

**Ata Sumária 172 - 159ª Reunião Ordinária****Data, Hora e Local :**

Em 5 de junho de 2009, às 9 horas, no Auditório Martin Schmeling.  
À Rua Blumenau, 05 – Bairro São João, em Itajaí - SC.

**EXPEDIENTE****1 – Abertura e verificação do número de presenças**

Eu, Leônidas Gomes Ferreira, Secretário Executivo do CAP, faço a verificação dos presentes e constato que há quorum para abrir a reunião, ou seja, superior à metade mais um dos membros do Conselho, representando pelo menos três blocos, conforme lista de presença abaixo. É passada a palavra para o Sr. Presidente que saúda os conselheiros, Capitão de Fragata Edilson Vieira Salles, Comandante da Delegacia da Capitania de Portos em Itajaí, e convidados. Declara aberta a reunião.

**BLOCO I - PODER PÚBLICO**

<b>Governo Federal</b>	ANSELMO JOSÉ DE SOUZA
<b>Governo do Estado</b>	HORÁCIO PLATÃO GÓES DE FIGUEIREDO
<b>Prefeitura Municipal</b>	AMILCAR GAZANIGA OSMARI DE CASTILHO RIBAS

**BLOCO II - OPERADORES PORTUÁRIOS**

<b>Administração do Porto</b>	ANTÔNIO AYRES DOS SANTOS JÚNIOR ROBERT MAURICE VILLIERS GRANTHAM
<b>Instalações Privadas</b>	LUCIANO ANGEL RODRIGUEZ GERSON PRAZERES
<b>Armadores</b>	JORGE CÁRDENAS
<b>Operadores Portuários</b>	WALTER JOOS (CONVIDADO) ANTÔNIO JOSÉ DE MATOS PATRÍCIO JÚNIOR (CONVIDADO)

**BLOCO III - CLASSE DOS TRABALHADORES**

<b>Trabalhadores Portuários</b>	VALTER CUNHA SANDRO DE RAMOS
<b>Trabalhadores Portuários Avulsos</b>	SAUL AIROSO DA SILVA LAERTE MIRANDA FILHO

**BLOCO IV - USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS E AFINS**

<b>Exportadores e Imp. de Mercadorias</b>	CLÉCIO FÁBIO ZUCCO
<b>Proprietários e Cons. Mercadorias</b>	CHRISTIAN WERNER NEUMANN ECLÉSIO DA SILVA JOSÉ GAMEIRO CAMARGO OSVALDO DE CARVALHO FILHO
<b>Terminais Retroportuários</b>	ROGÉRIO FORTUNATO FABRÍCIO GOMES PHILIPPI

**Autoridades Convidadas**

Delegacia Capitania de Portos	CF EDILSON VIEIRA SALLES
Secretário Executivo do CAP	LEÔNIDAS GOMES FERREIRA

**2 – Leitura e aprovação da ata da reunião de 15/05/2009**

O Sr. Presidente coloca a ata, encaminhada anteriormente via e-mail, para aprovação dos conselheiros, a qual é aprovada por todos.

### **3 – Correspondências, notícias, comunicações, indicações e propostas recebidas pelo Presidente do CAP, Superintendência do Porto de Itajaí ou de algum Conselheiro, tidas como relevantes e necessárias ao conhecimento do plenário:**

- a) Relatório “Visão dos Armadores sobre o futuro do Porto de Itajaí”.
- b) Notas explicativas sobre “Relatório de Receitas e Despesas e Quadro de Pessoal”.
- c) Matéria do Diário Catarinense, de 23/05/2009, intitulada “Itajaí: uma calamidade”, do jornalista Moacir Pereira.

Informo que as correspondências estão à disposição dos conselheiros nos arquivos da Secretaria do CAP.

