

## ATA DA 63ª REUNIÃO ORDINÁRIA CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA – CAP

Aos três dias do mês de dezembro do ano de dois mil e vinte e um, às nove horas, realizou-se, por videoconferência, a 63ª 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 dezembro 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 Estado)**, Luiz Teixeira da Silva Junior **(Portos do Paraná)**, João Antonio Batista Lozano **(Município)**, Capitão de Corveta José Marcos Kascharowski **(Marinha)**, e Daniela Dorneles **(ANVISA)**; os representantes da Classe Empresarial: Rividávia Simão **(ABTRA)**, André Luiz do Patrocínio e Silva Maragliano **(ABTP)**, João Ivano Marson **(ABTP)**, Zulfiro Antônio Bósio **(AEB)**, Thomas Jefferson de Lima **(TCP)**, e João Barbieri **(SINDOP)**; o representante da classe dos trabalhadores: Sandro Pereira **(FNP)**; e os seguintes convidados: Argyris Ikonomou **(SINDAPAR)**, Nilson Hanke Camargo **(FAEP)** e Marcos Vinícius de Lima Martini **(PARANAGUÁ PILOTS)**. **EXPEDIENTE: ITEM I)** O Presidente Felipe Ozorio Monteiro da Gama saudou e agradeceu a presença de todos, qual após verificação de quórum, deu início à 63ª Reunião Ordinária deste Conselho. **ITEM II)** Após disponibilizada previamente aos membros do Conselho e não havendo objeções, foi aprovada a ata da 62ª Reunião Ordinária em seu teor integral. **ITEM III)** Conforme Portaria nº 1.382 de 19 de novembro de 2021 do MINFRA foi reconduzido e empossado como titular, o representante do Governo Federal, Luiz Fernando Garcia da Silva pelo período de dois anos; Conforme Portaria nº 1.313 de 09 de novembro de 2021 do MINFRA foi designado e empossado como titular, o representante da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, Luiz Teixeira da Silva Junior pelo período de dois anos; Conforme Portaria nº 1.319 de 09 de novembro de 2021 do MINFRA foi designado e empossado como suplente, o representante da Marinha do Brasil, o CC José Marcos Kascharowski pelo período de dois anos; Conforme Portaria nº 1.315 de 09 de novembro de 2021 do MINFRA foi designada e

empossada como suplente, a representante da Agência Nacional de Vigilância Sanitária, Daniela Dorneles pelo período de dois anos; Conforme Portaria nº 742 de 17 de junho de 2021 do MINFRA foi designado e empossado retroativamente, o representante da Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Paranaguá, Thomas Jefferson de Lima pelo período de dois anos; Conforme Portaria nº 1.732 de 17 de agosto de 2020 do MINFRA foi reconduzido e empossado retroativamente, o representante da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados, Rividávia Simão pelo período de dois anos. **ITEM IV)** Não houve correspondência enviada para esta secretaria. **ITEM V)** O Presidente do CAP lembrou que conforme tratado nas reuniões anteriores, a partir de janeiro/2022 as reuniões do CAP deverão retornar ao formato presencial, observadas os regramentos de todos os órgãos intervenientes consolidados e vigentes no âmbito da APPA, caso até lá não ocorra nenhuma determinação contrária, ou novo contexto contingencial. **ORDEM DO DIA – ITEM VI) Calendário de Reuniões 2022.** O calendário de reuniões do ano de dois mil e vinte e dois foi encaminhado a todos os membros do conselho ficando aprovado sem objeções, cujas reuniões ocorrerão nas seguintes datas: 21 de janeiro, 18 de fevereiro, 18 de março, 14 de abril, 20 de maio, 23 de junho, 15 de julho, 19 de agosto, 16 de setembro, 21 de outubro, 18 de novembro e 15 de dezembro. **ITEM VII) Apresentação – Panorama Atual da Cadeia Logística de Contêineres.** O Conselheiro Thomas Lima, Diretor Comercial do Terminal de Contêineres de Paranaguá, foi convidado a trazer visão da situação da cadeia de logística de contêineres. Com uso da palavra, Thomas Lima agradeceu pelo convite e saudou a todos os presentes. Em sequência, disse que o tema apresentado está alinhado as estratégias do TCP. Apresentou de forma geral o funcionamento das movimentações de contêineres nos últimos anos pelos armadores. Iniciou a apresentação relacionando as movimentações dos portos com os efeitos do lockdown no ano de dois mil e vinte. Nesse sentido, na Ásia houve uma pressão maior do lockdown em comparação ao Brasil naquela época. Foi observado que os contêineres com destino a Ásia não voltaram. E logo que isso aconteceu, levou cerca de quatro meses para ser repetido no Brasil. Disse ainda que, foi interessante nesse sentido observar a matéria macroeconômica de algumas demandas, citou o exemplo da situação comportamental do mercado. Observou que a parte essencial da demanda, na maioria dos portos, é o alimento. O porto de Paranaguá demanda produtos de

