

ATA DA 70ª REUNIÃO ORDINÁRIA CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA – CAP

Aos quinze dias do mês de julho do ano de dois mil e vinte e dois, às nove horas, realizou-se, por videoconferência, a 70ª 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 julho 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**) e João Antônio Batista Lozano (**Município**); os representantes da classe empresarial: João Paulo Barbieri (**SINDOP**), Hemerson Costa (**SINDOP**) e João Ivano Marson (**ABTP**); 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**), Marcos Kazihara (**ANTAQ**), Ted Lago (**EMAP**), Luiz Fernando Gois Cardoso (**EMAP**), Adonis Batista da Silva (**Marinha**), Marcos Alfredo Bonoski (**APPA**), Marcell Guther Villatore (**APPA**), Nivaldo Domanski (**APPA**) e João Luiz Jardim Vila Verde (**APPA**).

EXPEDIENTE: ITEM I) O Presidente Felipe Ozorio Monteiro da Gama após verificação de quórum, deu início à 70ª Reunião Ordinária deste Conselho. **ITEM II)** Não havendo objeções a ata da 69ª Reunião Ordinária, previamente disponibilizada, foi aprovada em seu teor integral. **ITEM III)** Não havia membros a serem empossados. **ITEM IV)** Não houve correspondência enviada para esta secretaria. **ITEM V) Informações Gerais.** O Presidente informou que, na parte de Assuntos Gerais, irá ocorrer a apresentação sobre as alterações relativas à atualização da Poligonal, atendendo à inscrição pelo Conselheiro e Presidente da Portos do Paraná, sr. Luiz Fernando Garcia. **ORDEM DO DIA – ITEM VI) Apresentação – Projetos de PD&I e Certificações ISO¹.** Com a ilustre presença do Presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária, Ted Lago, junto a seu Assessor, Luis Fernando Gois Cardoso, o Presidente Felipe Gama parabenizou os presidentes dos Portos de Itaqui e Portos do Paraná, que obtiveram o primeiro lugar, empatados, no Índice de Gestão Portuária do Prêmio Portos + Brasil. O Presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia da Silva, enalteceu o bom trabalho que vem sendo realizado pelo Presidente da EMAP, Ted Lago, à frente do Porto de Itaqui desde o ano de 2015. O Sr. Luiz Fernando Garcia externou a alegria de termos conquistado novamente este prêmio, pois é a terceira vez que a Portos do Paraná consegue atingir a primeira colocação. Desta vez, com muito orgulho de dividir o espaço com a EMAP, com o Porto de Itaqui, que sempre foi um espelho para nós e o seu Presidente, Ted Lago é uma referência para