---

## **ORDEM DO DIA**

---

### **1 – Apresentação do relatório financeiro e Quadro de pessoal do primeiro quadrimestre de 2009**

Sr. Alexandre Antônio dos Santos, Diretor Administrativo Financeiro da Superintendência do Porto de Itajaí informa que a Arrecadação da Receita de janeiro foi marcada pela armazenagem de mercadorias que estavam no porto desde 2008. Nos meses seguintes houve queda significativa na arrecadação, salvo em março, por um caso atípico de liberação de faturas de 2008 que haviam sido depositadas em juízo. Nas Despesas com Pessoal, em janeiro foram pagas as rescisões dos cargos comissionados da gestão anterior e em abril, cumprindo cronograma judicial, houve pagamento de precatório. Em Serviços de Terceiros e encargos, grande parte dos valores são compostos por contratos já firmados e necessários para o bom andamento das atividades do Porto. A variação nos meses de março e abril é decorrente do contrato para remoção de entulhos do novo berço do Teconvi. Enfatiza que para a realização desse serviço o Teconvi antecipou em fevereiro o valor de R\$ 800.000,00 (oitocentos mil reais), que está sendo abatido nas faturas do arrendamento a partir de abril de 2009. Nas Despesas com Materiais o aumento significativo do valor em abril deve-se ao fornecimento de combustível, no valor de R\$ 210.000,00 (duzentos e dez mil reais), para a realização dos serviços de dragagem contratada pela SEP, que foi aprovado por este Conselho. Em Despesas de Capital – Obras houve a pavimentação do RAC – Recinto Alfandegado Contíguo. Nas Despesas Pagas Teconvi destacamos a demolição da sede da Capitania dos Portos, demolição dos trapiches da Comard e da Capitania dos Portos, bem com a construção do novo trapiche desta. Com relação ao Quadro de Pessoal informa que a redução do quantitativo de estagiários foi feita gradativamente até o limite de vinte estudantes.

### **2 - Segunda bacia de evolução no Porto de Itajaí para navios acima de 290 m**

Sr. Antônio Ayres dos Santos Júnior comenta que a projeção de novos navios para costa brasileira tem a extensão de aproximadamente duzentos e noventa metros, necessitando Itajaí de um nova bacia de evolução para manobra dessas embarcações. Sr. Robert Grantham em seu relatório “Visão dos Armadores sobre o futuro do Porto de Itajaí”, distribuídos aos conselheiros, ressalta a declaração do Sr. Steve, da Hapag-Lloyd, onde informa que “o Porto de Itajaí e região de Santa Catarina têm sido e continuarão a ser de extrema importância estratégica e de crescimento para a Hapag-Lloyd. Navios com 300 metros de comprimento e com capacidade para 5000/5500 TEUs, estão inclusos nos planos a curto prazo”. Outro destaque são as informações do Sr. Cesar Centroni, da MSC, em que a “MSC já esta operando com navios de 5800 TEUs inclusive em Navegantes e que a tendência é realmente para operar com navios maiores na faixa de 7000 TEUs, com 310 metros de comprimento e boca de 40/45 metros, embora ainda não haja nenhum navio nomeado para este trade com estas características (as razões são óbvias, os navios não entrariam em Navegantes). Entende absolutamente necessária a ampliação e aprofundamento do canal e da bacia de evolução o quanto antes, porque navios maiores como os acima mencionados já estão nos planos dos armadores”. Sr. Robert Grantham destaca também do mesmo relatório a informação do Sr. Tiddo Buitter, da APM Terminals, que informa “acerca do mais recente modelo de navio da linha Maersk, especialmente projetado e construído para operações comerciais na América do Sul. O novo navio possui 299,9 metros de comprimento total, largura máxima de 45,2 metros e calado de 12 metros. Este tipo de embarcação possui uma capacidade total de deslocamento de carga de 90.000 toneladas. A capacidade total de contêineres é de 7400 TEUs, sendo que o navio terá 1700 tomadas para reefers. Espera-se que o primeiro navio inicie operações no terceiro ou quarto trimestre de 2010. A Maersk Line fez pedido de 17 navios deste tipo. Outros armadores como a Hamburg Süd, CSAV, MSC e CMA também estarão utilizando estes novos tipos de navios, conforme o vem fazendo a Maersk Line. Um outro ponto importante que gostaria de abordar é que se Itajaí pretende receber e acomodar estes novos tipos de navios, haverá necessidade prioritária de adequação de sua bacia de evolução (círculo de manobra). Sem que haja uma bacia de evolução suficientemente ampla e segura, esses navios não terão condições de atracar no Porto de Itajaí e, conseqüentemente, terão de prosseguir a portos vizinhos que ofereçam condições segura de atracação. Realmente, a construção de uma bacia de evolução com diâmetro de 500 metros trata-se de um grande desafio,

