

ATA DA 71ª REUNIÃO ORDINÁRIA CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA – CAP

Aos dezoito dias do mês de agosto do ano de dois mil e vinte e dois, às nove horas, realizou-se, por videoconferência, a 71ª Reunião Ordinária do CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA – CAP de Paranaguá, na sede da Autoridade Portuária – Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – sito Avenida Ayrton Senna da Silva, 161, Paranaguá/PR, relativa ao mês de agosto deste mesmo ano. Presidiu a reunião o representante do Ministério da Infraestrutura Felipe Ozorio Monteiro da Gama. Estavam presentes os seguintes conselheiros representantes do Poder Público: Luiz Fernando Garcia da Silva (**Governo do Paraná**), Luiz Teixeira da Silva Junior (**Portos do Paraná**), João Paulo Ribeiro Santana (**Portos do Paraná**), Luciano do Carmo Andreoli (**Receita Federal**), Marciano Baraniuk Júnior (**VIGIAGRO**) e João Antônio Batista Lozano (**Município**); o representante da classe empresarial: Hemerson Costa (**SINDOP**); o representante da classe dos trabalhadores: Sandro Pereira (**FNP**); e os seguintes convidados: Carlos Eidam de Assis (**CONSAD - Portos do Paraná**), Chudson Honorato Bezerra (**Portos do Paraná**), Thiago Bonetti (**ANTAQ**), Jailson Macedo Feitosa Luz (**EMAP**), Hibernon Marinho (**EMAP**), Adonis Batista da Silva (**Marinha**), Marcos Alfredo Bonoski (**APPA**), Victor Hugo Kengo (**APPA**), Nilson Hanke (**CONSAD – Portos do Paraná**) e Rodrigo Schmidt (**FECOMERCIO**). **EXPEDIENTE: ITEM I**) O Presidente Felipe Ozorio Monteiro da Gama após verificação de quórum, deu início à 71ª Reunião Ordinária deste Conselho. **ITEM II**) Não havendo objeções a ata da 70ª Reunião Ordinária, previamente disponibilizada, foi aprovada em seu teor integral. **ITEM III**) Não houve posse de novos conselheiros. **ITEM IV**) Foi recebido pela secretaria comunicação de pleito em andamento da empresa Interalli, acerca de contrato de passagem, cuja apresentação deverá ser oportunamente agendada. **ITEM V) Informações Gerais.** Foi retomado pela Empresa o programa Porto Escola, que estava paralisado por conta da pandemia, informado pelo Diretor de Meio Ambiente, João Paulo Ribeiro Santana, que é um programa importante que faz uma interface imprescindível entre a comunidade local com a atividade portuária. **ORDEM DO DIA – ITEM VI) Apresentação – Sistema TOS+¹ e SIM²:** O Diretor de Operações do Porto de Itaqui, Jailson Macedo Feitosa Luiz, prontamente se disponibilizou para realizar a apresentação por meio de videoconferência. Com o uso da palavra, o convidado saudou a todos e expressou o quanto estava lisonjeado pelo contato com o CAP de Paranaguá e, principalmente, com a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. Disse ainda que, na semana anterior foi recebida a visita do Diretor-Presidente da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, Luiz Fernando Garcia da Silva, no

