

Ata Sumária 203 - 19ª Reunião Extraordinária

Data, Hora e Local:

Em 24 de agosto de 2011, 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. Justificaram ausências as senhoras Maria Izabel Sandri e Verônica Heinzelmann, os senhores Clécio Zucco, Sandro de Ramos e Marco Aurélio Seara Júnior. É passada a palavra para ao senhor Presidente que saúda o Sr. CF Anselmo Sampaio, Delegado da Capitania de Portos em Itajaí, Sr. Ricardo D'Áquino, Presidente da Praticagem, Sr. Eng. Augusto Sampaio, Diretor da Hidrotopo, senhores membros do CAP e convidados. Declara aberta a reunião.

BLOCO I - PODER PÚBLICO

Governo Federal	ANSELMO JOSÉ DE SOUZA
Governo do Estado	
Prefeitura Municipal	AMILCAR GAZANIGA OSMARI DE CASTILHO RIBAS

BLOCO II - OPERADORES PORTUÁRIOS

Administração do Porto	ANTÔNIO AYRES DOS SANTOS JÚNIOR ROBERT GRANTHAM
Instalações Privadas	LUCIANO ANGEL RODRIGUEZ
Armadores	JORGE IVÁN CÁRDENAS CASTILLO
Operadores Portuários	WALTER JORIS ALICE PIETER JOOS INGRID KRAUSE

BLOCO III - CLASSE DOS TRABALHADORES

Trabalhadores Portuários	DIOGO HENRIQUE SCHMITT GUSTAVO COELHO ENGEL GÉRSO OSTVALD
Trabalhadores Portuários Avulsos	MARCIO AURÉLIO GUAPIANO



BLOCO IV - USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS E AFINS

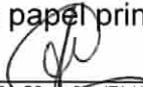
Exportadores e Imp. de Mercadorias	
Proprietários e Cons. Mercadorias	ECLÉSIO DA SILVA
Terminais Retroportuários	ROGÉRIO FORTUNATO FABRICIO GOMES PHILIPPI

ORDEM DO DIA

1 – Situação atual da dragagem de aprofundamento para 14 metros

Sr. Antônio Ayres dos Santos Júnior informa que o contrato de dragagem de aprofundamento do canal de acesso e bacia de evolução é de responsabilidade da Secretaria de Portos da Presidência da República, a qual pode oficialmente falar sobre o assunto, mas tem informações que a empresa Jan De Nul (proprietária da draga Charles Darwin) parou a dragagem em função de ordem técnica. A SEP tem com esta empresa contrato para ser cumprido até novembro deste ano, sendo assim entende que esta dentro do prazo contratual. Comenta que a empresa Jan De Nul ao assinar o contrato declarou que faria as obras de aprofundamento em três meses, motivo da insatisfação da comunidade portuária. Comenta que os trabalhos já passaram dos 95% do total a ser realizado, mas em função das chuvas intensas que vem ocorrendo na região, acredita-se que haja assoreamento no fundo do rio. Informa que em frente ao farolete 4 há uma pedra com volume de 37 mil metros cúbicos, que terá de ser derrocada, sendo que deste volume já foi derrocado 30 mil metros cúbicos, composto de rocha fragmentada de fácil ruptura. Os 7 mil metros cúbicos restantes são compostos de rocha maciça, de consistência compactada, que terá de ter outro equipamento diferenciado com maior força de derrocagem, necessitando assim de aditivo ao contrato em função do objeto deste ser de dragagem e não de derrocagem, que tem um custo maior. Sr. Eng. Augusto Sampaio comenta que para a complementação dos serviços de derrocagem até a cota -14 metros ainda tem três pontos com cotas inferiores, já para cota de -15 metros o volume a ser derrocado é bem maior. Informa que na batimetria mais recente já apresenta-se assoreamento de 30 centímetros na barra e bacia de evolução 80 centímetros. Faz convite à praticagem para acompanhar a próxima batimetria que será realizada na próxima semana (de 29/08 a 02/09). Informa que o sistema utilizado para realização de batimetria é o mesmo utilizado pela Marinha do Brasil, para não haver divergências. Na batimetria realizada esta semana (de 20 a 23/08) no berço 3 ainda tem 8 metros de profundidade mas nos outros berços já esta com 10 metros de profundidade, sendo que nos próximos dias a dragagem deve chegar aos 12 metros de profundidade. Sr. Osmani de Castilho informa que a Portonave contratou a empresa Van Oord para dragar junto aos berços de Navegantes e nos próximos 3 dias já concluirá os trabalhos de aprofundamento, com anuência da SEP. Da mesma forma foi contratado serviço de dragagem com uma draga "Hopper" que deixará a profundidade em 12,5 metros, dentro das determinações da SEP. Sr. Ricardo D'Áquino lembra que a Diretoria de Portos e Costas deverá analisar a batimetria no canal de acesso externo e interno, bacia de evolução e berços. É de opinião que no exercício da praticagem há o sentimento sobre o

