

Ata Sumária 206 - 186ª Reunião Ordinária

Data, Hora e Local:

Em 21 de outubro 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, fiz a verificação dos presentes e constatei que havia 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 ausência os senhores Antônio Ayres dos Santos Júnior, Amílcar Gazaniga, Clécio Zucco, Diogo Schmitt, Jorge Cárdenas e a senhora Maria Izabel Sandri. Registrei a presença dos senhores Luiz Gustavo Robetti, da Alfândega da Receita Federal, e Ricardo Oliveira D'Áquino, da Praticagem, que compuseram a mesa. Foi passada a palavra para ao senhor Presidente que saudou as senhoras e senhores membros do CAP e convidados. Declarou aberta a reunião.

BLOCO I - PODER PÚBLICO

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

BLOCO II - OPERADORES PORTUÁRIOS

Administração do Porto	ROBERT GRANTHAM
Instalações Privadas	LUCIANO ANGEL RODRIGUEZ RICARDO RAMOS
Armadores	
Operadores Portuários	WALTER JORIS ALICE PIETER JOOS INGRID KRAUSE

BLOCO III - CLASSE DOS TRABALHADORES

Trabalhadores Portuários	SANDRO DE RAMOS GUSTAVO COELHO ENGEL
Trabalhadores Portuários Avulsos	CHARLES ALBERTO PASSOS MARCIO AURÉLIO GUAPIANO

BLOCO IV - USUÁRIOS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS E AFINS

Exportadores e Imp. de Mercadorias	HENRIQUE DE BASTOS MALTA VERÔNICA HEINZELMANN
Proprietários e Cons. Mercadorias	MARCO AURÉLIO SEARA JÚNIOR ECLÉSIO DA SILVA
Terminais Retroportuários	FABRICIO GOMES PHILIPPI



2 – Posse de novo membro

Foi dada posse ao senhor Ricardo Ramos, designados através da Portaria 166 da Secretaria de Portos da Presidência da República, publicada no Diário Oficial da União de 08 de setembro de 2011, para integrar o Conselho de Autoridade Portuária, como representantes suplentes das Instalações Portuárias Privadas, no Bloco dos Operadores Portuários.

3 – Leitura e aprovação das atas das reuniões de 16/09 e 07/10/2011

O Sr. Presidente coloca as atas, encaminhadas anteriormente via e-mail, para aprovação dos conselheiros. Sr. Eclésio da Silva solicita que as atas sejam revisadas em função de solicitações de alteração das atas através de membros ausentes às reuniões. Solicitou ainda que houvesse manifestação do Sr. Antônio Ayres quando retornasse de seu compromisso pois diz respeito à participação dele naquela época. Ficou decidido que as atas seriam revisadas e apresentadas a todos após a correção solicitada.

4 – 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:

