

**CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA - CAP  
PORTO DE SANTOS  
ATA DA 421ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA**

Aos vinte e seis dias do mês de outubro do ano de dois mil e dezoito, às nove horas, na sala de reunião na sede do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Santos – CAP/SANTOS, situado na Rua Augusto Severo, número sete, décimo terceiro andar, em Santos, Estado de São Paulo, realizou-se a quadringentésima vigésima primeira Reunião Plenária Ordinária do Colegiado. Estiveram presentes os **Representantes do Poder Público**: Rossano Reolon, pela SNP; Hilário Seguin Dias Gurjão, pela Autoridade Portuária; Akiyoshi Omizu, pela Receita Federal; Érica Cristina Santos Carvalho, pela ANVISA; **Os Representantes da Classe Empresarial**: João Batista de Almeida Neto e Marcos Antônio Leite de Medeiros, pelo SOPESP; Martin Aron, pela ACS; José Edgard Laborde Gomes, pela ABTRA; Eliézer da Costa Giroux e Regis Gilberto Prunzel; pela ABTP. **Os Representantes dos Trabalhadores Portuários**: João de Andrade Marques e Robson Gama dos Santos, pela FNP. Estiveram ausentes os Conselheiros CMG Daniel Américo Rosa Menezes, pela Autoridade Marítima; Omar Silva Junior e Alexandre Trombelli, pelas Prefeituras de Santos e Guarujá, respectivamente; e José Cavalcanti Pessoa, pela FENCCOVIB, sendo que todos justificaram suas ausências. Fica registrado ainda, que o Conselheiro José Alex Botelho de Oliva, representante da Autoridade Portuária, não compareceu à reunião tendo em vista estar em período de férias. Compareceu também, como convidado permanente, o Sr. Daniel Alves Santos, representando a ANTAQ. Compareceram ainda, como convidados, Eduardo Di Gregório, representante do DERSA; Marcos Eduardo (DP-World); Marcelo Villas-Boas, representante da COMAPS; Jairo Almeida, representante da Prefeitura do Guarujá; André Okubo, representante do MAPA; Carlos Augusto de Souza Aguiar, Francisco Reis, Pedro Henrique de Lima Filho, representantes do SINDIPORTO; Edson de Oliveira, Adriana Kanashiro e Rafael Langoni, representantes da RUMO; Viriato Geraldês, representante da Praticagem de Santos; Fernando Gazal, Claudio Bastos, Luiz Carlos de Lima, Ronaldo Carvalho e Reginaldo Ortega Ramos, representantes da CODESP. Havendo número legal, foram abertos os trabalhos, e tendo como Secretário Executivo, Jorge Leite dos Santos, e apoio do Técnico Portuário Thiago Rodrigues Alves e Reginaldo Brito de Lima. Em seguida, o Presidente

passou ao item **I – ABERTURA**. Foi submetida aos Conselheiros a Ata da 420ª Reunião ordinária, realizada no dia 28 de setembro de 2018, que lida e achada conforme, foi devidamente assinada pelos presentes. Continuando, passou-se às Comunicações do Presidente, não havendo manifestações passou ao item **II – ORDEM DO DIA**: Os assuntos apreciados receberam as seguintes manifestações: **II.01 – Relatório da quarta reunião da Comissão do Modal Aquaviário do Porto de Santos – COMAPS - Coordenador: CMG Daniel Américo Rosa Menezes.** *O Presidente do CAP informou que conforme solicitado pelo CMG Daniel, em virtude de outros compromissos inadiáveis agendados para essa mesma data, a apresentação da COMAPS ao IBAMA e ao MPF foi transferida para a próxima reunião plenária do CAP, em seguida, passou a palavra aos Coordenadores dos subgrupos da Comissão, Comandante Marcello Villas Boas e Eliezer Giroux, que realizaram um breve relato sobre a quarta reunião da Comissão, destacando as seguintes informações:*

1) Apresentação do andamento dos trabalhos do Subgrupo 1 que trata de aspectos tecnológicos e operacionais visando à elaboração de um plano de amarração a ser realizado para minorar os efeitos da interação hidrodinâmica entre os navios passantes e os navios atracados. *Foi informado pelo Coordenador do subgrupo 1, Sr. Marcelo Santiago Villas-Boas, a evolução dos trabalhos, salientando que a minuta da Resolução Conjunta que tratará do tema está praticamente finalizada, sendo que foram emitidos pareceres técnicos da consultoria jurídica da Marinha (DPC), bem como da Superintendência Jurídica da CODESP. Na sequência, destacou as seguintes considerações contidas na minuta da Resolução conjunta conforme descritos a seguir:*

