

**CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA - CAP
PORTO DE SANTOS
ATA DA 424ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA**

Aos quatorze dias do mês de dezembro 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 quadingentésima vigésima quarta Reunião Plenária ordinária do Colegiado. Estiveram presentes os **Representantes do Poder Público**: Rossano Reolon, pela SNP; CMG Daniel Américo Rosa Menezes, pela Autoridade Marítima; Reinaldo Augusto Angelini e Cleiton Alves dos Santos João Simões, pela Receita Federal; Luiz Fernando Garcia da Silva e Hilário Seguin Dias Gurjão, pela Autoridade Portuária; Érica Cristina Santos Carvalho, pela ANVISA; Omar Silva Júnior, pela Prefeitura de Santos. **Os Representantes da Classe Empresarial**: João Batista de Almeida Neto, pelo SOPESP; Martin Aron, pela ACS e José Edgard Laborde Gomes, pela ABTRA. **Os Representantes dos Trabalhadores Portuários**: João de Andrade Marques, pela FNP; José Cavalcanti Pessoa e Wagner Moreira Gonçalves, pela FENCCOVIB. Estiveram ausentes os Conselheiros André Minoru Okubo e Rejane Matias Rodrigues, pelo VIGIAGRO; Eliezer da Costa Giroux e Regis Gilberto Prunzel, pela ABTP; Sandra Aparecida Gimenes Previatti, pela AEB; Robson Gama dos Santos, pela FNP; Marlos da Silva Tavares, pela ABTRA, sendo que todos justificaram suas ausências. Compareceram também, como convidados permanentes, os Srs. Flavio Spina Junior, representando a ANTAQ, Márcio Calves e Hélio Marques Azevedo, representantes da Classe Empresarial e dos Trabalhadores do CAP, no CONSAD, respectivamente, e Miguel J. Sealy, representante da ABTL. Compareceram ainda, como convidados, o Srs. José Alfredo de Albuquerque e Silva, Diretor de Relações com o Mercado e Comunidade da CODESP; Jairo Almeida, representante da Prefeitura do Guarujá; Viriato do N. Geraldês, representando a Praticagem; José Manoel Gatto, Claudio Bastos, Arnaldo Barreto e Isnardo Ramalho Villarrol, representantes da CODESP. Havendo número legal, foram abertos os trabalhos, e tendo como Secretário Executivo, Jorge Leite dos Santos, e apoio do Técnico Portuário Reginaldo

Brito de Lima. Em seguida, o Presidente passou ao item **I – ABERTURA**. Foi submetida aos Conselheiros as Atas das 422ª e 423ª Reuniões extraordinária e ordinária, respectivamente, que lidas e achadas conforme, foram devidamente assinadas pelos presentes. Na sequência, tomaram posse no Conselho de Autoridade Portuária de Santos, os representantes do Poder Público, indicados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, **Srs. Reinaldo Augusto Angelini (Titular) e Cleiton Alves dos Santos João Simões** (Suplente), indicados através da portaria nº 4094, de 12/12/2018, do Excelentíssimo Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, publicada no DOU em 13/12/2018. Aproveitando a oportunidade, o Colegiado dá as boas-vindas aos novos membros eleitos, desejando sucesso em suas gestões neste Conselho, e na sequência, o Presidente do CAP, em nome do Conselho, homenageou agradeceu o ex-Conselheiro Akiyoshi Omizu pelos relevantes serviços prestados durante seu mandato neste Colegiado, desejando que aproveite sua merecida aposentadoria após anos de dedicação aos trabalhos realizados durante sua carreira profissional. Dando sequência a pauta do dia, o Presidente passou ao item **II – ORDEM DO DIA**: Os assuntos apreciados receberam as seguintes manifestações: **II.01 – Apresentação dos trabalhos desenvolvidos pela Comissão do Modal Aquaviário do Porto de Santos – COMAPS**, bem como do relatório de sua 6ª Reunião - Coordenador: CMG Daniel Américo Rosa Menezes. *O Presidente do CAP passou a palavra ao representante da Autoridade Marítima e Coordenador da COMAPS, CMG Daniel Américo Rosa Menezes, que realizou um relato sobre a 6ª reunião da Comissão ocorrida no dia 04/12/2018, destacando informações dos trabalhos realizados sobre os “caminhos críticos” para a navegação dos navios de 366 metros no canal do Porto de Santos. Foi realizada, naquela reunião, apresentação destacando as seguintes informações dos 5 (cinco) subgrupos do GT, conforme especificado a seguir: 1) Revisão das áreas de fundeio (**Coordenação a cargo da SEVTM**): Foi apresentada uma proposta para alteração das áreas de fundeio, a fim de resolver 3 problemas simultaneamente: a) Presença de navios fundeados na área em “V” invertido da área de fundeio nº 3, o que dificultaria a aproximação e saída de navios de grande porte do canal; b) Conflito da área de fundeio nº 5 com a Área de Proteção Ambiental (APA) Marinha Litoral Centro; c) Superposição de áreas de deposição de sedimentos com áreas de fundeio. No entanto, vislumbrou-se a possibilidade de inversão da área 3 (destinada a navios com programação definida de atracação para as próximas 24 horas) com a área 6 (destinada a navios em quarentena). Uma vez que as*