agronegócio, por isso o granel de soja e as proteínas de animais continuaram sendo movimentadas durante o lockdown. Por outro lado, a atividade de construção civil dos Estados Unidos parou, mas depois retornou com muita força demandando materiais como a madeira. A madeira de saída do Brasil representa trinta a quarenta por cento da adaptação do espaço oferecido pelos armadores. Nesse sentido, houve uma atualização no preço desses produtos chegando ao dobro do seu valor. Trazendo para a realidade do TCP, há cerca de quatro meses o TCP apresentava ocupação entre noventa e cinco a noventa e sete por cento, sendo necessário restringir o controle de entrada de contêineres. Em paralelo a isso, houve investimento em mão de obra, em equipamentos e em sistemas. Paranaguá está começando a ser um porto vinte e quatro horas em termos de contêineres e, exemplificando, pela primeira vez, foram transferidas as operações de contêineres vazios do dia para a noite. Com isso, foi possível diminuir as filas e reduzir os picos, obtendo uma operação mais flat. A dinâmica do TCP sempre foi importar cerca de oitenta por cento dos contêineres vazios para poder abastecer a exportação, porém esse ano espera-se que chegue a sessenta por cento devido a um aumento considerável do volume de importações. Aproximadamente dois por cento de contêineres, mensalmente foram destinados para os portos de Santa Catarina, muito em relação a carga tributária sobre esses serviços. Um dos parâmetros dos armadores está sendo o equilíbrio entre exportação e importação. Os portos da costa brasileira apresentaram média de dezoito a vinte por cento de “*imbalance*” de importação e exportação. Se o aumento na importação for maior que os outros portos, será possível amenizar a questão dos custos dos containers para a nossa comunidade portuária. A expectativa é finalizar dezembro com o dobro da capacidade em comparação ao que tínhamos em janeiro desse ano. Isso tudo começou a trazer efeitos notórios. A ocupação caiu de noventa e sete por cento para sessenta e cinco por cento de contêineres. Destacou como aspectos importantes a serem observados as publicações dos armadores e das mídias sobre o colapso global, o efeito chicote, o aumento dos custos dos armadores, o aumento do dólar, o congestionamento e do lockdown e a normalização na movimentação das cargas na Ásia assim que terminou o lockdown. Foi notada uma certa falta de contêineres na costa brasileira, mas que vem sendo amenizada. Por outro lado, os contêineres que já estão nos portos do Brasil muitos se concentram em portos como o de Santa Catarina, havendo, nesse

sentido, uma disputa de mercado. Apresentado isso, agradeceu aos esforços que a Portos do Paraná tem realizado com novos investimentos. Em seguida foi aberta a palavra para os participantes. Com a palavra, o Conselheiro Lozano o parabenizou pela apresentação, assim como pela sua atuação quanto a geração de emprego na cidade que o TCP tem exercido. Em seguida, o Conselheiro Kascharowski parabenizou a apresentação e com o uso da palavra contextualizou sobre os esforços realizados nos últimos anos pelas autoridades portuária e a Marinha do Brasil acerca dos estudos de obtenção de ganhos operacionais nos gargalos marítimos citados ao final da apresentação pelo Thomas Lima -, nesse sentido foi levantado pela Marinha do Brasil cerca de quatorze gargalos ainda pendentes de aprofundamento. Disse ainda que, a integração construída nesses últimos anos pela comunidade marítima é muito importante. Houve comentários complementares dos convidados Nilson Hanke e Martini. Sem mais sobre o assunto, dando sequência à pauta, passou-se a tratar do tema seguinte. **ITEM VIII) Apresentação – Projeto da Moega Ferroviária do Corredor de Exportação.** Com o uso da palavra o Diretor de Engenharia da Portos do Paraná, André Cassanti, saudou a todos e em seguida iniciou a apresentação do Projeto do Moegão que tem como objetivo concentrar a escala ferroviária em uma central de transferência de cargas aos terminais de exportação do porto. O edital do projeto está previsto para os próximos dias, e, tão logo, após a revisão orçamentária e as documentações necessárias, será realizado o chamamento público para disputa das licitações. O estudo do Projeto do Moegão mostrou que a movimentação de cargas do ano de dois mil e dezoito atingiu o número de cinquenta e três milhões de toneladas e uma movimentação prevista para o ano de dois mil e vinte e oito de sessenta e três milhões de toneladas, concluindo que a sua realização é importante para cenários futuros. Será executado no Silo Público, cuja área atende o objetivo do novo cruzamento. O Projeto do Moegão contará com três linhas independentes de descargas e atenderá diretamente a sessenta vagões por linha, totalizando cento e oitenta vagões. Será possível a movimentação de até três produtos distintos sem o risco de contaminação. As correias transportadoras farão a conexão direta à moega do elevador com destino aos armazéns dos terminais. Além do aumento da capacidade de movimentação de cargas, uma série de outros benefícios diretos faz parte do projeto no que tange a segurança e o meio ambiente. Haverá redução no cruzamento entre as linhas ferroviárias e urbanas com o