a) *Considerando as atribuições da Autoridade Portuária (AP) instituídas pelos incisos I, VI, VIII, IX, X e XI do art. 17, combinados com a alínea “e” do inciso I do art. 18 da Lei 12.815/2013, conhecida como “Lei dos Portos”;*

b) *Considerando as atribuições da Autoridade Marítima (AM) instituídas pela alínea “b” do inciso I do art. 4º da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, chamada Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA);*

c) *Considerando a crescente movimentação e o aumento do porte dos navios no Porto de Santos, e que esses navios em movimento, principalmente os de grande porte, quando navegando pelo canal, tendem a provocar nos navios atracados movimentos indesejáveis e a aproximá-los ou afastá-los do cais, exigindo esforços dos seus cabos de amarração, podendo, caso não estejam em bom estado de conservação ou inadequadamente amarrados aos cais, acarretar o seu rompimento parcial ou total e avarias nas suas estruturas e do terminal atracado, além de*

*pôr em risco o pessoal de bordo e em terra; d) Considerando que o canal de acesso do Porto de Santos é estreito, sinuoso e pouco profundo, sujeito a variações de maré e que em cada uma de suas margens se situam instalações portuárias próximas à linha geral do cais acostável e que todos os navios em tráfego ao longo do canal produzem efeitos que são decorrentes, não apenas de sua velocidade, mas também de outros fatores intrínsecos, tais como a distância dos navios passantes aos navios atracados e das margens do canal; a folga abaixo da quilha; a configuração hidrodinâmica da proa do navio; a geometria do casco e o esquema de amarração; e) Considerando que Estudo e Pesquisa do Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP) de Obras para a Otimização Morfológica, Náutica e Logística do Canal de Acesso do Porto de Santos, além do Estudo Hidráulico realizado pela Fundação do Centro Tecnológico de Hidráulica (FCTH) da USP, apresentados à comunidade marítima santista em 10 de maio de 2018 na Sede da Codesp, revelaram as elevadas cargas a que se submete o sistema de amarração dos navios, fruto de interação hidrodinâmica, por ocasião da passagem de outras embarcações, podendo acarretar a soltura dos freios dos guinchos ou mesmo a ruptura dos cabos, em especial nos armazéns 12A ao 23, Outeirinhos, 38, 39, bem como na Ilha de Barnabé/AGEO, no Terminal Exportador do Guarujá (TEG) e no Terminal Exportador de Açúcar do Guarujá (TEAG), considerados os pontos mais críticos do canal; f) Considerando que os incisos I e II e parágrafo único do art. 8º da LESTA estabelecem que, compete aos Comandantes das embarcações cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, além dos procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga; g) Considerando que os infratores das normas estabelecidas pela LESTA estão sujeitos não somente às penalidades previstas no art. 25 dessa mesma Lei, mediante procedimento administrativo a ser aberto por representante da AM, após lavratura de auto de infração, assegurados o direito ao contraditório e à ampla defesa, como também a medidas administrativas, as quais poderão ser adotadas liminarmente caso envolvam a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, podendo envolver a apreensão, a retirada do tráfego ou o impedimento da saída de embarcação, conforme disposto nos art. 16 e 21 da LESTA; h) Considerando que NORMAM-13/DPC, que fixa as Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários, pautada na “International Convention on Standards of Training,*

*Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended” (CONVENÇÃO STCW-78, emendada), instrumento esse do qual o Brasil é signatário, descreve, em seu Capítulo 4 as atribuições do pessoal a bordo, em especial as dos Comandantes no tocante à segurança de suas embarcações, conforme descrito no subitem 0401 dessa Norma; i) Considerando que o País é signatário das seguintes normas e recomendações internacionais atinentes à amarração de navios: i1) Guidelines for the Design of Fenders Systems (2002) da Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC) WG33; i2) Criteria for Movements of Moored Ships in Harbors (1995) – PIANC MarCom WG24; i3) Mooring Equipment Guidelines (3ª edição - 2008) da Oil Companies International Marine Forum (OCIMF); i3) Effective Mooring (3ª edição - 2010) da OCIMF; i4) Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases (1ª edição – 2013) da OCIMF; i5) Recomendaciones para el proyecto y ejecucion em Obras de Atraque y Amarre (2012) da Recomendaciones para Obras Marítimas (ROM) 2.0-11; i6) Ações em Estruturas Portuárias, Marítimas e Fluviais (1987) da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) – Norma NBR9782; i7) British Standard Maritime Structures Part 4: Code of practice for design of fendering and mooring systems – 2014 (BS6349-4); e International Oil Tanker and Terminal Safety Guide - ISGOTT (5ª Edição); j) Considerando que as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de São Paulo (NPCP-SP) ressaltam que o Porto de Santos apresenta tráfego intenso de navios, alguns dos quais de grande porte, que o seu canal de acesso é estreito, sinuoso e pouco profundo, sendo que em cada uma de suas margens se situam complexas e importantes instalações portuárias muito próximas à linha geral do cais acostável; k) Considerando que, em função dessas características, os navios em movimento no canal (principalmente os de maior deslocamento), navegando a curta ou a média distância, no sentido transversal, dos navios atracados, devido a interações hidrodinâmicas e marolas produzidas, tendem a provocar nesses navios atracados movimentos longitudinais indesejáveis e a aproximar ou afastar a sua proa ou a sua popa do cais, exigindo, portanto, esforço dos seus cabos de amarração, podendo, caso não estejam em bom estado de conservação ou não estejam adequadamente amarrados ao cais, acarretar o seu rompimento parcial ou total e avarias nas suas estruturas e escadas de portaló; e; l) Considerando que é essencial que os agentes de navegação alertem os comandantes dos seus respectivos navios agenciados com relação aos aspectos abordados acima e quanto à necessidade de utilizarem cabos de amarração com coeficientes de resistência e*