Porto de Itaqui. Iniciou, por meio de programa software, a apresentação do Relatório de Performance do Porto de Itaqui colocando os seguintes índices: melhor movimentação; movimentação geral; granel sólido; granel sólido mecanizado; granel sólido não mecanizado; granel líquido; carga geral; e, berço. A primeira parte do relatório apresentou o índice de melhor movimentação com os recordes da movimentação de cargas do mês vigente a esta reunião, confrontando a dos períodos anteriores. A movimentação geral apresentou dados do movimento acumulado por ano, pelo mês, pela categoria de carga e pela movimentação planejada. O índice do granel sólido mostrou dados da movimentação acumulada por ano, por mês, a movimentação realizada, a movimentação planejada, a movimentação acumulada por operador, a movimentação acumulada por produto e pelo tipo de carga, comparando o ano vigente contra os anos anteriores. O granel sólido mecanizado mostrou dados gráficos da quantidade de atracções contra atendimento da prancha, a meta, a produtividade por mês, a movimentação acumulada por produto, a movimentação acumulada por operador, as horas planejadas contra horas executadas por atracções. O granel sólido não mecanizado apresentou a comparação entre a quantidade de atracções *Year to Date* versus o atendimento da prancha, a meta de produção, a produtividade mensal, a movimentação acumulada por produto, movimentação acumulada por operador, horas planejadas versus horas executadas por atracções. A partir dos graneis sólidos de julho *Year to Date* 2022, mostrou o total de toneladas movimentadas no ano, e, em sequência, o índice de movimentação dos graneis sólidos por cliente. O faturamento de graneis sólidos por cliente, demonstrando quanto cada cliente faturou, depois, os tipos de produtos movimentados e o ranking dos operadores. O granel líquido e a carga geral também são aplicados os mesmos índices apresentados. Foi perguntado ao convidado se o input no sistema é totalmente ou parcialmente automatizado. Em resposta o Diretor de Operações confirmou que o sistema é totalmente automatizado. – **Jailson Luz**: “já está tudo automatizado. Nossa equipe de planejamento captura esses números do departamento financeiro, também com acesso ao sistema Hibernon, colocam os dados em um B.I., dando esse resultado”. Dito isso, retornou à apresentação falando do granel líquido na distribuição dos derivados aos mercados atendidos. A segunda parte do Relatório de Performance do Porto de Itaqui mostrou dados do acompanhamento das operações nos berços estipulados, a quantidade de atracções por berço, a movimentação de carga acumulada por berço, o tempo administrável e efetivo médio de espera por berço (mensal e acumulado), o tempo médio de espera administrável mensal por produto. O Sr. Luiz Fernando Garcia da Silva perguntou qual a avaliação da prancha do porto por período, por dia, e como funciona? O Sr. Jailson Luz explicou que é realizada diariamente. A equipe da operação verifica e estipula o tempo que o navio tem para

terminar a operação, também procura identificar se tem algum tipo de desvio. Nós chamamos não apenas o operador como também o cliente e pedimos o plano de ação. Mas isso, geralmente, é diário. A equipe do CCO, que é o nosso centro de controle, verifica, praticamente, em tempo real. Mas, caso venha acontecer anomalias, nós fazemos isso uma vez por dia. Se o navio passar cinco dias, a gente deixa ele operando por dois dias, mas enviamos avisos sobre o tempo da produção. Geralmente, quando isso acontece, um pouco antes da metade da operação, chamamos os clientes para fazer o ajuste da operação. O Sr. Luiz Fernando questionou se os dados eram coletados da balança e como funciona a avaliação pelo porto. O Sr. Jailson Luz explicou que são conseguidos com a balança e no caso do mecanizado conseguimos somente nas esteiras. Os clientes nos passam os dados. Mas o grande problema da parte de produção está voltado, principalmente, no Berço 101, 102, 99 porque como está na responsabilidade da Petrobras, eles fazem o ajuste. Em sequência a isso, mostrou a taxa de ocupação acumulada dos berços com dados detalhados das operações, o faturamento por berço, faturamento dos berços por faixa de DWT. É percebida a necessidade de fazer por faixa de DWT, já em função da mudança do tarifário que hoje se cobra por DWT, e uma das consequências disso é que os navios estão aumentando os lotes. Também mostrou os dados das atracções por DWT, o DWT médio por berço, o faturamento médio por berço e o faturamento DWT médio por berço. Apresentou o faturamento por operador contendo o faturamento dos operadores por berço; as receitas operacionais do mês de julho de 2022; a participação no faturamento demonstrado por tabela; a participação no faturamento por sistema. Terminado a apresentação do Relatório de Performance do Porto de Itaqui, foi aberta a palavra para perguntas e respostas. O Sr. Luiz Fernando Garcia parabenizou o trabalho da EMAP e falou que esteve no Porto de Itaqui recentemente. Além da visita, que foi feita na semana passada, temos uma interação muito forte. A EMAP vem sendo para nós um exemplo de longa data e não apenas para os Portos do Paraná, como também para o sistema portuário nacional. É com muita alegria que estamos recebendo aqui em uma segunda reunião consecutiva. Vamos poder discutir melhorias nos avanços e essa interlocução permanente. Nós estaremos no Porto de Itaqui com nossa equipe técnica. E agradeceu a atenção quanto à apresentação dispensada. O Sr. Nilson Hanke comentou sobre a movimentação de fertilizantes pelo Porto de Itaqui de 1,6 milhão toneladas de fertilizantes e pediu para explicar como funciona o transporte do fertilizante e o seu destino. O Sr. Jailson Luz explicou que há cinco misturadoras dentro da ilha. Ano passado foi movimentado aproximadamente 3,3 milhões de toneladas e sessenta por cento de todo o volume saiu direto para as misturadoras. Hoje nós temos um único arrendatário que movimenta fertilizante por esteira, a COPI (Grupo Rocha). A arrendatária tem um armazém de 70 mil toneladas,