principalmente quando se leva em consideração o árduo processo de obtenção do desenho, todas as infinitas formalidades na obtenção de aprovações e, principalmente, as licenças ambientais”. Outro destaque é a informação do Sr. Wilson Roque, da Hamburg Süd, que “já estamos operando, há mais de um ano, com os navios da classe “Rio”, cujas características são: comprimento de 286,5 metros, boca de 40 metros, calado máximo de 12,5 metros e capacidade nominal de 7100 TEUs. Já para o segundo semestre de 2010, devemos começar a operar com os navios da classe “Santa”, com as seguintes características: comprimento de 300,9 metros, boca de 43 metros, calado máximo de 13,5 metros e capacidade nominal de 7100 TEUs. Sr. Anselmo José de Souza solicita apresentação do Sr. David Giacomini, do Grupo CSAV, que realiza através de datashow, onde destaca que o principal mercado do Grupo CSAV é a ECSA (East Coast of South America). Neste mercado, os destinos mais importantes são a Europa e a Ásia. Justamente, esses mesmos mercados são os mais importantes e a vocação do Porto de Itajaí (entende como Porto de Itajaí o complexo Itajaí-Navegantes). Então, a “parceria” entre o Porto de Itajaí e a CSAV é uma resposta natural aos interesses em comum. A evolução das embarcações desde o aparecimento do contêiner não tem se interrompido, mostrando já em 1995 um tamanho de navios que hoje, 15 anos depois, ainda não tem condição de ser recebidos pelos portos brasileiros. Parecia ser que os portos estagnaram-se no tempo. Essa situação, porém, está mudando em vários dos portos mais importantes, devido às pressões que o próprio comércio mundial impõe aos armadores. Até 2007, o crescimento do tráfico de contêineres foi equivalente a 3 vezes o crescimento do PIB Mundial. Um navio de 2000 TEUs não é competitivo perante um de 5000 TEUs. Assim, no momento em que um Armador decide colocar um navio maior num tráfico determinado, os demais Armadores têm que acompanhar o movimento, sob risco de, se não o fizer, ficar fora desse mercado. “Quem não se adequar, morre”. A CSAV anuncia a entrada em serviço dos navios da Classe VENUS, de 5000 TEUs, sendo o primeiro o CSAV RIO DE JANEIRO que já se encontra “bookeando” carga na Ásia, com destino ao Brasil. Esse navio tem escala anunciada já para Julho 2009, mas não irá aportar em Itajaí por não ter condições de entrar no Porto. Poderá operar em São Francisco do Sul ou Imbituba. O segundo navio é esperado para chegar em Setembro, e assim por diante, em forma regular. Estes navios têm um comprimento de 294 metros, boca de 32 metros e calado máximo de 13,5 metros. A partir de 2010 há programação para serem postos em serviço os navios da Classe CSBC, de 6600 TEUs, com comprimento de 306 metros, boca de 40 metros e calado máximo de 14 metros. Assim, os portos de Santos, Rio Grande, Paranaguá, junto com os novos terminais especializados, sendo construídos em Imbituba e Itapoá, estão se adequando rapidamente aos maiores navios que são esperados nos próximos meses, com obras e melhoramentos importantes nas suas infra-estruturas portuárias. Eles estão determinados a estar em condições de atender este novo patamar de demanda. Embora a próxima geração de navios da CSAV seja das dimensões descritas antes, não quer dizer que Itajaí precise de um calado de 14 metros. Dada a rotação própria dos tráfegos, um calado de 12,5 metros é suficiente para atender a operação destas embarcações, visto que Itajaí não é nem o primeiro nem o último porto da ECSA. Por tanto, esses navios sempre vão escalar em condição mais leve que plena carga. O que não pode ser evitado, porém, é a ampliação das medidas das áreas de manobra, isto é, largura do canal e diâmetro da bacia de evolução. É imprescindível que tenham o tamanho requerido para a entrada e saída e para o giro destes navios maiores, ou seja, hoje o problema maior de Itajaí não é tanto o calado (que sim é importante), mas as dimensões das suas áreas aquaviárias. Fez-se referência à uma reunião técnica preliminar mantida entre a CSAV e a APM Terminals, onde verificou-se a viabilidade física de construir uma nova bacia de evolução, na montante do atual Porto, com um custo estimado (não calculado, ainda) de aproximadamente U\$ 30 milhões. Esta nova bacia resolveria o problema de manobras e permitiria a entrada e operação destes grandes navios que são os navios que marcarão a pauta do transporte marítimo de contêineres nos próximos anos no Brasil. A CSAV reforça o compromisso com Itajaí e reitera que o Porto ainda encontra-se numa posição privilegiada, porque goza da preferência dos principais exportadores da Região, que são os exportadores de cargas frigorificadas. Ademais, conta com uma retro-área especializada de tal nível e capacidade que o converte no maior pólo de exportação de congelados da América Latina. Mas essa posição não será mantida se Itajaí não se adequar às novas demandas que estão já batendo na porta. Se não se fizer nada para receber os grandes navios, Itajaí irá ficar de fora das rotas importantes de comércio, atendendo um mercado menor, que aos poucos também deverá migrar para navios maiores, uma vez que os fluxos crescentes de carga assim o exigem.