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

o setor portuário. Desde 2015 transformou uma companhia deficitária, um porto então de menor eficiência para uma real potência que é hoje. Então, ele nos espelha. Há muita interação com os portos, com o nosso pessoal. Algumas vezes já fomos trocar experiências no Porto de Itaqui e por isso a nossa satisfação. O Sr. Ted Lago agradece os elogios e fala que se sente privilegiado e que também têm nos Portos de Paranaguá e Antonina uma referência. Falou que o modelo portuário público mudou nesses últimos anos e que a premiação do IGAP é um pouco diferente, onde os competidores compartilham informações entre si, que não é uma competição para saber quem é melhor ou quem é o pior. Deu início então à apresentação do tema da pauta demonstrando a intenção de mostrar um rápido desenho do que é o Porto de Itaqui. Em 2015 o cenário do porto era deficitário, como o Luiz Fernando falou. Encontramos um porto deficitário. Um porto, por exemplo, o terceiro maior movimentador de graneis líquidos sem sistema de combate a incêndio operando sem brigada. Em 2015 nós colocamos uma visão até 2018, tornar-se uma referência de gestão pública portuária no Brasil. Era um grande desafio exatamente por este choque nas pessoas que estavam lá. Para se ter uma ideia, as pessoas tiravam o uniforme para irem para casa porque tinham vergonha de usá-lo na rua. Nós fechamos esse primeiro ciclo de quatro anos. Somos uma empresa pública estadual, delegada assim como o porto de Paranaguá. Estou há quase oito anos na gestão, então, conseguimos implantar isso. A nossa visão é se tornar uma referência de empresa pública de gestão portuária em geral, trocando experiências com empresas públicas e empresas privadas também. Hoje quase 55% da produção de grãos estão na região do Arco-Norte. Até 2015, 80% dessa movimentação era pela região sul e sudeste. Hoje com mais investimentos e infraestrutura de alguns terminais novos nós temos 50% importado pela região norte e outra parte pelo Sudeste. Os pilares dos nossos valores são: pessoas, transparência e integridade. Para nós atingirmos nosso planejamento é importante termos uma data, pois precisa de um marco temporal para a gente evoluir alguns pontos importantes. Relatou que o complexo portuário de Itaqui movimentava em torno de 180 a 200 milhões de toneladas ao ano, graças ao terminal da VALE, e a EMAP fechou 2021 com 31 milhões de toneladas movimentadas. A área de influência dos portos do Itaqui abrange 7 a 8 estados muito em função das nossas conexões ferroviárias. Hoje cerca de 60% da nossa movimentação se faz por ferrovia e mais de 94% das exportações de Itaqui chegam ao porto por trem. A origem de carga de importação é predominantemente os Estados Unidos, que são os derivados de petróleo que ocorre principalmente em função da nossa proximidade geográfica. E como destinos principais estão Ásia, principalmente a China. Há uma fábrica de celulose no sul do Maranhão com quase 2,6 milhões de toneladas exportadas anualmente, principalmente, para os Estados Unidos. A África lidera nossa exportação de milho. Em seguida falou sobre os nove berços do Porto de Itaqui, sendo o Berço 101 e o Berço 102 os mais antigos com aproximadamente 15 metros de calado. Ainda contam com

três equipamentos para embarque de grãos e um de descarregamento de carvão. Apresentou a capacidade de ocupação total do porto com objetivo de triplicar no futuro. Na área de influência apresentou três conexões por ferrovias: a Transnordestina, a Carajás, e a Ferrovia Norte-Sul. Todas são bitolas largas, com exceção da Transnordestina, e a chegada no porto é com bitola mista. Tem capacidade de 12 a 15 milhões de toneladas de recepção ferroviária. Apresenta três berços operando grãos com capacidade de vinte milhões de toneladas e 450 mil toneladas de capacidade estática. Representa o terceiro lugar nacional de movimentação de combustível e primeiro na importação de diesel. A capacidade de armazenagem de líquidos era de 360 mil toneladas em 2015 e estão próximos a atingir 600 mil toneladas, com expectativa de 800 mil metros cúbicos de capacidade nos próximos anos. No total foram movimentadas trinta e um milhões de toneladas em 2021. No período de janeiro à junho de 2022 houve um aumento de 2%, com destaque para granéis sólidos. Nos granéis líquidos é normal a atracação de navios de até 155 mil toneladas que descarregam nos terminais e posterior a isso é embarcado em navios menores para distribuição em outros portos. Em junho de 2021 atingiu 3,4 milhões de toneladas, recorde de movimentação. Também apresentou dados das demonstrações contábeis, em especial o EBITDA e o lucro. Em seguida falou sobre as Certificações ISO da EMAP, sobre os investimentos esperados até o ano de 2025 e sobre o programa de inovação, GPDI, Grupo de Trabalho de Desenvolvimento e Inovação criado para o foco em dois temas acerca das mudanças climáticas dando importância às energias renováveis e às mudanças climáticas, tratando da questão da transição energética. Falou sobre o projeto Farol, que é o primeiro programa de residência na área portuária. O Itaqui LAB é uma área de inovação contendo a participação de dez bolsistas de mestrado e doutorado. Falou sobre o trabalho junto ao Porto de Recife que mapeou 183 oportunidades de melhoria nas áreas de processos, segurança, comunicação e software. O grupo trabalha nas soluções a partir destes desafios. O Programa Porto Futuro consiste no incentivo à pesquisa e inovação com bolsas de pesquisas, financiamento de projetos de pesquisas e prêmios para artigos técnico-científicos voltados para a área portuária. O programa de estágio que tem o objetivo de selecionar estagiários para passar um tempo no Porto de Itaqui e enviá-los para outros portos do Brasil e de fora do Brasil com todas as despesas pagas pelo Porto de Itaqui, além de receber intercambistas, com maior enfoque às áreas de operação portuária, meio ambiente, porto-cidade, desenvolvimento econômico e social, tecnológica e gestão portuária pública. São 40 milhões de reais de recursos próprios buscando atingir 600 pesquisadores e criar no Maranhão um cluster de conhecimento portuário. Outro programa desenvolvido pelo Porto de Itaqui é o Programa de Diversidade que tem contribuído para os resultados. Apresentou o Projeto de Integridade na área de Compliance, executado em parceria com o Tribunal de Contas da União e a Advocacia Geral da União, sendo um selo de integridade através