intuito de melhorar a circulação urbana da localidade e diminuir impactos ambientais. Foi apresentada a planta do projeto com os cruzamentos que serão mantidos e os cruzamentos que são desativados. Logo, um vídeo do Projeto do Moegão foi reproduzido mostrando as mudanças planejadas nas linhas ferroviárias e a implementação de uma nova periferia ferroviária na região. Explicou ainda que, o Projeto do Moegão é um dos investimentos entre outros realizados atualmente na Portos do Paraná tendo a finalidade de aumentar a capacidade de movimentação de cargas no porto. Concluída a apresentação, ficou aberto o tema para resolução de perguntas. O Conselheiro Lozano, representante da Prefeitura de Paranaguá, manifestou comentários acerca dos horários em que ocorrem movimentação de cargas pelo trem e isso tem gerado descontentamento dos trabalhadores, visto que persiste o congestionamento das linhas urbanas. Acrescenta ainda que, houve pedido para troca de horário das movimentações em cruzamento as linhas urbanas e ainda não foi respeitado pelas empresas. Conforme isso, fez apelo para que os responsáveis pela logística prestem atenção especial ao horário da movimentação de cargas nos cruzamentos com as linhas urbanas. Em seguida, o Conselheiro André Maragliano complementou a manifestação do Conselheiro Lozano sugerindo a construção de passarelas como uma solução. Dito isso, em relação tanto ao projeto do Moegão quanto aos projetos que estão sendo executados na Portos do Paraná, perguntou sobre o cronograma e a disposição dos recursos necessários na execução dos projetos e, ainda, se haverá participação da iniciativa privada. Em resposta, o Diretor de Engenharia disse que, no projeto, as interferências dos cruzamentos dos trens com as vias urbanas foram diminuídas, de dezesseis passou a contar com cinco linhas ativas atendendo ao propósito de reduzir os transtornos causados. Respondendo a outra dúvida, a finalização do projeto do Pier em T estava prevista para metade do ano de dois mil e vinte e um, porém se trata de um projeto pioneiro prevendo correias transportadoras para quatro mil toneladas hora. Exemplificou que os maiores portos, como os dos Estados Unidos operam três mil toneladas hora, ilustrando a elevada dificuldade desse projeto. O Conselheiro Sandro Pereira apresenta duas perguntas, a primeira sobre a manutenção do aprofundamento do canal de acesso; e a segunda sobre se o cruzamento da linha ferroviária com a Avenida Ayrton Senna da Silva e com a Avenida José Lobo, se serão desativado com o novo Projeto do Moegão. Em resposta, a referida linha será mantida. O que acontece hoje é que o trem faz



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

manobras nesses pontos e o projeto visa diminuir essas interferências. O processo da dragagem de aprofundamento é um assunto ainda discutido, mas que está com a EPL encaminhada para concessão, sendo incluído a dragagem de manutenção. Não havendo mais perguntas, prossegue a próxima pauta. **ITEM IX) Reuniões do CONSAD.** Conselheiro do CONSAD, Nilson Hanke apresentou os principais assuntos tratados na última reunião do CONSAD, o Projeto do Moegão e o financiamento deste projeto. Houve debate acerca dos custos apurados, mas que conforme deliberação, foram aprovados. **ITEM X) ASSUNTOS GERAIS.** Não houve assuntos gerais a serem tratados. **ITEM XI) comunicados finais de interesse.** O Conselheiro Bósio agradeceu e desejou felicitações ao conselho. O Presidente Felipe Ozório Monteiro da Gama, agradeceu a presença de todos, e por fim, e não havendo nada mais a ser tratado, encerrou a reunião, solicitando a lavratura da presente Ata.