comportamento do rio e que a cada dia apresenta situações diferentes. Comenta que o assoreamento está muito rápido e em grande área, num curto período. Também está havendo afunilamento do canal. Comenta que suas observações são preocupações com relação à segurança da embarcação e não uma crítica. Sr. Antônio Ayres dos Santos Júnior afirma que a SEP não interromperá os serviços de dragagem até que se atinja a cota de -14 metros de profundidade. A preocupação no momento é quanto ao comportamento do rio em relação à velocidade de corrente e do rápido processo de assoreamento em função das chuvas. Sr. Ricardo D'Áquino solicita à Superintendência que assim que as chuvas pararem fosse realizada batimetria para se ter uma situação real do fundo do rio. Comenta que em seu ofício 051/2011, encaminhado à SPI, a praticagem manifesta sua preocupação com o perfil submarino do canal de acesso ao Porto de Itajaí e sua bacia de evolução. Relata termos do mencionado ofício, a saber: "...Como é de conhecimento notório, as campanhas de dragagem do complexo portuário não foram concluídas e, como agravante, estão interrompidas desde o dia 15/julho. Desnecessário se faz lembrar que atualmente não contamos com qualquer serviço de dragagem de manutenção, o que aumenta em muito a preocupação, dadas as chuvas ocorridas nos últimos dois meses e águas de monte, vindas das cidades à montante. Ainda, conforme manifestado anteriormente, as observações das manobras realizadas no decorrer destes últimos dois meses indicam que houve assoreamento na bacia de evolução, especialmente ao longo do cais da Portonave, onde a corrente normalmente deposita os sedimentos suspensos ao longo do cais do Porto de Itajaí. Considerando-se ainda que o último levantamento batimétrico que recebemos data de março/2011, ou seja, há cinco meses, há razões para crer que o complexo portuário não conta com o serviço de fiscalização da manutenção das profundidades – plantas batimétricas – serviço essencial à segurança da navegação e compromisso da Autoridade Portuária para manutenção dos parâmetros de operação atualmente vigentes. Aproveitando o ensejo da discussão sobre parâmetros de operação, este Serviço de Praticagem manifesta-se mais uma vez, acerca da necessidade de elaboração de estudo em modelo matemático/simulação, a fim de que sejam verificados os limites operacionais para o complexo portuário do Itajaí. A elaboração de um estudo por parte de uma instituição idônea e que conte com um simulador profissional de alto nível, e com acompanhamento permanente deste Serviço de Praticagem, é de suma importância para que se atestem os possíveis limites de operação dentro dos padrões de segurança essenciais à atividade portuária. Nossa recomendação é uma instituição nos moldes do CIAGA (Centro de Instrução Almirante Graça Aranha), localizado no Rio de Janeiro, ou pela Alkyon, empresa holandesa altamente qualificada, devendo, essencialmente, serem consideradas as condições ambientais como ventos e correntes, as de caráter náutico, bem como as condições físicas, como curvas, larguras do canal de acesso, bacia de evolução e obstáculos presentes ao longo das margens e ainda, essencialmente, o período de navegação (diurno e noturno). É necessário considerar ainda que até o momento, elevávamos parâmetros de operação sem subsídios técnicos, com base apenas na experimentação e cega confiança na perícia dos práticos lotados nesta Zona de Praticagem. Contudo, é urgente uma mudança na postura para com a segurança da navegação. Não podemos negligenciar a segurança, cujo papel principal desta Praticagem é guardar, elevando