*elasticidade compatíveis, em quantidade (lançantes e springs), dispositivo de amarração (singelos ou dobrados) e estado de conservação adequados, bem como quanto à necessidade de vigilância constante, para evitar que fiquem indevidamente brandos ou tesados, levando em conta as oscilações de alturas de maré e a operação de carga ou descarga efetuada pelo navio. Em seguida, apresentou a minuta da Resolução Conjunta, a ser subscrita pelo Diretor-Presidente da CODESP e pelo Capitão dos Portos de São Paulo, contendo os seguintes estabelecimentos: I – Que deverá haver uma efetiva fiscalização e atenção por parte dos terminais e do pessoal de bordo quanto à amarração dos navios atracados, em especial quanto ao tipo de espias e ao estado de conservação dos cabos empregados na amarração; II – Que deverá haver uma vigilância constante por parte das tripulações dos navios atracados a fim de evitar que os cabos efetivamente empregados na amarração de embarcações fiquem indevidamente brandos ou tesados em demasia, levando-se em conta as oscilações de maré bem como as operações de carga ou descarga dos navios; III – Que as tripulações a bordo de navios atracados mantenham tensões próximas nos cabos que estejam efetivamente sendo empregados e que exerçam a mesma função na amarração (springs/lançantes/traveses), a fim de evitar demasiado esforço sobre um cabo isoladamente; IV – Que os responsáveis pelos berços zelem pelas condições estruturais dos mesmos e que o cais acostável esteja livre até a distância de dois metros da linha do cais de equipamentos, acessórios e quaisquer outros obstáculos que venham a colocar em risco a aproximação segura dos navios para atracação, e que atentem também para que existam defensas em quantidade adequada, e convenientemente distribuídas entre o navio e o cais, para cumprirem o papel de proteção do navio atracado, de maneira homogênea ao longo do cais contra eventuais toques, e sem risco de exigir dos cabos de amarração do navio mais esforço do que o devido; V – Que o arranjo de amarração empregue cabos de mesmo tipo, material e bitola, sem emendas, e no mesmo estado adequado de conservação e capacidade, proporcional ao porte do navio e em quantidade compatível com as características da embarcação e do local de atracação; VI – Que sejam mantidos a bordo tripulantes e máquinas em condição de tempestivamente mudar ou reposicionar a embarcação, quando determinado pela administração do porto; VII – Proibir mudanças de posição (“puxadas”) sem a presença da equipe de amarração do respectivo berço; VIII – Recomendar a adoção de traveses e/ou semi-traveses em reforço ao esquema de atracação de navios, a fim de dar mais estabilidade à amarração e evitar ocorrências de*