recentemente eles conseguiram alfandegar para entre postagem três baías. Explicou que há dois sistemas: um sistema que vai para a COPI, que pode tanto ir direto e depois para as misturadoras locais; como pode ir direto para o campo ou para outros estados. Nós atendemos misturadoras em São Luis – MA, que produzem bastante soja, e também parte do Tocantins e de Goiás. A COPI está em vias de entregar para o mercado mais um armazém, então será possível realizar a operação via ferrovia. O caminhão que leva o fertilizante tem uma caçamba de giro. O caminhão sai da beira do cais vai até a misturadora e volta. Nós temos o retorno ou do fertilizante a granel ou ensacado ou misturado das fábricas que ele pega o frete retorno da soja. Nós recebemos, aproximadamente, dois mil veículos por dia de soja. Temos uma terceira opção que vai começar a partir do próximo mês, que no momento está em teste. A terceira opção irá aproveitar o retorno do vagão graneleiro. Quando chegar o vagão de grão descarrega no TEGRAM e vai até o ramal da COPI para fazer o carregamento desses vagões. Quando esse sistema estiver funcionando a COPI e o TEGRAM irão operar duas composições para quatro mil toneladas cada um, o total de oito mil toneladas por dia de fertilizantes via ferrovia. O Sr Luiz Fernando elogiou a equipe da EMAP, além de competentes são muito privilegiados. Três linhas ferroviárias chegam ao Porto de Itaqui: Norte Sul, Carajás e Transnordestina. Também foi perguntado ao convidado quantos arrendamentos tem o Porto de Itaqui, o sr. Jailson Luz explicou que o número hoje está em torno de dezesseis arrendamentos. No dia treze de agosto irá ocorrer uma licitação do uso de seção do uso de arenosa do Moinho, que temos no Porto de Itaqui, que entra como uma área não operacional. Conseguimos com que a Secretaria dos Portos indicasse o arrendamento como uso de seção onerosa. Tem o TEGRAM e mais quatro arrendatários. Então, hoje está em torno de dezesseis a vinte arrendatários. O convidado Tiago, representante da ANTAQ comentou que parte irrelevante das receitas do porto são oriundas dos arrendamentos, seja da parte fixa, seja da parte variável. Perguntou se o TEGRAM é o principal responsável por esta contribuição na receita ou tem quem se destaca de forma similar? O Sr. Jailson Luz respondeu que atualmente o forte, até em questão de volume, o TEGRAM e a VLI são os dois grandes sistemas. Sem mais esclarecimentos sobre o assunto apresentado, a pauta continuou com a apresentação do Hibernon Marinho, Gerente de Logística, sobre Digitalização Portuária: Sistema Estratégico de Operações Portuárias do Porto de Itaqui. Explicou que o objetivo dessa apresentação é mostrar como conseguiu-se desenvolver o processo de digitalização portuária do Porto de Itaqui, quais ferramentas foram usadas, alguns ganhos que tiveram dentro desse processo, e como a digitalização auxiliou no ganho de produtividade e no processo decisório dentro do porto. Em seguida, iniciou mostrando a transformação dos sistemas de tecnologia no mundo e como essa