4.1 – Relatório Mensal da SPI

Sr. Robert Grantham, Diretor Executivo, informa que o Complexo Portuário do Itajaí operou um total de 69.140 TEU's (Twenty-foot Equivalent Unit – unidade internacional equivalente a um contêiner de 20 pés) em setembro de 2011, elevando a movimentação acumulada no ano para 738.915 TEU's. O avanço registrado nos nove primeiros meses do ano foi de 7% e a média operacional mensal atingiu 82.102 TEUs. Em volume de cargas, o Complexo operou 789.773 toneladas no último mês, elevando o acumulado entre janeiro e setembro para 7.760.955 toneladas, com crescimento de 8% comparativamente ao ano anterior. Comentou que valia registrar que as operações realizadas em setembro apresentaram acentuado recuo de 23% com relação ao igual período do ano passado, em decorrência das enchentes registradas em setembro, que geraram o assoreamento dos canais de acesso e bacia de evolução, deixando o Complexo inoperante por oito dias. Esse fator também impactou a redução de atracções no período em comparação com o mês de agosto. Foram 68 escalas em setembro de 2011, ante 96 escalas no mês anterior. O impacto dessa redução no número de atracções registrado em setembro no acumulado em 2011 foi um moderado recuo de 1%, em comparação com os nove meses de 2010. Com relação ao sentido das cargas, o Porto Organizado de Itajaí operou 367.989 TEU's em cargas de exportação e 370.926 TEU's em cargas de importação, o que aponta para um equilíbrio entre embarques e desembarques; realidade que condiz com a corrente de comércio de Santa Catarina. Segundo estudo da Unidade de Política Econômica da Federação das Indústrias de Santa Catarina (Fiesc), o estado exportou US\$ 6,63 bilhões de janeiro a maio, que representaram 3,5% das vendas totais do Brasil ao exterior. A média de crescimento registrada no estado foi de 17,7%, enquanto a média nacional de crescimento no período foi de 31%, puxada pelo bom desempenho das commodities. Já as importações de Santa Catarina no acumulado do ano cresceram 27,8%. No Complexo do Itajaí as exportações cresceram 19% de janeiro a setembro, enquanto as importações avançaram 31,9%. Se analisadas as operações por terminal, a APM Terminals – arrendatária das operações com contêineres no Porto Público – e o cais comercial movimentaram 342.595 TEU's de janeiro a setembro deste ano, com avanço de 28%. Por sua vez, a Portonave S/A – Terminais Portuários Navegantes –

movimentou 395.431 TEU's, com moderado recuo de 5% com relação ao ano anterior. O terminal privativo da Braskarne operou 77.533 mil toneladas no período, com retração de 32%. O Teporti operou 58.492 toneladas de janeiro a setembro, com aumento de 145% e a Poly Terminais movimentou 35.809 toneladas, com retração de 35,45%. O Trocadero Terminais Portuários não operou em 2011. Sr. Alexandre Antônio dos Santos, Diretor Administrativo Financeiro informou que a Receita Arrecadada gerou o montante de R\$ 4,2 milhões em setembro, sendo 26,8% da tabela 1 – Infraestrutura aquaviária, 19% da tabela 5 – Armazenagem, 13% da tabela 4 – Serviços diversos, 35% da tabela 8 – Arrendamento, sendo que o restante corresponde a aplicações, juros, leilão e restituições. Informou que as despesas totalizaram R\$ 4,4 milhões, sendo R\$ 2 milhões com pessoal com Pessoal, R\$ 1,2 milhões em Manutenção de Atividades, R\$ 392 mil em Acesso Aquaviário e R\$ 791 mil em Investimentos. Comentou que aumento das despesas em função de pagamento de taxa ANVISA e FIPE, representou 4% do total, no valor de R\$ 168 mil. Informou que no Controle Orçamentário do mês de setembro houve um déficit de R\$ 847 mil e anual de R\$ 246 mil. Ressaltou que o saldo bancário atual era de R\$ 645 mil. Ficou pendente o valor de R\$ 320 mil de monitoramento ambiental feito pela UNIVALI, a ser pago no futuro. Sr. Anselmo de Souza demonstrou preocupação em função de contato que realizou com indústria têxtil do Estado de São Paulo durante a semana quando teve informação que o Porto de Itajaí é maravilhoso, mas há entraves nos procedimentos de desembarque. Solicitou à APM Terminals e a Portonave que revissem estas operações.

ORDEM DO DIA

1 – Sugestão da Praticagem sobre nova bacia de evolução do Porto de Itajaí e a manifestação da Superintendência do Porto