qualquer situação operacional sem subsídios técnicos e sem qualquer incremento na situação do canal de acesso e bacia de evolução do Porto. Se a situação do canal e da bacia de evolução permanece a mesma, qual seria a razão para elevar limites operacionais? Somente o competente estudo, realizado por profissionais habilitados para tal, é capaz de avaliar os anseios comerciais da comunidade portuária. É de notório conhecimento as pressões comerciais reivindicando melhorias nos parâmetros de operação do complexo portuário, sobretudo para o período noturno. Contudo, desconhecemos qualquer fórum competente para discussão de tal assunto, uma vez que parâmetros de operação, sobretudo nas condições e particularidades de Itajaí, exigem técnica e profissionalismo. É preciso investimento em estudos, nos moldes mencionados acima, para que haja progresso. Desnecessário também informar que encontra-se pendente uma importante reivindicação desta Praticagem pela segurança da navegação: as obras de alargamento do molhe norte. É desalentador saber que as obras estão sendo realizadas, mas sem que fossem levadas em consideração as ponderações desta Praticagem sobre o alargamento, sobretudo quando a distância a ser deslocada. Por tudo quanto foi exposto, mais uma vez requeremos em caráter urgente a realização de medições batimétricas, na frequência de 200Khz, tal qual estabelecida pela Autoridade Marítima, do canal de acesso e bacia de evolução, tão logo as águas do complexo portuário estejam límpidas o bastante para fornecer resultados confiáveis das medições. É essencial que as medições sejam realizadas nas atuais condições, ou seja, após a situação de “quase enchente” vivenciada nos últimos dias – qualquer medição com data anterior à 1º agosto não é válida, porquanto não represente com fidelidade as atuais condições do canal, que em muito assoreou nos últimos dias. Ainda, que sejam realizados estudos e simulações, por empresas tão idôneas quanto a Segurança da Navegação mereça, para verificação dos limites operacionais: comprimento e boca dos navios que aqui pretendem demandar; e sobretudo para a navegação em período noturno. Já é passado o momento de discussões sobre este assunto em fóruns – as restrições físicas e ambientais do complexo urgem por medidas profissionais, e estamos dispostos a acompanhar tudo quanto seja necessário zelosamente, prestigiando o profissionalismo, a segurança da navegação, da vida humana, do meio ambiente e do patrimônio do armador envolvidos na atividade portuária. Sendo assim, contamos que esteja clara a postura deste Serviço de Praticagem quanto ao privilégio ao profissionalismo no estabelecimento de parâmetros operacionais de ora em diante. Qualquer consideração sobre evolução operacional, deverá ser recomendada por estudos com simulação, realizados por empresas com os meios e instrumentos competentes para atestar tal possibilidade. Não há segurança na experimentação sem fundamentos técnicos, sobretudo enquanto estejamos operando em limites desconhecidos e gerenciando riscos muito próximos do inaceitável...”. Sr. Antônio dos Santos Ayres informa que na Superintendência há estudos da Alkyon realizados por contrato com a SPI no passado, afirmando que sempre foram contratadas empresas especializadas na área. Sr. CF Anselmo Sampaio comenta que as soluções são buscadas em conjunto, com profissionalismo e por pessoas conscientes. Comenta que a praticagem são “os olhos e os ouvidos” da Capitania e as informações prestadas por esta é de relevante importância nas tomadas de decisão. Enfatiza que todos devem buscar a melhoria com técnicas, estudo e análise de especialistas, mas não podemos desprezar as observações práticas. Sr. Walter Joos indaga o que pode ser feito para que o complexo possa oferecer aos armadores a garantia da profundidade de 14 metros, mas mantendo o principal para todos que é a segurança. É de opinião que no momento a comunidade portuária está “brincando” com os armadores pois a realidade não