*rompimento em cascata de espias, seguidas da desatracação espontânea de embarcações; IX – Recomendar que seja evitada a soltura dos cabos de amarração por ocasião da passagem de embarcações nas proximidades do navio atracado, empregando-se, como referência para o acompanhamento da movimentação no canal a “Pauta de Serviços da Praticagem de São Paulo”, disponível na página eletrônica dessa entidade; X – Em havendo o rompimento de espias, que o operador responsável pela área onde esteja operando o navio emita relatório da ocorrência, mediante preenchimento do modelo constante do Anexo “A” à presente Resolução, o qual deverá ser remetido via e-mail no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas à CODESP e à CPSP, a fim de permitir a apuração de responsabilidades; XI – Que os agentes de navegação deem ciência aos Comandantes dos navios por eles agenciados acerca do conteúdo desta Resolução, o qual se encontra resumido na cartilha constante do Anexo “B”, chamando a atenção das tripulações dos navios atracados aos pontos mais críticos de interação hidrodinâmica no canal para o elevado risco de rompimento de espias; e, XII – Que as transgressões aos procedimentos fixados nesta Resolução sujeitarão os responsáveis às penalidades passíveis de serem impostas pela AM, conforme previsto na LESTA e na RLESTA, bem como às penas elencadas no art. 47 da Lei dos Portos, porventura impostas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), quando identificado pela Codesp a inobservância deste conjunto normativo, devidamente consubstanciado em Relatório de Ocorrência Portuária (ROP) a ser encaminhado à Agência Reguladora para lavratura do Auto de Infração a fim de iniciar Processo Administrativo Sancionador, independentemente da faculdade da AP de suspender imediatamente operações que prejudiquem o funcionamento do porto. 2) Apresentação do andamento dos trabalhos do Subgrupo 2 sobre os caminhos críticos para a navegação dos navios de 366 metros no canal do Porto de Santos. Foi apresentado, naquela reunião, pelo Sr. Marcos Camargo, integrante do subgrupo 2 e representante da CPSP, apresentação sobre o status dos estudos desenvolvidos no referido grupo apresentando um resumo dos trabalhos realizados até o momento, destacando os pontos a serem considerados em relação aos Navios de 366 metros: a) Manutenção da profundidade do canal compatível com o calado máximo divulgado, aferida por LHs periódicos (3 meses): a1) Operar navios desse porte em plena capacidade requer um esforço extraordinário de dragagem e manutenção da profundidade por parte da Autoridade Portuária (calados entre 14,2 a 14,8 metros); a2) A periodicidade dos levantamentos hidrográficos (batimétrias)*

devem ocorrer em períodos não superiores a três meses, com especial atenção ao trecho mais externo do canal, devido à ocorrência de ressacas; b) Reposicionamento do fundeadouro nº 03 em proveito da segurança da navegação ; b1) O posicionamento do fundeadouro restringe o espaço de manobra para a entrada e saída no canal. Nas imediações do fundeadouro o navio não está sendo assessorado pelo Prático. b2) A eliminação desse espaço e reposicionamento dos demais fundeadouros foi apresentado à Autoridade Portuária e o assunto será discutido nas reuniões futuras; c) Alargamento do canal e reposicionamento da bóia nº 04: c1) Embora não se torne impeditivo para a manobra, é recomendável o alargamento do trecho em curva, entre as bóias 02A e 04, retornando está a uma posição já ocupada; c2) A Autoridade Portuária encontra-se em tratativas com o IBAMA e o alargamento depende de medidas compensatórias, como o engordamento de praia; d) Manutenção do balizamento: d1) É essencial que os auxílios à navegação existentes ao longo do canal estejam operando com a máxima eficiência, devidamente posicionados e dentro de suas características de projeto; d2) A Autoridade Portuária manifestou que pretende implantar um sistema de sincronização de iluminação das bóias do canal de acesso (visão de uma pista de pouso de avião); e) Travessia de balsas Santos-Guarujá: e1) Identificado a necessidade de coordenação junto à DERSA de modo que as balsas permaneçam na configuração mais apropriada por ocasião do trânsito do navio nas imediações; e2) Representante da DERSA sendo convocado para próxima reunião do GT para ampliar a discussão sobre o assunto; f) Estudos de interação hidrodinâmica em todos os berços: f1) A perturbação da massa líquida provocada pelo deslocamento do navio no canal pode trazer consequências indesejáveis aos navios atracados; f2) Intenção de ampliar os estudos de interação hidrodinâmica a todos os terminais; f3) Levantamento de custos dos estudos apresentado pela USP (CODESP e SOPESP discutindo forma de pagamento; g) Retificação do início do Canal de Piaçaguera: g1) Diminuição do tempo de manobra dos navios que irão operar no BTP; g2) A Autoridade Portuária já vem ajustando o canal ao longo das campanhas de dragagem do porto; g3) Ações mais positivas dependem de licença ambiental; h) Disponibilidade de rebocadores apropriados e treinamento de seus mestres em simulador para operarem no método requerido para a manobra: h1) Necessidade de estudo do comportamento dos rebocadores existentes no porto quando operando com navios de 366m; h2) Necessidade de treinamento dos mestres de rebocadores em simulador para operarem no método apropriado; h3) A