monitoramento contínuo das atividades da empresa. Com Ministério Público e o Sebrae esse projeto é levado às pequenas e às médias empresas do Maranhão. Dada a importância da questão de Integridade e Compliance aplicado às empresas que celebram contratos com Porto de Itaqui, ocorre uma avaliação através de due diligence de integridade, habilitando as empresas a prestar serviços à EMAP. Após a apresentação ficou aberta a palavra. O conselheiro, e Diretor-Presidente, Luiz Fernando perguntou como é a variação da maré no Porto de Itaqui e se calado considera ou não a maré regular, o Sr. Ted Lago explicou que o calado no Porto de Itaqui tem variação de 6,4 metros à 7 metros dependendo do período do mês. Devido às correntes a maré acaba limpando a bacia de evolução. Foram realizadas algumas derrocagens no começo do ano exatamente para ampliar a bacia, e permitir navios atracando a contrabordo no terminal de líquidos. Opera-se com janelas operacionais de cinquenta minutos e, a depender da época e da lua, fica entre quarenta e cinco minutos e uma hora a janela de tempo para as manobras de atracação e desatracação. O canal permite oito atracações durante o dia e sete atracações durante a noite. O canal tem 115 quilômetros de comprimento, 500 metros de largura e 25 metros de calado, que permite a operação dos navios VALEMAX com capacidade de 400.000 toneladas e 24,5 metros de calado. O Presidente Luiz Fernando Garcia mencionou uma licitação de agosto de 2019 de uma área Greenfield, onde a Klabin está realizando a instalação de um terminal de celulose com previsão de início das atividades ainda em 2022.

ITEM VII) Apresentação – Portaria APPA nº 094-2022 – Ganhos Operacionais Projetados e sua Manutenção no Porto de Paranaguá/PR. Conforme Portaria nº 94 de 2022 da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) que estabelece o grupo técnico de trabalho permanente para elaboração, acompanhamento e desdobramento na obtenção dos Ganhos Operacionais Projetados e sua Manutenção, e atendendo ao pedido do conselheiro João Marson em reunião anterior, fica fixado o tema no âmbito do CAP a partir desta reunião enquanto pertinente para fins de acompanhamento do andamento dos trabalhos. Para iniciar a relatoria, estava presente o grupo técnico da APPA representado pelo Analista Engenheiro João Luiz Jardim Vila Verde. Ele cumprimentou todos os presentes e apresentou o grupo técnico de trabalho permanente integrado pela equipe da APPA, Autoridade Marítima e Praticagem, uma atividade contínua que envolve várias anuentes. Em seguida, iniciou a relatoria por meio de programa de software onde apresentou os seguintes tópicos: Canal de Acesso – Bravo 2; Derrocagem, Berço 208; Bacia de Evolução – Charlie 1; e Revisão dos Calados. Os slides seguintes mostravam as atividades por tópicos e as representações por figuras gráficas das determinadas atividades. O primeiro tópico apresentado foi o Canal de Acesso – Bravo 2 com as atividades de realização do término da Dragagem e da realização do levantamento da categoria A. O segundo tópico mostrou a Derrocagem com as atividades de retomada da etapa de remoção e do protocolo da categoria A do dia 11 de julho de 2022.