Sr. Eclésio da Silva informou que o assunto já esta sendo estudado pelo Grupo de Trabalho e sugeriu manifestação da Praticagem com relação ao aspecto legal sobre o contrato do arrendamento da área a ser utilizada como bacia de evolução. Sr. Ricardo Oliveira D'Aquino distribuiu carta da Praticagem enviada à Superintendência do Porto de Itajaí, Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí, APM Terminals, Portonave S.A. e SINDASC – Sindicato das Agências de Navegação Marítima apontando que o Serviço de Praticagem em consideração aos estudos em andamento para verificação da viabilidade de construção de uma nova bacia de evolução para o Porto de Itajaí e Portonave e em virtude das avarias ocorridas no berço 1 da APMT, no Porto de Itajaí, por conta das cheias ocorridas em setembro de 2011, recomendou que as entidades estudassem a viabilidade da criação da nova bacia de evolução na área do berço 1 da APMT, e em frente ao berço 1 da Portonave, que consistiria basicamente em recuo de 60 metros no berço 1 de Itajaí, e que contemplaria os 450 metros da bacia de evolução, que atualmente é objeto de estudo, contados a partir do berço 1 de Navegantes. Observou que e a proposta apresentada tem vantagens e desvantagens. Citou como vantagens: a) implementação imediata do projeto, tendo em vista o berço 1 de Itajaí estar inoperante; b) possibilidade de se ter um novo berço 1 com 450 metros de comprimento; c) pouquíssima área a ser indenizada; d) baixo impacto ambiental, salvo melhor juízo; e) bacia de evolução já na área de atracação dos dois terminais principais, o que incrementa a segurança da navegação e o tempo da manobra; f) o incremento dos 60 metros na área da bacia de evolução contribuirá também para uma redução da intensidade de correnteza na

área do berço 1 de Itajaí e talvez até mesmo em seu berço 2; g) a Portonave poderia incrementar de 80 a 100 metros a seu cais jusante de seu berço 1; h) considerando somente os 450 metros da bacia de evolução e um fator de segurança de 1,4 (tamanho do navio) poder-se-ia, futuramente e após os estudos de viabilidade para navios maiores do que os atuais já objetos de estudo, manobrar navios de até 321,43 metros de comprimento; i) a ser considerada a possibilidade da não necessidade de transferência dos terminais e do tráfego dos “ferry-boats” da atual área; e j) existiria a possibilidade, ainda, de se aumentar os atuais 274 metros do berço 2 de Itajaí para 300 ou 310 metros, com o deslocamento de toda a figura (a, b, c e d) do anexo em 26 ou 36 metros para a direção Este/Sudeste. Observou como desvantagem: a) redução da retro área do berço 1 de Itajaí; b) impossibilidade de utilização dos mesmos equipamentos fixos (portainers) nos berços 1 e 2; c) interferência no sistema viário da cidade de Itajaí nas proximidades desse novo berço 1, porém de pouco impacto a princípio; e d) tendência a haver uma maior incidência de assoreamento nessa área de recuo do berço 1 de Itajaí, a ser verificado. Enfatizou que caso os envolvidos não considerem a alternativa sugerida é de suma importância, quando da avaliação da alternativa 4 apresentada pela ARCADIS, a realização de estudo de navegabilidade do navio em “marcha à ré”, desde o giro até a atracação; ou então em “marcha à ré”, da desatracação até o giro para a saída. Ressaltou ainda que, além dos fatores ambientais como vento, correnteza, maré, densidade d’água, etc., a serem considerados na realização do estudo de navegabilidade, é de suma importância a adição do fator de risco representado pelas estações dos “ferry-boats”, com tráfego intenso de pessoas e bens entre as margens de Itajaí e Navegantes no trecho considerado, além do tráfego de embarcações pesqueiras de menor porte. Expressou sua opinião de que é essencial a avaliação da navegabilidade e “praticabilidade” da alternativa 4, da ARCADIS, sob pena de se ter construído uma bacia de evolução que inviabilize a atracação do navio ou ainda, reste seu uso tão restrito que o investimento não traga o retorno esperado. Sr. Robert Grantham informou que a posição da Superintendência envolve ações contratuais e que tem de ser estudado com maior profundidade. Comentou que o Grupo de Trabalho pode analisar a proposta da Praticagem como mais uma opção para solução do problema. Comentou que a proposta da Praticagem é bastante consistente e que fique registrado no âmbito do Grupo de Trabalho, caso chequem a conclusão que não há como fazer em função do contrato. Sr. Walter Joos comentou que ainda não foram realizados estudos profundos sobre a proposta apresentada pela Praticagem. Manifestou sua opinião de que caso fosse adotada esta proposta não há como utilizar os equipamentos atuais na nova área, demandando investimentos maciços que praticamente torna-se impossível convencer os investidores da empresa. Informou ainda que o recalque do berço 1 esta sendo tratado com três empresas da área de construção civil pesada em São Paulo e até o momento só tem a proposta de uma, mas as obras devem começar em janeiro de 2012. Sr. Osmari de Castilho manifestou sua opinião de que o assunto deva ser estudado pela Superintendência e formalizado. Comentou que o assunto é de relevância superior ao Grupo de Trabalho, pois este esta focado em três opções que são em frente ao “ferry-boat”, a jusante do berço 4 da Portonave e em frente ao Pier Turístico.