transformação se iniciou no Porto de Itaquí e como avançou até 2021. Hoje o porto utiliza o sistema operacional Terminal Operating System Plus (TOS+) em pedido de embarcação, no cadastro da operação, no planejamento da operação, no acompanhamento da operação, no fechamento e, por fim, é encaminhado para o faturamento em forma de estatística. É um sistema inicialmente pensado para as operações de contêineres, mas, como um sistema aberto, foi permitido através de algumas ferramentas adaptar as já existentes para atender as necessidades do Porto de Itaquí. Com a modernização do Centro de Controle Operacional (CCO) foi gerado Big Data que deu origem a um Sistema Integrado de Monitoramento, o sistema SIM+. O sistema SIM+ foi desenvolvido pela própria equipe do Porto de Itaquí. A partir do banco de dados do Big Data do TOS+ se extrai todas as informações em tempo real. Em sequência, mostrou a interface desenvolvida do sistema SIM+ e algumas das ferramentas que conseguiram utilizar para a customização do sistema SIM+. Um dos problemas solucionados através do sistema SIM+ foi o controle de tempo e dos movimentos de caminhões no carrossel logístico do porto. Outras vantagens trazidas pelo sistema SIM+ é o acompanhamento da movimentação por berço, o tipo de carga, por turno, por cliente e por operador, aumentando a produtividade dos navios em função das informações vistas através dos detalhamentos do sistema. Além dessas informações ainda é gerado as informações por tempo médio de espera e pela disponibilidade e ocupação dos berços. Ainda, mostrou os ganhos após a implementação do sistema SIM+: controle do ciclo de caminhões, controle de produtividade em tempo real, melhor aproveitamento da infraestrutura portuária, histórico de performance de navios, dados operacionais que possibilitam a previsão de cenários e maior controle e efetividade na gestão das operações portuárias. Após finalizada a apresentação, foi aberta a palavra para perguntas. O sr. Thiago Bonetti, da ANTAQ comentou sobre os ganhos no controle do ciclo de caminhões e perguntou se há um pátio público de triagem na exportação ou são pátios particulares, se é mensurado algum fluxo específico de ganho nesse pátio para o porto. O Sr. Hibernon Marinho explicou que antigamente o pátio era público, até 2020, e mudamos dos pátios públicos para privados fora do porto. Ainda não está disponível a mensuração, porque fazemos a mensuração do momento em que ele entra no porto até o momento que ele sai do porto. É possível dizer, mais ou menos, o tempo que o caminhão ficou fora. Mas não é possível identificar o impacto desse pátio externo dentro do nosso ciclo de caminhão. Até porque os caminhões que estão entrando na área primária hoje eles ainda passam dentro do pátio público para tirar a tara do caminhão. E os caminhões que vem direto do pátio privado, eles vão aos terminais externos, mas tem-se outro sistema que controla isso, limitando a quantidade de caminhão que vem até o porto, o tempo médio investido, mas não fica dentro do sistema SIM+. Segue o mesmo

conceito do Portolog. **ITEM VII) Apresentação - Portaria APPA nº 094-2022 - Ganhos Operacionais Projetados e sua Manutenção no Porto de Paranaguá/PR.** O Diretor de Engenharia da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, Victor Kengo, esteve presente para compartilhar as últimas atualizações acerca das reuniões que tratam dos ganhos operacionais projetados e a manutenção no Porto de Paranaguá. A última reunião do grupo designado pela Portaria APPA nº 094/2022 ocorreu no dia anterior a esta reunião ordinária. Como previsto em cronograma, a última reunião não tratou de novas atualizações, entretanto, de acordo com o Diretor de Engenharia, há expectativas de anunciar três novas atualizações de ganhos para a próxima reunião deste conselho. **ITEM VIII) Relatório anual - Autoridade Portuária.** O Diretor de Operações, e conselheiro, Luiz Teixeira da Silva, cumprimentou a todos e agradeceu pela apresentação do Porto de Itaqui, que mostrou detalhes ricos e, ao mesmo tempo, de fácil compreensão. Em seguida, iniciou a apresentação, por meio de programa de software, da relatoria das operações da Portos do Paraná referente aos dados consolidados dos sete primeiros meses deste ano (janeiro a julho). Neste período foram atendidas 1.439 atracções, no entanto, foi apresentado decréscimo de um por cento em comparação ao mesmo período do ano anterior. Dos navios atendidos 376 foram movimentados pelo Terminal de Contêineres de Paranaguá. O granel líquido correspondeu o total de 326 embarcações com acréscimo de quatro por cento em comparação ao período do ano anterior. O granel sólido obteve quatro por cento de acréscimo na movimentação total de navios neste período. O granel sólido que compreende a movimentação de fertilizante apresentou treze por cento da movimentação total de navios. A celulose decresceu nove por cento, foram atendidos trinta e dois navios. O corredor de exportação, conhecido como corredor leste, contendo três berços, atendeu, aproximadamente, duzentos navios, o que corresponde o acréscimo de seis por cento em comparação ao mesmo período do ano anterior. O corredor leste, que possui apenas um berço com dois terminais interligados, atendeu a trinta navios, o que representa sete navios a mais atendidos em comparação ao período anterior. O Pier Público de granel líquido apresentou decréscimo de seis por cento. O Píer Público, que tem movimentação conjunta com o TUP da Cattalini, apresentou acréscimo de quinze por cento no período. O Diretor de Operações fez comentários sobre o decréscimo e acréscimos apresentados nos dados anteriores, chegando a conclusão de que ocorreram devido às modernizações incorridas no píer, em decorrência da evolução do arrendamento do PAR50 com a construção de um píer mais moderno, de maior profundidade e compatível com navios maiores do momento atendidos pela Cattalini. Por isso, é necessário a construção de um novo píer para o porto de Paranaguá se tornar compatível com o novo mercado de navios. A movimentação por natureza de carga apresentou