O terceiro tópico apresentado foram as atividades no Berço 208 de término da obra de recuperação, do término da dragagem, do levantamento de batimetria categoria A e da retomada das operações do berço. Relatou que foi concluída a dragagem da área Bravo 2, que faz parte do Canal de Acesso, que será retomada a remoção das Pedras da Palangana. Relatou sobre o término da dragagem da Bacia de Evolução na área charlie 1 e a revisão de alguns calados operacionais dos berços do porto, que finalmente foi concluída a Dragagem da área Bravo 2, que é parte do Canal de Acesso da Galheta. Com o término da Dragagem foi possível realizar o levantamento batimétrico de categoria A, que deverá ser protocolado no CHM na próxima semana. Com isso estendemos a faixa de navegação de 200 metros para 250 metros. Após a aprovação do levantamento será realizado um novo projeto de balizamento a fim de trazer segurança aos navios durante a navegação pela área. Com relação a Derrocagem, foram concluídas as atividades de detonação dos repés, e já está no porto de Paranaguá a balsa que fará a remoção das pedras detonadas. Junto a isso, com a remoção do quadrilátero de boias dentro do canal no seu formato de balizamento, fizemos um levantamento de categoria Alfa na área que foi protocolado no Centro de Hidrografia. Ainda na linha da Dragagem, foi concluído o reparo da obra do Berço 208, e está em conclusão a Dragagem da Bacia de Evolução da Charlie 1, que irá permitir a manutenção do calado operacional, com término previsto para o final de julho deste ano. A partir da última reunião do dia 21 de junho do grupo técnico de trabalho, com anuência do Capitão dos Portos e as contribuições do serviço de Praticagem, foi possível rever algumas revisões dos calados operacionais dos berços de Paranaguá como os Berço 205 e Berço 206 que passaram de 10,9 metros para 12 metros de calado operacional. O Berço 216, Berço 217 e Berço 2018 também tiveram os calados revistos passaram de 12,3 metros e 12,5 metros para 13 metros. O Berço 208, que voltou a operar com restrição de 10 metros, mas que com a aprovação do levantamento, esperamos ter ganhos nessa área. O Berço 219 aguarda aprovação da batimetria junto a CHM e a sinalização náutica concluída”. Finalizada a apresentação a palavra foi aberta para perguntas. Nesse momento o conselheiro João Marson agradeceu ao Diretor-Presidente, Luiz Fernando Garcia da Silva, e ao grupo de trabalho permanente. Na sua opinião compartilhou que a ideia de fixar o tema como pauta nas reuniões foi muito boa. Questionou se o Berço 212 e o Berço 213 que estão com 12,5 metros de calado e o Berço 214, o Berço 215 e o Berço 216 estão com 13 metros de calado, qual seria a dificuldade do Berço 212, do Berço 213 e do Berço 214 passar a ter 13 metros de calado. O Sr. João Luiz falou que é necessário realizar uma batimetria categoria bravo uma vez que já foi realizada uma batimetria categoria Alfa, para que se comprove que o berço tenha calado de 13 metros e seja seguro para que os navios não toquem o fundo do mar, para então solicitar a revisão junto à Capitania dos Portos. Em seguida, o convidado Júlio Nadolny acrescentou que a Praticagem não vê problema em aumentar o calado nessa região, mas o canal não permite ainda