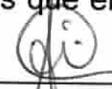
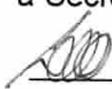
2 – Novos parâmetros de calado

Sr. Eclésio da Silva informou que na quarta-feira foram divulgados os novos parâmetros de calado pela Superintendência, mas manifestou seu interesse sobre a divulgação dos próximos parâmetros em função da dragagem de aprofundamento. Sr. Robert Grantham informou que

os novos parâmetros divulgados são provisórios até o dia 02 de novembro, quando a Superintendência terá novas profundidades. Informou que os novos parâmetros foram recebido no dia 19 de outubro, através de ofício da Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí, atualizando os parâmetros de operação portuária no complexo portuário de Itajaí, baseados na última batimetria e nas recomendações da Praticagem, sendo: I – Profundidade dos canais e bacia de evolução: a) Trecho do canal externo (compreendido entre as bóias 1 e 2 até o farolete 10: profundidade de 12,50m, aplicando a FAQ (folga abaixo da quilha) de 15% do calado do navio; b) Trecho do canal interno (compreendido do farolete 10 até o ferry-boat): profundidade de 11,40m, aplicando a FAQ de 10% do calado do navio; e c) Trecho da bacia de evolução (compreendida após a estação do Ferry Boat até o final dos berços de atracação): profundidade de 11,20m aplicando a FAQ de 0,60m. II – Profundidade dos berços dos terminais APM Terminals, Porto Público e Terminal Portonave: a) Berço 1 (APM): 6,60m; b) Berço 2 (APM): 13,00m; c) Berço 3 (Porto Público): 13,00m; d) Berço 4 (Porto Público): 9,00m; e) Berço 1 (Portonave): 11,00m; f) Berço 2 (Portonave): 11,00m; e g) Berço 3 (Portonave): 11,00m. III - Formula para cálculo do CMO (calado máximo operacional) para o Porto de Itajaí e Terminal Navegantes: $CMO = MPOC + Hmaré - FAQ$. Onde: CMO = Calado Máximo Operacional; MPOC = (Menor Profundidade Observada no canal ou bacia); FAQ = Folga abaixo da quilha; Hmaré = Previsão da altura da Maré no Instante Considerado, retirada da Tábua de Marés editada pela Diretoria de Hidrografia e Navegação – DHN da Marinha do Brasil. IV - Permanecem em vigor os demais parâmetros de operações contidos na Resolução 007/2007, da Superintendência não mencionadas anteriormente. V – Os parâmetros são de caráter provisório com validade até 02 de novembro de 2011, quando serão objeto de nova avaliação por parte da Autoridade Portuária, sob coordenação da Autoridade Marítima, com a participação da Praticagem. Sr. Fabricio Philippi reclamou que não está recebendo as informações sobre as decisões tomadas pela Autoridade Portuária e solicitou que esta situação fosse corrigida.

