contêineres e granéis agrícolas que podem escoar via BR 285 e ferrovia FTC.

Os conselheiros o parabenizaram pela apresentação e solicitaram que os slides fossem compartilhados. A **Sra. Rita** informou que tais informações foram apensadas a apresentação encaminhada no grupo de *whatsapp* pela manhã. Considerando a relação dos assuntos, a Presidente do CAP sugeriu antecipar a pauta “Projeto de Intervenção Viária e Portaria 4 - Estudo Viário” e passou a palavra para o Sr. Daniel.

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

Inicialmente, sobre o projeto de intervenção viária o **Sr. Daniel** relatou que esse pode ser um dos mais estruturantes, e mais difíceis de ser tratados, uma vez que implica na relação cidade-porto. Em seguida, apresentou alguns mapas e projetos com possibilidades de traçado dos acessos e da entrada para a portaria 4.

A **Presidente do CAP** elogiou a apresentação, relatou que é uma discussão necessária rapidamente, pois existem muitos obstáculos a serem superados, , pois há uma legislação pesada de mobilidade urbana que tem como viés a priorização do pedestre.

Em seguida, o **Sr. Daniel** diz que a legislação em si é muito boa, os problemas ocorrem devido ao processo fiscalizatório não ser fiel a ela ou no planejamento não contempla muitas vezes o caso. Adiante, fala sobre a técnica chamada *Traffic Calming* que é o conjunto de medida usado para sinalização vertical com o objetivo reduzir o volume do tráfego motorizado, melhorar o comportamento dos motoristas, criar espaços de circulação seguros para os modos não motorizados, a qual é adotada nos países de primeiro mundo, mas não pelo Brasil.

Adiante, a **Presidente do CAP** mencionou que a apresentação contemplou algumas simulações, ideias possíveis, sendo assim, sugeriu estruturar melhor as alternativas, para poder eventualmente sair alguma manifestação formal do CAP junto a prefeitura.

Neste sentido, o **Sr. Lito** sugeriu para que um/dois conselheiros possam participar e acompanhar o assunto, pois é importante para que se possa discutir conceitualmente. Ato contínuo, a **Presidente do CAP**, complementou que, como há inserção dentro da área urbana, essa discussão precisa ser muito alinhada também com o atendimento da população e da prefeitura, reiterou a necessidade de uma proposta mais estruturada e concordou com a sugestão do Sr. Lito.

Na sequência, o **Sr. Enio** mencionou que uma das suas considerações é que se possa observar o impacto no plano de diretor no município, ver o que é permitido, pois deverá mexer obrigatoriamente na alçada do legislativo municipal. Neste sentido, **Sr. Elivelton** relatou que encontra-se em revisão o plano de diretor, sendo assim, pode ser que este contemple a essas ideias que estão sendo discutidas.

Encerrando este item da pauta, a **Presidente do CAP** diz que plano de diretor estando em revisão, este é o momento oportuno, mas dada a relevância do Porto no ponto de vista econômico e do ponto de vista de impacto para a cidade, precisa-se ter fundamentação bem estruturada do Porto e da instituição, e por isso é oportuno criar um grupo para discutir a situação e o CAP se apropriar disso e institucionalmente participar da discussão.

6.4 STATUS AÇÕES GATES E BALANÇAS:

Tratando sobre o *status* das ações *gates* e balanças, o **Sr. Osmar**, que faz parte da equipe de T.I., informou que o processo do 3º *gate* da portaria 2 está em fase de orçamentação, salienta que esta com dificuldade de obter orçamentos por parte das empresas, relata que esta no processo de aquisição na qual precisa de três orçamentos mas até o momento possui apenas dois.

Quanto a terceira pista da VP2 que esta sendo tratada pela equipe de engenharia, o **Sr. Rieira** relata que esta sendo feita reuniões com o grupo de trabalho, na qual levantaram dois itens que difere um pouco a normativa nessa questão de balança, sendo que os seus sistema e relatórios editáveis, quando não há a leitura da placa, esses problemas ocorreram eventualmente, e hoje em dia está ocorrendo mais pontualmente. Menciona que a balança apresentou defeitos e prontamente foi enviado um motorista para pegar sobressalente para substituir, estão sendo buscadas as melhorias com relação a *gates*.

E quanto ao 3º *gate* da portaria 2 encontra-se em princípio de fase de compra de materiais para implementar, os pontos de trabalho que foram a questão dos *gates*; balanças, tudo informatizado para o operador ter acesso via celular, fazer relatório de entrada e saída de caminhões, pesagem do caminhão, estando em fase de TR para posteriormente passar para o processo licitatório. Outra questão é o data center; e melhorias na parte de segurança reconhecimento fácil, medição da temperatura por conta do COVID, facilitando os acessos ao Porto para que seja mais rápido.

O **Sr. Osmar** retoma a palavra e fala sobre o sistema aduaneiro na qual já está catalogado todos os problemas, e dificuldades existente, então relata que esta em fase de orçamentação da TR da correção do sistema aduaneiro ou substituição se for o caso, na qual foi analisado todas as questões para se dar uma viabilidade melhor para o sistema e soluções desejadas.

Em relação as balanças a questão é ter peças suficientes em estoque, para que em caso de defeito se tenha a disposição a peça reserva para fazer a substituição.