navegação com este calado. Por isso, ficamos dependentes da remoção das pedras para efetivar a aação. Quando realizada a batimetria será feito um estudo da área para que então seja possível o aumento no calado. O Analista João Luiz acrescentou que o grande gargalo atualmente são as Pedras da Palangana, e que estão sendo realizados os máximos esforços pela gerência marítima para a mais breve conclusão da obra. Sem outras colocações, o Presidente do conselho agradeceu à engenharia pela apresentação e ao grupo técnico responsável pelo trabalho. **ITEM VIII) Relatório Anual – Autoridade Portuária.** O Diretor de Operações da Portos do Paraná, e conselheiro, Luiz Teixeira iniciou a apresentação do relatório gerencial de operações referente aos seis primeiros meses do ano de 2022. No primeiro semestre deste ano foram atendidos o total de 1.224 navios, decréscimo de -4% em comparação ao mesmo período do ano de 2021, que apresentou 1.229. O quadro geral por natureza de carga registrou 63% de granel sólido, 23% de carga geral e 14% de granel líquido. Foram movimentadas 2% a mais de carga geral em comparação ao ano anterior e -1% de granel líquido. A importação e exportação de granéis sólidos apresentou queda de 1%, apresentando resultado similar ao primeiro semestre de 2021. A exportação de granéis sólidos apresentou queda de 5% e na importação houve acréscimo de 6%, principalmente devido ao aumento da demanda de fertilizantes. Houve um aumento de 10% na movimentação de farelo de soja, queda de 23% no embarque de soja em grãos e queda de 25% no embarque de açúcar. Soja movimentou 5.900.000 toneladas, representando aproximadamente 50% do total da exportação de granel sólido. Farelo 25% com aproximadamente 3.000.000 de toneladas. O milho tem 1.900.000 movimentados, representando 16% nas movimentações. O açúcar movimentou 1.200.000 toneladas, representando 10% do total. O corredor leste embarcou 9.400.000 toneladas, correspondendo a 78% do total. O corredor oeste, da Bunge e Cavalca, movimentou 1.128.000 toneladas, correspondendo a 9% do total. A Pasa, movimentou 1.380.000 toneladas 12% do total e 1% através do berço 206. A importação de fertilizante representou 5.700.000 toneladas movimentadas, apresentando aumento de 10% referente ao ano anterior. Foram movimentadas 150.000 toneladas de cevada, 160.000 toneladas de malte, com queda de 29% em comparação ao ano de 2021, e 162.000 toneladas de trigo. A movimentação de descarga mensal chega a 1.500.000 toneladas, em média, totalizando mais de 5.500.000 de movimentação nos seis primeiros meses. A movimentação de contêineres obteve crescimento de 2% neste período. Já a celulose registrou aumento de 16%, o açúcar ensacado registrou queda de 23%. Veículos registraram movimentação de queda na importação e exportação de 29%. Após aberta a palavra, o conselheiro João Barbieri fez breve comentário em que lembrou das reuniões anteriores onde foram também indagados sobre a seca que na época atingia o Paraná. Relembrou que havia uma preocupação sobre este assunto em relação a quebra de safra e o atendimento das cargas nas movimentações portuárias. Destacou que apesar da perda ocorrida o porto