3 – Posição da dragagem

Sr. Robert Grantham solicitou participação do Sr. Matthias Broersma, Gerente da Jan De Nul do Brasil Dragagem Ltda, que informou que os dados batimétricos que estão em mãos são de dois dias atrás e demonstram que faltam em torno de dez mil metros cúbicos de dragagem para atingir a profundidade de 13 metros em toda a área de trabalho. Também informou que faltam, após atingir os 13 metros, o montante de 240 mil metros cúbicos para atingir a profundidade de 14 metros. Quanto a derrocagem informou que será utilizado todo o equipamento disponível pela empresa buscando a eficiência e rapidez desejada. Informou que em novembro todo o trabalho de dragagem e derrocagem será finalizado. Falou que acredita que na área da pedra chegaram à profundidade de 15 metros. Sr. Walter Joos comentou que sem a draga de manutenção no tempo certo haverá assoreamento na área dragada e em pouco tempo voltará aos 13 metros de profundidade. Sr. Robert Grantham informou que o processo de licitação já está sendo finalizado pela Superintendência e que em pouco tempo será lançado o edital de licitação, sendo na modalidade técnica e preço, ficando a cargo da empresa a proposta de qual técnica será utilizada para manutenção da profundidade. Sr. Ricardo D’Aquino comentou que o assoreamento do rio hoje é muito rápido e demonstrou preocupação quanto à manutenção dos 14 metros de profundidade, que é bem diferente da situação anterior. Sr. Matthias Broersma, Gerente da Jan De Nul, informou que o contrato com a Secretaria de Portos que envolve a dragagem é um e que a remoção da pedra é objeto de



outro contrato. Comentou que caso haja necessidade de mais explosões além do que foi contratado terá que se fazer aditivo ao contrato atual, demandando mais tempo. Sr. Anselmo de Souza agradeceu a participação do Sr. Matthias Broersma e solicitou que estivesse sempre presente nas reuniões do CAP.

4 – Sistema de acesso viário ao porto

Sr. Gustavo Engel comentou que o assunto foi debatido com o Grupo de Trabalho e esta em andamento na busca de solução. Falou que é seu entendimento que a Superintendência fez investimentos em torno de R\$ 500 mil e não chegou ao resultado esperado. Sr. Eclésio da Silva comentou que a obra teve resultado, pois caso contrário na frente do porto estaria um caos total. Solicitou que haja paciência de todos, pois hoje se tem movimentação de mais de 500 caminhões por dia. Falou que não há como atender um caminhão em cinco minutos, pois há vários fatores que influenciam nesta atividade. Sr. Robert Grantham informou que esta situação não problema somente de Itajaí, mas que esta ocorrendo em todos os portos brasileiros em função da falta de infra-estrutura terrestre. Comentou que o mesmo ocorre também em portos europeus, como exemplo citou porto da Holanda. Registrou a ação da Alfândega de Itajaí, nas pessoas dos senhores José Carlos de Araujo e Luiz Gustavo Robetti, que não mediram esforços para buscarem soluções sobre o assunto e inclusive foram os idealizadores da reunião dos intervenientes com o senhor prefeito, quando este declarou que os caminhões são prioridade na cidade de Itajaí. Enfatizou que o grupo vai trabalhar nesta premissa. Sr. Anselmo de Souza lembra que a um ano e meio o diretor do CODETRAN esteve na reunião do CAP e demonstrou opinião contrária à prioridade dos caminhões. Elogiou a atitude dos servidores da Alfândega no tratamento do assunto. Sr. Luiz Gustavo Robetti agradeceu e afirmou que é função da Receita Federal buscar soluções que amenizem os problemas que afetam o comércio exterior brasileiro. Comentou que tiveram grande prazer em participar da reunião e ratificou a informação do Sr. Robert. Sr. Walter Joos solicitou aos representantes da mão de obra que os assuntos de ordem operacional sejam tratados diretamente com a APM Terminals e com a Superintendência do Porto de Itajaí.