condiz com a profundidade anunciada. Sr. Eng. Augusto Sampaio comenta que a SEP tem em seu poder a declaração de dragagem do marco 12 (profundidade de 12 metros), portanto somente irá pagar os serviços dos marcos 13 e 14 quando receber as declarações destes. Esta situação não traz prejuízo nem a SEP e nem ao complexo portuário do Itajaí. Sr. CF Anselmo Sampaio informa que não pode autorizar a navegação para profundidade de 14 metros pois ainda não há definição suficiente. A decisão tem de ser profissional e consciente, junto com a praticagem e com os documentos da batimetria. Comenta que a decisão que for tomada não será definitiva e poderá mudar a qualquer momento em função de novos parâmetros, tendo a segurança em primeiro lugar. Sr. Antônio Ayres dos Santos Júnior apresenta trabalhos realizados pela Costalplane/Alkyon, realizados no passado, provando que a SPI sempre contratou empresas especializadas em estudos hidrodinâmicos. Sr. Jorge Cárdenas agradece a presença de todos em função do tema e a importância da busca de soluções para situação atual. Entende que todos têm de cumprir as suas funções pois a forma que tem sido tratado o calado oficial do rio não é profissional e houve falta de seriedade. É de opinião de que no mínimo de 3 em 3 semanas deveria haver levantamento batimétrico de todo o canal, bacia de evolução e berços. Agradece a flexibilidade que as autoridades têm trabalho para definição do calado. Comenta que o montante investido na dragagem de aprofundamento é muito grande e não há aproveitamento do resultado deste investimento. Em contrapartida os armadores vêm tendo prejuízos, como por exemplo os cinco navios que tiveram de esperar mais de três horas pela maré alta para saírem do porto em função da falta de conhecimento da profundidade do rio. Ao seu ver o CAP não tem feito muito por este tema que é de suma importância para todos e vê esta reunião como sendo a mais importante do ano. Acha que o ideal seria sair desta reunião com um documento oficializando o calado do rio para tranquilizar os armadores. Em sua opinião a Autoridade Portuária não foi suficientemente dedicada e responsável pela eficiência do porto. Sr. Antônio Ayres dos Santos Júnior justifica que os investimentos do Governo Federal são vultosos em todas as obras que são realizadas por este, motivo pelo qual ainda não nos foi dada a conclusão da obra ou declaração de profundidade atingida. Sendo assim não há como usufruirmos das profundidades atingidas no momento, somente quando as obras forem concluídas. Informa que as batimetrias são realizadas semanalmente, mas há situações pontuais que nos impedem de encaminhar à praticagem. Estamos com nossa área técnica buscando a mudança de parâmetros para que possamos ter melhor aproveitamento. Sr. Márcio Bastos, representante do CENTRONAVE, a convite do sr. presidente do CAP, informa que são frequentes as reclamações dos armadores em relação a falta de informações e falta de critérios para definição do calado de Itajaí. Ao seu ver a praticagem precisa de oficialização das informações para poderem trabalhar com mais segurança. Comenta que em outros portos as profundidades são oficializadas diferenciadas e não há porque Itajaí ser diferente e não adotar os mesmos parâmetros. Sr. Robert Grantham comenta que não deve-se perder o foco de uma situação atípica. A expectativa era que em três meses a dragagem de aprofundamento estaria concluída. A Superintendência esta buscando a mudança de critérios para otimizar as definições de profundidades do rio. Entende que o CAP deva recomendar às autoridades a mudança de critérios. Sr. CF Anselmo Sampaio solicita que as tratativas sejam mais rápidas para que as suas tomadas de decisões sejam também mais rápidas. Sr. Ricardo D'Áquino sugere fazer uma equipe composta pelos representantes dos portos, terminais, Delegacia da Capitania de Portos, Praticagem e CAP, para que possam buscar assessoria para modelagem matemática da situação atual com os novos parâmetros operacionais de

navegação. Sugere também divulgar que, em caráter provisório os navios que atracarem nos Berços 1 e 2 da APM Terminals podem operar com calado máximo de 11 metros, com maré zero. Afirma para autoridade marítima que nesta profundidade há segurança para navegação. Sr. CF Anselmo Sampaio aceita a sugestão desde que receba a batimetria que ateste esta profundidade.

Decisão do CAP

Constituir grupo de trabalho constituído por Antônio Ayres dos Santos Júnior, CF Anselmo Sampaio, Ricardo D'Áquino, Jorge Cárdenas, Walter Joos, Osmari de Castilho e Eclésio da Silva, sob coordenação do primeiro, para tratarem de assuntos relacionados à dragagem e busca de assessoria para definição da modelagem matemática da situação atual com os novos parâmetros operacionais de navegação.

VI Encerramento

Nada mais havendo a tratar o Sr. Anselmo José de Souza dá por encerrada a reunião e marca a próxima para o dia 23 de setembro de 2011, às 9 horas.

Eu, Leônidas Gomes Ferreira, Secretário Executivo do CAP, lavrei a presente ata, que vai assinada por mim e pelo senhor Presidente Anselmo José de Souza. Itajaí, 24 de agosto de 2011.