Adiante, o **Sr. Braga** relatou que a meta é fazer o sistema *online* de leitura facial e da placa do veículo, (similar ao Sem Parar) no ambiente do Porto. Por meio do qual, previamente na triagem as informações relativas a carga, caminhão, motorista seriam cadastrados, quando o caminhão chega na entrada do *gate*, as informações são conferidas através da câmera e a liberação aconteceria de maneira automática, tal sistema agilizará o processo de acesso dos caminhões tendo em visto o aumento previsto com as demandas da br 285.

Quanto ao acesso novo que esta em fase de projeto, a prefeitura do município encaminhou a documentação solicitando que o governo do estado colabore com o projeto de engenharia da rotatória da Cancha a entrada do *gate* 4.

A **Presidente do CAP** questiona se há alguma previsão de estimativa de prazo, e o **Sr. Daniel** a responde que em relação ao projeto acredita que até final do ano de 2020 esteja concluído, considerando que os recursos estão disponíveis, o orçamento estimativo foi realizado, há possibilidades de iniciar as obras no ano de 2021.

6.5 STATUS IGAP:

Quanto ao Índice de Gestão da Autoridade Portuária (IGAP) Portaria MTPAC - 574/2018, o **Sr. Cleydson** rememorou que Autoridade Portuária de Imbituba apresentou as informações do IGAP 2019-2020 para o MINFRA e aguarda a publicação dos dados, na qual está previsto ocorrer após evento Sudeste Export que é esperável nos dias 19 e 20 de outubro.

Divulgou também que o Porto de Imbituba foi escolhido para participar da premiação Portos + Brasil 2020, programado para ser realizado nos dias 23 e 24 de novembro, sendo as seguintes categorias premiadas: 1ª Execução Orçamentária de Investimento; 2ª Crescimento da Movimentação; 3ª Lucratividade; e a 4ª é Ranking do IGAP que é uma das categorias que potencialmente o porto poderá ser premiado.

6.6 STATUS PROREP TARIFAS PORTUÁRIAS:

Sobre o status do ProREP, o **Sr. Cleydson** rememorou que a ANTAQ prorrogou, por mais 90 dias o prazo para adequação. No entanto, o Porto de Imbituba encontra-se em fase adiantada de adequação da Tabela Tarifária, conforme a Resolução Normativa Antaq 32/2019. Em relação às etapas da proposta de migração a parte de convergência da nomenclatura esta desenvolvido em 100%; Cálculo do preço de equivalência da tabela I (TPB/DWT) em 50%; Dados históricos dos últimos 36 meses em 80%; e Projeção da demanda dos últimos 36 meses em 40%.

6.7 STATUS PROCESSO SIMPLIFICADO DE ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO (TGL):

Tratando sobre o TGL, o **Sr. Cleydson** informou que o Processo foi instruído e o edital foi publicado em 25/09/2020, atualmente encontra-se na fase de análise das ofertas recebidas, tal demanda será finalizada até o dia 19/10/2020, após esta data, em conformidade com o edital do PSS-TGL, será publicado o aviso de oferta (tanto no Diário oficial de Santa Catarina quanto no site do Porto).

Neste sentido, a **Presidente do CAP** rememorou que nesta semana o Porto entregou em Brasília o EVTEA para o processo de licitação propriamente dita da área.

6.8 STATUS CAIS 3:

Quanto os *status* do cais 3 o **Sr. Rieira** relatou que o 2º termo aditivo de prazo esta assinado tendo o dia 30/11/2020 como prazo para a entrega do projeto, a entrega do Relatório II, contém especificações técnicas, memória de cálculo, orçamentos, cronograma e os desenhos técnicos; estudo de viabilidade para que a execução da obra não interrompa as operações no Cais. Basicamente há seis processos que deverão ser feitos, para não impactar a obra de reforma do cais 3 e também as operações.

Na sequência, o **Sr. Braga** relatou que a intervenção no cais 3 é uma ação prioritária para preparar o Porto quanto a demanda futura. O berço 3 opera atualmente com navios de 200 metros proa, conseguindo com a reforma operar navios de 215 metros. Com o projeto concluído do reforço estrutural do cais, o costado será em torno de 300 metros, então se pode fazer um *Dolphin* de amarração para permitir navios maiores que aumentará cerca de mais $\frac{1}{3}$ o volume de carga transporta em um só navio, acompanhando assim o aumento previsto com a finalização da BR 285.

Sobre os recursos, o **Diretor-Presidente** expôs que existem possibilidades do Governo do Estado investir através de convênios para recuperação e reforço do cais 3, neste sentido, solicitou auxílio da Presidente do CAP junto com a Secretaria de Portos para conseguir viabilizar um convênio para que Estado possa repassar recursos ao Porto, e então executar a obra num prazo previsto de 11/12 meses com valor global de, aproximado, de R\$ 60 milhões.

7. ASSUNTOS GERAIS:

O Sr. **Gilberto** relembra que com a saída do engenheiro Mairo da instituição existe a necessidade de renovar a validade da ART do cais 3.

8. 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
Denise Fernandes da Silveira	Suplente
Juliana Pizzetti Cardoso	Titular
Carla Luzia de Oliveira Silvino	Suplente
Luís Antonio Braga Martins	Titular
Daniel Dobrachinsky Plentz	Suplente
Enio Albérto Parmeggiani	Suplente

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

Elivelton Luiz Dore	Suplente
---------------------	----------

SECRETÁRIA EXECUTIVA

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