se reinventou e superou através da busca de outras cargas. **ITEM IX) Reuniões do CONSAD.** Para apresentar a relatoria referente a reunião do mês de junho do Conselho de Administração, estava presente o Superintendente de Governança Corporativa, e conselheiro do CONSAD, Carlos Eidam de Assis. Após cumprimentar os conselheiros, e os convidados presentes, parabenizou a apresentação e os trabalhos da EMAP. Acrescentou que a EMAP sempre recebeu bem a Portos do Paraná no processo de benchmarking. Em seguida, apresentou os temas debatidos na última reunião do CONSAD versados dentro dos planos estratégicos da Governança Corporativa da empresa. Foram apresentadas as contratações com relação a manutenção do corredor de exportação e a nomeação do novo Diretor de Engenharia, Victor Kengo. Não havendo mais a apresentar ficou à disposição para colocações dos conselheiros. O Presidente agradeceu pela relatoria. Agradeceu também a presença do novo diretor, Victor Kengo, que com o uso da palavra retribuiu as felicitações de boa sorte. **ITEM X) ASSUNTOS GERAIS. A)** O Diretor-presidente da Portos do Paraná, e conselheiro, Luiz Fernando Garcia da Silva com o uso da palavra iniciou a apresentação referente às alterações da nova Poligonal contidas no Plano de Zoneamento Portuário. Ao longo de três reuniões, onde se discutiu a questão da mudança tarifária, foram colocadas alterações e atualizações ao Plano de Zoneamento Portuário. Foram identificados alguns pontos não estruturados dentro da Poligonal do porto de Paranaguá, alguns pontos foram corrigidos e outros pontos foram retirados do plano da Poligonal. Em seguida, apresentou o mapa da Poligonal do porto de Paranaguá indicando os referidos pontos e respectivos ajustes que seriam efetivados. Foram realizadas oito alterações nas áreas terrestres. A Portaria nº 117 de 2021 emitida pelo Ministério da Infraestrutura incluiu as áreas do Pátio de Triagem e uma pequena área da região de líquidos na Poligonal portuária. Por outro lado, foram retiradas seis áreas dispersas. A primeira área retirada está localizada no ponto em que está o terminal da Cotriguaçu. Foram realizadas correções na área do terminal, delimitada na década de 70 e que após a delimitação da Poligonal, 85% da sua área estava fora e 15% estava dentro da Poligonal portuária, sendo repassado ao SPU que fez um contrato diretamente com a empresa. Em seguida apresentou as alterações nas áreas no setor de granéis líquidos que era da antiga rede ferroviária. As empresas Cattalini e CPA apresentaram documentos de aquisição das áreas, realizadas em meados do ano 2000, através de leilões realizados pelo SPU, sem impactar nas operações da APPA. Essas áreas privadas possibilitarão a essas empresas regularizar também esses terrenos. Falou sobre alterações em áreas de ambiente Aquaviário, relacionadas ao terminal Cattalini, que é um terminal de uso privado que está dentro da Poligonal. Tais alterações irão mitigar eventuais questionamentos por parte da Autoridade Portuária ou da própria empresa, ou dos órgãos fiscalizadores sobre as responsabilidades desses trechos. Em seguida foi apresentada a adequação realizada no Canal de Acesso Aquaviário, com um acréscimo na nossa área de entrada incluindo as



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

alterações nas áreas Alfa, Bravo e Charlie para a Poligonal, melhorando os requisitos para a contratação de serviços de dragagens nessas áreas e de batimetria. Foi realizado um pedido único de solicitações, que no momento está sendo analisada pela Secretaria dos Portos da União. Relatou que a área técnica do Ministério da Infraestrutura entendeu como adequada a proposição do porto, com a recente aprovação pela CONJUR. A expectativa é de que em breve ocorra a publicação de uma nova Portaria do Ministério da Infraestrutura alterando de uma forma única todos esses limites com os acréscimos ou decréscimos de áreas. Este tema foi trazido a este Conselho para conhecimento bem como irá ocorrer a respeito das eventuais alterações futuras que possam ocorrer. Concluída a apresentação dos ajustes que serão realizados na Poligonal do porto de Paranaguá, sem qualquer manifestação por parte dos presentes. **b)** passou-se a palavra para o convidado 1º Ten. Adonis Batista que reforçou a disposição da Marinha do Brasil em estar dentro dos assuntos marítimos e portuários e se colocou à disposição. Trouxe ao conhecimento do Conselho, e convidando os membros e convidados, que entre os dias 1 a 4 de outubro o navio veleiro da marinha do Brasil, Cisne Branco estará em Paranaguá em função da comemoração dos 150 anos do Farol das Conchas, do aniversário de 169 anos da Capitania dos Portos do Paraná e dos 200 anos da Independência do Brasil. Próximo à data será divulgado maiores informações para visita ao navio Cisne Branco para toda a comunidade. **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.