### **Comentário dos Conselheiros**

Sr. Luciano Rodriguez comenta que o armador Maersk também tem a mesma projeção de navios apresentado pelo Grupo CSAV. Sr. Amílcar Gazaniga é de opinião que a situação é complicada para atender os prazos dos navios, que é de vital importância para economia da região. Comenta que a comunidade e o conselho terão que planejar melhor as ações que o mercado necessita. Sr. Antônio Ayres dos Santos Júnior informa que contratou o Comandante Costa Neves para realizar estudos sobre a navegabilidade do canal e bacia de evolução em função das características dos navios programados para curto prazo operarem em Itajaí. Comenta ainda que apresentará os estudos sobre a possibilidade de três bacias de evolução para decidir qual será a melhor alternativa para o Porto de Itajaí.

### **3 – Cronograma das obras de recuperação dos berços pela SEP**

Sr. Antônio Ayres dos Santos Júnior informa que o cronograma físico da obra de reconstrução dos berços 1 e 2 apresentado pelo Consórcio TSCC foi distribuído a todos os conselheiros, onde destaca as seguintes fases de execução da obra: 1 – Serviços Preliminares, de fevereiro de 2009 à janeiro de 2010; 2 – Demolições/Retirada de Escombros, de fevereiro à julho de 2009; 3 – Reconstrução do berço 1 (250m x 35m), de maio a dezembro de 2009; e 4 – Reconstrução do berço 2 (250m x 35m), de maio a dezembro de 2009. Informa ainda que o detalhamento de cada etapa está descrito no cronograma físico apresentado. Sr. Luciano Rodriguez acredita que as obras serão concluídas em setembro de 2010. Sr. Patricio Júnior sugere que o cronograma de obras seja apresentado e atualizado mensalmente para o CAP.

#### **Decisão do CAP**

Fazer expediente do CAP à Secretaria Especial de Portos solicitando que o cronograma de obras seja apresentado mensalmente ao CAP.

### **4 – Sugere agradecimento ao Grupo RBS pela matéria intitulada “Itajaí: uma calamidade” do jornalista Moacir Pereira**

Sr. Amílcar Gazaniga sugere que o CAP emita expediente ao Grupo RBS parabenizando o jornalista Moacir Pereira pela matéria intitulada “Itajaí: uma calamidade”, publicada no jornal Diário Catarinense, de 23 de maio de 2009. Sugere ainda que também seja emitida correspondência aos demais órgãos de imprensa pelo apoio e atenção que vem sendo dado ao Porto de Itajaí nos últimos tempos. Solicita ações de sensibilização às autoridades sobre a situação emergência em que o Porto e a cidade de Itajaí passa no momento.

---

## **ASSUNTOS GERAIS**

---

a) Sr. Robert Grantham informa que o Porto de Itajaí irá participar da Feira Intermodal 2010, marcada para o mês de abril de 2010 na cidade de São Paulo-SP, e convida toda a comunidade portuária e de logística a participar como parceiros no estande do Porto de Itajaí na forma de divisão de cotas.

b) Sr. Anselmo José de Souza convida a todos para apresentação da Orquestra de Câmara de Blumenau, que ocorrerá no Teatro Municipal de Itajaí na próxima semana.

c) Sr. Antônio Ayres dos Santos Júnior apresenta pedido do Sr. Prefeito Jandir Bellini solicitando voluntários para elaboração de projeto da Via Expressa Portuária e faça doação à cidade, com vistas a implementar as dotações orçamentária para execução das obras.

Nada mais havendo a tratar o Sr. Anselmo José de Souza dá por encerrada a reunião e marca a próxima para o dia 10 de julho de 2009, às 9 horas.

---

## **VI Encerramento**

---

Eu, Leônidas Gomes Ferreira, Secretário Executivo do CAP, lavro a presente ata, que vai assinada por mim e pelo Sr. Presidente Anselmo José de Souza. Itajaí, 5 de junho de 2009.