5 – Serviços terceirizados de transportadoras no porto organizado

Sr. Gustavo Engel falou que a empresa de transporte de contêineres tem colocado seus empregados em trabalho com excesso de horas, ou seja, mais de 12X12 e 24X24 horas, chegando até a 72 Horas de trabalho colocando em risco a vida dos trabalhadores portuários. Falou que há motoristas que trabalham sem carteira assinada, sem previdência social, sem direito a 13o salário, sem férias, sendo trabalho escravo. Não são permitidos ao menos de ir ao banheiro, nem parar para almoçar. Falou que existe um TAC que proíbe dobra de trabalho, resultando em alguns casos de motoristas dormirem dentro do caminhão por excesso de trabalho. Falou que não tem nem como fiscalizar a Portaria 45/2011 da Receita Federal do Brasil, pois se não há informação de quem está trabalhando, com seus turnos de trabalho, não tem como controlar a permanência dentro da área do Porto. Falou que este assunto deve ser tratado no CAP pois afeta a segurança e a vida dos trabalhadores e usuários do porto. Sra. Ingrid Krause informou que o OGMO foi notificado e o Jurídico da APMT este reunido com a DMX na Justiça do Trabalho e a mesma foi notificada. Sr. Luciano Rodriguez falou que não existe TAC, e sim Lei e que a mão de obra avulsa hoje entende e cumpre. Falou que a DRT sempre esta fiscalizando a atividade portuária e a ela deve ser notificada, bem como ao Ministério Público do Trabalho. Solicitou que estes assuntos sejam

tratados pela Autoridade Portuária e deixar a cargo dos órgãos de fiscalização trabalhista realizar estas atividades. Sr. Robert Grantham comentou que é uma situação muito delicada em que o assunto é tratado com o Ministério Público do Trabalho que esta fiscalizando esta denuncia. Informou que este assunto esta sendo tratado e a Superintendência estará acompanhando e sugeriu aguardar a solução do problema através das autoridades competentes. O Sr. Gustavo relata que é um assunto que deve ser tratado no CAP, pois afeta a saúde, a segurança e a imagem do Porto. Sr. Anselmo de Souza solicitou que os assuntos devem ser tratados no CAP quando estes forem de sua competência e de relevância, e pede para que fique o Registro neste CAP Os assuntos devem ser tratados nos fóruns competentes.

Assuntos Gerais

1 – Sr. Luciano Rodriguez entregou a todos presentes o relatório final do Grupo de Trabalho referente ao Orçamento da SPI para 2012, com as observações solicitadas pelo Sr. Osmari de Castilho na reunião passada. Falou sobre as observações da sistemática adota e justificou a diferença entre receita e despesa apresentada no primeiro relatório, corrigindo este erro. Sr. Gustavo Engel informou que os itens relacionados as atividades da guarda portuária esta sendo tratada com a Superintendência.

2 – Sr. Marco Aurélio Seará Júnior sugeriu que seja convidado o Prof. João Luiz Baptista de Carvalho, Diretor do Centro de Ciências e Tecnologia da Terra e do Mar da UNIVALI, para falar sobre o projeto JAICA na próxima reunião do dia 11 de novembro. Sr. Anselmo de Souza solicitou que o Sr. Marco Aurélio ficasse encarregado de fazer o convite e comunicar ao Secretário para providencias.

3 – Sr. Eclésio da Silva registrou os quatro anos da primeira atracação realizada no Terminal Portonave e solicitou ao Sr. Osmari Castilho a realização de um ato comemorativo alusivo ao evento.

4 – Sr. Gustavo Engel falou que na enchente de 2008 alguns navios foram transferidos para outros estados e hoje o Estado de Santa Catarina esta cobrando os impostos relativos às mercadorias que estavam destinadas a desembarcarem em Itajaí e foram desembarcadas em outros portos. Sr. Eclésio da Silva informou que as cargas que desembarcaram em outros estados perdem o incentivo fiscal promovido pelo estado. Comentou ainda que o assunto já foi levado ao estado e esta sendo estudado pela SEFAZ e é um assunto defensavel.

Encerramento

Nada mais havendo a tratar o Sr. Anselmo José de Souza deu por encerrada a reunião e marcou a próxima para o dia 11 de novembro 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. Itajaí, 21 de outubro de 2011.