USP apresentou custo para treinamento em simulador; h4) Praticagem de Santos confirmou disponibilidade de ceder prático para participar das simulações. Em seguida, o Presidente passou ao item **III – ASSUNTOS GERAIS**, onde os assuntos apreciados receberam as seguintes manifestações: **III.01** – Apresentação da Portofer/Rumo – atualização do estágio das obras do pátio da entrada da cidade até o corredor de exportação. Proposição de tema: Conselheiro João Almeida – SOPESP. O Presidente do CAP passou a palavra aos representantes da Portofer/Rumo, que realizaram apresentação sobre o tema, ao final, o Colegiado agradeceu os representantes da Portofer/Rumo pelas informações prestadas. Na sequência, ocorreram vários debates sobre o tema, onde foram solicitadas as seguintes providências: a) O Conselheiro João de Almeida solicitou a Codesp informações atualizadas sobre o andamento das obras da Avenida Perimetral trecho canal 4 a Ponta da Praia; b) O Presidente do CAP, Rossano Reolon, solicitou que a referida apresentação seja encaminhada à Comissão de Agenda Temática do CAP, a fim de que aquela Comissão aponte os conflitos existentes na referida obra, e apresente na próxima reunião deste Colegiado; c) O Representante da ANTAQ, Sr. Daniel Alves, sugeriu que seja apresentado ao Colegiado, na próxima reunião, cópia do Termo de Ajustamento e Conduta – TAC firmado entre a CODESP e o Ministério Público do Estado de São Paulo, referente a revitalização do armazém 1 ao 8 do Porto de Santos. A sugestão foi acolhida por unanimidade. Ao final, o Colegiado agradeceu pelas informações prestadas, solicitando que o CD contendo a referida apresentação seja anexada a Ata. **III.02** – Apresentação da Associação Nacional dos Transportes Ferroviários – ANTF, sobre as renovações das concessões ferroviárias e seus aspectos positivos para o Brasil, Proposição de tema: Sr. Eduardo Lopes, convidado permanente. Tendo em vista a ausência justificada do Sr. Eduardo Lopes, o Colegiado transferiu a referida apresentação para próxima reunião. **III.03** – Apresentação da Receita Federal, sobre os impactos dos programas de modernização da logística portuária na competitividade do país. Proposição de tema: Conselheiro Akiyoshi Omizu. O Presidente do CAP passou a palavra ao representante da Receita Federal, Sr. Akiyoshi Omizu, que realizou apresentação sobre o tema, destacando os seguintes tópicos: a) Revisão dos objetivos – é necessário buscar o adequado equilíbrio entre a facilitação e a segurança; b) Mapa estratégico da RFB: b1) Missão – Exercer a administração aduaneira com justiça fiscal e respeito ao cidadão, em benefício da sociedade; b2) Visão – Ser uma instituição inovadora, protagonista na simplificação do sistema aduaneiro, reconhecida pela

segurança e agilidade no Comércio exterior, contribuindo para a qualidade do ambiente de negócios e a competitividade do país. Ao final, o Sr. Akiyoshi conclui, enfatizando ser necessário ter uma visão macro dos padrões de facilidade e segurança exigidos, e, a partir disso, obter o círculo virtuoso também no complexo portuário santista, a fim de obter uma ação sinérgica, como discussão conjunta sobre as atividades estratégicas de interesse local visando a melhora da logística portuária. Em seguida, o Colegiado parabenizou e agradeceu o Conselheiro Akiyoshi pelas informações prestadas, enfatizando a importância do tema visando à competitividade do país. Por fim, ocorreram várias manifestações dos presentes sobre o tema. O representante do MAPA informou que foi realizada reunião Nacional da VIGIAGRO, em Curitiba, em celebração aos vinte anos do sistema VIGIAGRO, sendo que um dos pontos a destacar foi à assinatura de um termo da OEA AGRO, em integração ao OEA já conduzida no âmbito da Receita Federal. Enfatizou ainda, a necessidade da integração dos Órgãos Anuentes junto ao referido programa e os benefícios que o mesmo trará ao Comércio Exterior. Fica registrado que o CD contendo a referida apresentação será anexado a Ata. **III.04** – Ofício nº 36.2018: - Apresentação do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação de Tráfego Portuário – SINDIPORTO BRASIL, explanando sua área de atuação para conhecimento do Conselho. Proposição de tema: Espontâneo. O Presidente do CAP passou a palavra aos representantes da SINDIPORTO BRASIL, que em princípio agradeceram o Colegiado pelo acolhimento do pedido realizado através do ofício, em seguida, foi realizada apresentação sobre o tema, destacando as seguintes informações: a) Histórico: a1) Fundado em 1973; a2) Atuação em toda Costa Brasileira; a3) 20 empresas associadas; b) 250 rebocadores de apoio portuário; c) 440 outros tipos de embarcações (lanchas/balsas/flutuantes/empurradores); d) Programação de manobras (Autoridade Portuária/Praticagem/Agentes Marítimos/terminais/Autoridades(RF-PF-ANVISA-Marinha) e empresas de rebocagem). Ao final, o Colegiado agradeceu pelas informações prestadas e foi aberta a palavra para manifestação dos presentes. O Conselheiro João de Almeida solicitou aos representantes do SINDIPORTO realizar apresentação, na próxima reunião, sobre a frota de rebocadores disponíveis X a quantidade de manobras realizadas no porto de Santos, bem como informar os tempos médios de manobras nos terminais especializados em contêineres, graneis sólidos, graneis líquidos e carga geral. Fica registrado que o CD contendo a referida apresentação seja anexado a Ata. **III.05** – Ofício nº 386/2018/DG-ANTAQ: Metodologia de Reajuste tarifário, em atendimento a Carta CAP nº 032.2018. O