sessenta e três por cento de granéis sólidos - número que se mantém entre sessenta e sessenta e cinco por cento. Foram apresentados também vinte e três por cento da movimentação de carga geral e treze por cento na movimentação de granel líquido. Em comparação ao ano anterior, a carga geral obteve acréscimo de três por cento e o granel líquido uma pequena queda. A exportação de granéis sólidos apresentou decréscimo de dois por cento. No total da carga movimentada foi registrado decréscimo de um por cento em comparação ao período anterior. O granel sólido na exportação apresentou decréscimo de quatro por cento e na importação apresentou praticamente o mesmo movimento do ano de 2021, decréscimo de dois por cento. A Pasa (Berço 205) movimentou doze por cento e a Bunge (Berço 206) movimentou um por cento do total de exportação de granel sólido. Ponta do Félix não exportou no período, não registrando nenhum dado. Foi perguntado a situação da armazenagem estática. O Sr. Teixeira explicou que os três milhões e meio de toneladas que temos de capacidade estamos abrindo espaço para atracar navio. O Sr. Hemerson Costa falou que existe uma guerra de preços entre produtores agrícolas e os produtores de fertilizantes, por isso o consumidor está segurando um pouco a comprar para poder fazer o mercado baixar os preços. Inclusive já vimos que baixou os preços, mas em setembro vemos uma melhora. Estamos sentindo uma alteração. Mas isso não é mérito apenas de Paranaguá, mas em outros portos do Brasil isso vem acontecendo.

ITEM IX) Reuniões do CONSAD. O membro do Conselho de Administração da Portos do Paraná, e convidado permanente deste conselho, Nilson Hanke esteve presente para apresentar à comunidade portuária as últimas deliberações compreendidas no âmbito do CONSAD. Os assuntos mais relevantes trazidos pelo conselheiro dizem acerca da instalação do edital de licitação do Projeto do Moegão, um projeto considerado importante, e a aprovação da contratação de um novo sistema informatizado para a administração, tratando-se da contratação de software sofisticado que irá dinamizar todo o processo administrativo da APPA. Esses foram os dois pontos destacados. Depois ocorreram as explicações jurídicas e financeiras. O Superintendente de Governança, e conselheiro do Conselho de Administração da Portos do Paraná, Carlos Eidam de Assis complementou a fala do conselheiro Nilson Hanke explicando que o sistema citado é o SAS que veio para aumentar o nível de gestão de Governança que estamos almejando desde o início da gestão do Diretor-Presidente Luiz Fernando Garcia da Silva, em 2019. Esse sistema dará transparência e poderá fazer com que os dados sejam mais fluidos dentro da organização. Portanto, essa é a nossa expectativa na contratação. Bem como colocou o Nilson, esses dois projetos foram aprovados para serem colocados nos editais de licitação. Com a questão do ERP se terá maior fluidez nos dados, uma melhor apuração de todos os dados da gestão da Portos do Paraná. Sobre o Convênio de Delegação de Competências o Sr. Luiz



CONSELHO DE AUTORIDADE
PORTUÁRIA DO PORTO DE
PARANAGUÁ

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161
Cep: 83203-800 - Paranaguá – PR
Tel. +55 (41) 3420-1360
E-mail: cap.pgua@appa.pr.gov.br

Fernando Garcia da Silva informou que foi enviado ao Ministério da Infraestrutura, aguardando a devolutiva para assinatura pela Portos do Paraná. Sobre o próximo presidente do Conselho de Administração o Sr. Mario Povia deve assumir como membro do Conselho na próxima reunião, ratificando o prestígio da Portos do Paraná em ter seu Conselho de Administração o Secretário Nacional de Portos. **ITEM X) ASSUNTOS GERAIS.** Não houve assuntos gerais a serem tratados. **ITEM XI) Comunicados Finais.** O presidente agradeceu a presença de todos e, não havendo nada mais a ser tratado, encerrou a reunião e solicitou a lavratura da presente Ata.