Presidente do Conselho de Autoridade registra que tomou conhecimento e sugere que os Conselheiros tomem ciência e realizem críticas sobre o tema, bem como solicita encaminhar o assunto para o Superintendente de Planejamento Portuário, Sr. Luiz Carlos de Lima, a fim de que seja informado a este Colegiado a contrapartida da CODESP em decorrência do reajuste tarifário. **III.06** – Apresentações e atualizações de dados pela CODESP: Licitações, planejamento portuário, financeiro obras e execução orçamentária. Proposição de tema: ABTP. a) Apresentação dos dados relativos a proposta vencedora licitação STS13. Foi informado pela CODESP, que conforme leilão realizado na B3 em São Paulo, no dia 28/09/18, a Empresa Brasileira de Terminais e Armazéns Gerais – AGEO, foi vencedora, com o valor de outorga de 210 milhões de reais. Todo o processo de licitação foi conduzido pela ANTAQ. A Empresa vencedora irá apresentar para a ANTAQ, atendendo as disposições do edital, o plano e programa de ação para o início de suas atividades no referido terminal. A CODESP receberá o valor mensal de 116 mil reais correspondente ao arrendamento da área, e também o valor de R\$ 4,50 (quatro reais e cinquenta centavos) por tonelada movimentada. Além da outorga, a empresa terá de investir em uma capacidade estática mínima de 97,7 mil metros cúbicos no terminal, o que está estimado em R\$ 198,2 milhões. Relativamente ao tema, o Colegiado convida a empresa AGEO, para apresentar informações sobre o referido projeto, na próxima reunião. Delibera ainda, que seja enviado ofício ao Programa de Parceria e Investimentos - PPI, solicitando informações dos projetos que estão previstos para serem licitados no Porto de Santos, bem como, um cronograma de execução, contendo as informações atualizadas sobre os conflitos existentes e as etapas que restam para a evolução e efetividade dos processos. b) - Atualização do Master Plan do Porto de Santos e o planejamento do NOVO PDZ; b1) **PLANO MESTRE:** Quanto ao Plano Mestre, lembramos aos interessados que houve audiência pública em Santos no dia 22 de fevereiro/2018, onde se obteve a manifestação maciça da comunidade portuária. Naquela mesma oportunidade, além dos extensos debates que houveram, foi informado aos interessados que entre as datas 14/06 a 17/09 (já contada a prorrogação), estaria disponível no ambiente Web a versão preliminar do Master Plan, para contribuições. Hoje, com o encerramento do prazo acima referido, o processo está em análise interna, onde se deve avaliar as contribuições que sejam pertinentes. Por fim, informamos que o prazo para a publicação da versão final do Plano Mestre de Santos é 21/12/2018; b2) **NOVO PDZ:** Quanto ao PDZ, deve se ressaltar que, após a publicação da versão final do Plano Mestre, a

*Autoridade Portuária terá 10 meses para apresentação do documento. Nada sendo apresentado, a Secretaria Nacional de Portos, acionará a Agência Reguladora para as providências de estilo. Entretanto, seria de bom alvitre que a CODESP apresentasse ao CAP, pelo menos o que projeta para seu desenvolvimento, uma vez que o documento denominado PDZ, é o planejamento local do Porto e é de vital importância. Em seguida, o Presidente do CAP passou a palavra aos representantes da CODESP, que realizaram apresentação sobre como a Codesp está planejando o desenvolvimento do PDZ. Ao final, o Colegiado agradeceu pelas informações prestadas, e tendo em vista a importância do tema, solicitou que o Grupo responsável pelo assunto atualize sempre este Conselho, a fim que seus membros possam cooperar na finalização dos trabalhos, para posterior encaminhamento à SNP. Em seguida, o Conselheiro Eliezer sugeriu discutir mais pontualmente sobre o tema na Comissão de Agenda Temática - CAT. Colocada em votação a sugestão foi acolhida por unanimidade, ficando definido que o Superintendente de Planejamento Portuário, Sr. Luiz Carlos de Lima, será o ponto de contato para o agendamento de reuniões sobre PDZ na referida Comissão. c) Atualização sobre a definição da Poligonal do Porto de Santos. Foi informado pelo Presidente do Conselho e atual Diretor responsável pela área que define as poligonais, que o processo se encontra em fase recursal, no período compreendido entre 02/10 a 11/10, sendo que existe a possibilidade de prorrogação, haja vista a complexidade dos recursos apresentados, entendendo que o momento não é oportuno para discussão. Após, ação seguinte será a análise dos recursos no lapso temporal compreendido entre 12/10 a 10/11, com a possibilidade de prorrogação, caso seja necessário. Em nada sendo, o processo seguirá seu curso normal até a Casa Civil. Lembramos que todas as informações pertinentes são públicas e estão contidas no site: <http://www.transportes.gov.br/poligonais/106-poligonais-portos/6756-poligonais-santos.html>. d) Apresentação por parte da CODESP da quantidade de berços ociosos/inoperantes e o que está sendo planejado para mudança desse quadro. Relativamente ao tema, foi informado pela CODESP que os armazéns 1 ao 5 inexistem comercialmente ou mesmo como apoio portuário, visto que não há profundidade nesse trecho. Quanto aos armazéns 6 ao 9 há pouca profundidade e impossibilidade de dragagem, prestam-se somente algum apoio portuário para batelões, dragas e balsas, além do navio da USP. Entre os armazéns 10 e 11, estão com 5 e 6 m de calado respectivamente, está o navio de abastecimento “Amalthia” da Transpetro que também necessita de pouco calado. O*

armazém 12 encontra-se interditado para qualquer atividade. Apenas do armazém 12-A em diante o cais caracteriza-se como comercialmente operacional. O Colegiado tomou conhecimento e solicitou que o Diretor de Relações com o Mercado e Comunidade, Sr. Cleveland Sampaio Lofrano, seja convidado para explicar sobre o tema, na próxima reunião, em virtude das informações prestadas pela área responsável, não atenderem ao solicitado por este Conselho. e) Atualização obras entrada de Santos e repotencialização da Av. Perimetral no Guarujá; e1) Relativamente as obras da entrada de Santos, fica registrado que devido ao tema não ter evoluído em comparação a última apresentação realizada neste colegiado, o Conselho solicita aos representantes da CODESP que o tema retorne, assim que haja evolução, para nova apreciação; e2) Quanto a Avenida Perimetral no Guarujá, foi informado que ainda se encontra na dependência da SPU para desapropriar imóveis localizados na região. Com a palavra, o Sr. Jairo de Almeida Lima Neto, representante do Guarujá, solicitou apoio do CAP para cooperar junto as autoridades nas tratativas que darão continuidade no processo da referida obra. O Presidente do CAP se comprometeu a verificar o andamento do tema na SNP, informando que já foi solicitado a inclusão na Loa de 2019 o valor de a liberação da quantia de 35 milhões na desapropriação dos terrenos. Ao final, o Colegiado agradeceu pelas informações prestadas, solicitando que o CD contendo a referida apresentação seja anexado a Ata; f) Relatório financeiro do total de investimento no VTMS (RECEBIDO x APLICADO) e Apresentação execução orçamentária da CODESP dos últimos 5 anos. A pedido do Diretor Financeiro da CODESP os referidos temas serão apresentados ao Colegiado na próxima reunião. **III.07** – Carta s/nº, datada de 01/10/2018, enviada pelo Sr. Bruno Dias Pereira, representante dos Terminais de uso privado que compartilham o canal do Porto de Santos – ATP, por meio da qual comunica sua renúncia como convidado permanente neste CAP, tendo em vista o seu desligamento da Embraport - Empresa Brasileira de Terminais Portuários S/A. (DP World Santos). O Conselho de Autoridade Portuária registra que tomou conhecimento e deixa registrado seu reconhecimento aos relevantes serviços de interesse público prestados durante a sua permanência neste CAP, como representante dos Terminais de uso privado que compartilham o canal do Porto de Santos – ATP, desejando sucesso em sua nova missão. **III.08** - Informações dos componentes do CONSAD indicados pelo CAP. O Presidente do CAP passou a palavra ao Sr. Marcio Calves, representante do CAP no Conselho de Administração da CODESP, que fez um breve relato da última reunião daquele

*Colegiado, ocorrida no dia 25/09/2018, destacando as seguintes informações: a) Foi a última participação do Conselheiro João de Andrade, como representante dos Trabalhadores no CONSAD, indicado pelo CAP, onde permaneceu por 17 anos naquele Colegiado, onde foi substituído pelo Sr. Hélio Azevedo, escolhido através de processo eleitoral, conforme legislação vigente. Presente na reunião, o Conselheiro Joao de Andrade Marques, agradeceu ao Conselho de Autoridade Portuária, pela sua indicação no Consad, enfatizando que durante seu mandato sempre procurou a melhor solução para o Porto de Santos.; b) O CONSAD decidiu revogar o Chamamento público para formação do Comitê de Auditoria, tendo em vista a falta de experiência profissional dos qualificados para realizar os trabalhos do referido Comitê, salientando ainda, que foi decidido realizar a seleção, através de currículos de profissionais com maior experiência na área, que serão enviados para análise do CONSAD; c) Quanto ao VTMISS, enfatizou que o projeto está muito atrasado, sendo que CONSAD tomou as seguintes providências: c1) solicitou à DIALOG, gestora do contrato, que convide representante do Consórcio INDRA VTMISS Santos, para explanar sobre o ponto de vista da referida empresa sobre o projeto VTMISS, na próxima a ser realizada em 31/10/2018. Informou que o Conselheiro João de Almeida acompanhará o Relato do representante do consorcio INDRA, como convidado do CONSAD; c2) Solicitou à DIREXE, que acolha a sugestão apresentada pelo representante da SNP no que diz: “A negociação com o Exército Brasileiro não seja mais realizada diretamente pela CODESP, mas sim pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil em Brasília, diretamente com as instâncias competentes do Ministério da Defesa e do Comando Geral do Exército”; d) com referência ao Contrato Emergencial de Manutenção e Operação de Itatinga, tendo em vista ter sido pautado para apreciação do CONSAD com cinco dias de antecedência do seu término, o Colegiado decidiu não aprovar a referida contratação, conforme apresentada, deliberando que a Direxe providencie a elaboração de contrato emergencial, com duração de três meses, cujo valor seria de responsabilidade da Diretoria, a ser realizado com a empresa MPE Engenharia e Serviços S/A., com inclusão de cláusula rescisória para tão logo seja realizada nova contratação de serviços de mesma natureza, tendo em vista não haver tempo hábil para buscar outra empresa com expertise para realização dos serviços a serem executados em Itatinga. Paralelamente, solicitou que seja dada sequência no processo licitatório para contratação de empresa especializada na prestação dos serviços de operação, manutenção e conservação dos equipamentos e instalações da Usina Hidrelétrica de Itatinga e linha de*

*transmissão Itatinga-Santos do Porto de Santos. Solicitou também, que seja aberto processo disciplinar para apurar eventuais responsabilidades pela não conclusão de processo licitatório em prazo razoável.* **III.09** – Sumário Executivo da Reunião 65ª CLAPs, de 24/09/2018, contendo os pontos de destaque para conhecimento do CAP. O Conselho de Autoridade registra que tomou conhecimento. Na sequência, o Presidente passou ao item **IV – OUTROS ASSUNTOS**, onde foram registradas as seguintes manifestações: a) O Conselheiro João Almeida sugeriu que seja convidado, para próxima reunião, o Sr. Leopoldo Figueiredo, responsável pela coordenação da visita técnica na Santos Export, realizada na Espanha/Gibraltar e Marrocos, a fim de que seja apresentado ao colegiado um comparativo da gestão das Autoridades Portuárias desses países com a Autoridade Portuária de Santos. A sugestão foi acolhida por unanimidade; b) O Colegiado solicitou a sua Secretaria Executiva que prepare um release da atuação e dos serviços executados pelo CAP em 2018, para que seja apresentado na reunião a ser realizada em 14/12/2018. Não havendo outras manifestações, passou ao item **IV – ENCERRAMENTO**, onde agradeceu a todos pela presença, fixando a data da próxima reunião ordinária para o dia 23 de novembro de 2018, às 09h00min, na Sala de reuniões na Sede do CAP, determinando a lavratura da presente Ata.

Rossano Reolon  
**PRESIDENTE**

Hilário Seguin Dias Gurjão  
**CONSELHEIRO**

Akiyoshi Omizu  
**CONSELHEIRO**

Érica Cristina Santos Carvalho  
**CONSELHEIRA**

Eliézer Giroux  
**CONSELHEIRO**

João Batista de Almeida Neto  
**CONSELHEIRO**

Martin Aron



**CONSELHEIRO**

José Edgard Laborde Gomes  
**CONSELHEIRO**

João de Andrade Marques  
**CONSELHEIRO**

Robson Gama dos Santos  
**CONSELHEIRO**

Jorge Leite dos Santos  
**SECRETÁRIO-EXECUTIVO**