medidas dessas áreas são diferentes, haveria a necessidade de alargar o paralelogramo da área 6 na direção Sudoeste e deslocá-la para oeste, a fim de evitar a superposição com área de depósito de sedimentos. Ao final, a Praticagem solicitou a supressão da parte situada ao norte do paralelo 24°05'S na área 3, a fim de assegurar uma maior área de manobra para os navios de 366m na entrada e saída do canal. 2) Dragagem de aprofundamento do canal, sobrelargura da parte externa do canal em curva no trecho entre as boias 2A e 4 e Alargamento da bacia de manobra nos acessos à BTP e à EMBRAPORT (**Coordenação a cargo da GECAM**): a) ALARGAMENTO DO CANAL: a1) Alargamento do canal de acesso, principalmente no trecho de curva, entre as bóias 1 e 5 (2 e 4). De acordo com o PIANC / ABNT 13246, para navios com essas dimensões, recomenda-se aproximadamente 1 comprimento de navio na seção curva do canal. Não apenas a largura do canal é importante, mas também a dragagem efetuada em relação ao eixo do canal, considerando os alinhamentos "A" e "B" atualmente existentes. a2) Alargamento da bacia de evolução do terminal da Embraport na área leste, necessidade de dragagem de manutenção em alguns pontos. Foi comentado que esta dragagem já foi autorizada pelo IBAMA e está em curso; b) ADEQUAÇÃO DA GEOMETRIA DO CANAL DE ACESSO À BTP. Foi identificada a necessidade de obtenção de licença prévia do IBAMA para a realização de estudos sobre as formas de proteção e de estabilização da região de mangue e do cais do Saboó. Apresentou dados das corridas de simulação de trânsito no Canal com a Ponte do Guarujá e do relatório da Praticagem sobre as manobras na bacia da BTP, na qual se constatou a necessidade de uma dragagem na parte norte dessa bacia de evolução, já sugerida pela Praticagem por ocasião dos estudos da USP para a BTP, em especial se a ponte vier a ser construída; 3) Batimetria e balizamento do canal (**Coordenação a cargo da GEDRA**). A batimetria do canal identificou 31 hot spots (com presença de rochas), que foram divididos em trecho A, em frente à Ilha de Barnabé, trecho B, em frente à Fortaleza de Itapema, e trecho C, em frente ao Terminal Marítimo de Passageiros CONCAIS. A Secretaria Nacional de Portos (SNP) e a Codesp estudam a metodologia a ser empregada na remoção dessas rochas; 4) Interação hidrodinâmica, preparação dos rebocadores (material/treinamento), levantamento da capacidade do canal e dos impactos operacionais, recuperação do estudo "Santos 17" (**Coordenação a cargo da GEPDA**): a) INTERAÇÃO HIDRODINÂMICA: Proposta comercial da USP para realização de estudos complementares sobre esse tema foi encaminhada pela Codesp à Sopesp, porém ainda pendente de uma tomada de decisão. b) REBOCADORES E

TREINAMENTO: b1) Necessidade de estudo do comportamento dos rebocadores existentes no porto quando operando com navios de 366m; b2) Necessidade de treinamento dos mestres de rebocadores em simuladores para operarem no método indireto ou semi-direto; b3) A USP apresentou custos para treinamento em simuladores; e b4) Praticagem Santos confirmou possibilidade de ceder práticos para participarem dessas simulações na USP. A proposta da TPN-USP 2018/2019 prevê a realização de 2 campanhas de simulação para avaliação de métodos avançados de rebocagem (arrasto transversal, método indireto) com participação de práticos e comandantes de rebocadores com o objetivo de avaliar a efetividade destas medidas no controle de velocidade de navios contêineres/graneleiros de grande porte e treinamento e discussão de alternativas. Somente a armadora MAERSK apresentou dados solicitados pelo Coordenador do GT 366, sendo que o grupo identificou a necessidade de que os demais armadores também participem da discussão, a saber: a) Squat estimado: 50cm (8 nós) e 55cm (9 nós); b) Folga sob a quilha (FAC): 1,36m; c) Calado Operacional: 15m (para navegação em qualquer maré); d) Canal deveria ser dragado a 16,5m; e) Previsão de 2 escalas semanais (Rotas Sul e Norte). Observações: 1) Manifestaram preocupação com a elevação considerável de custos operacionais em razão da substituição do Bunker por Óleo Diesel S-10 de baixo teor de enxofre; 2) Externaram preocupação com o ônus da dragagem de aprofundamento recair sobre as empresas que operam porta-containers (a tarifação portuária encontra-se no presente momento em consulta pública pela ANTAQ); 3) Importância de retenção das receitas do Porto de Santos em proveito desse porto. A partir dos dados apresentados pela MAERSK o grupo produziu uma comparação entre os navios de 333m e 366m de loa, concluindo que um 366 ganha aproximadamente 700 TEUS adicionais para um calado de 14.5m em relação ao 333 e que o 366 com calado de 14.5m atinge um nível de carregamento de 89% (há uma perda de cerca de 1.700 contêineres em relação ao calado de 15m). Comentou que a FAC mínima calculada para o software DUKC era de apenas 0,25m no canal e 0,9m em mar aberto e que o estudo da USP indica, em termos de análise custo-benefício, uma profundidade recomendada para o canal entre 16,2m e 16,7m. Relativamente as alterações nas NPCP-SP (velocidade no canal/cruzamento/espacamento entre embarcações / plano de contingência / posicionamento das balsas Santos-Guarujá, está sob a Coordenação da CPSP. Quanto ao tema, foi informado que o Subgrupo está se pautando em um expediente da Prefeitura de Guarujá que diz respeito sobre às sugestões de alterações, sem fundamentação técnica,

que no entendimento da referida Prefeitura deveriam ser feitas para evitar eventuais acidentes aquaviários na área das travessias das balsas entre Santos/Guarujá. Isto posto, o Sr. CF Marcos Camargo comunicou, naquela reunião, que o tema será tratado internamente na CPSP e que no momento oportuno, caso necessário, a Capitania dos Portos de São Paulo irá adotar as devidas providências. Foram prestadas ainda, as seguintes informações sobre os encaminhamentos da reunião de 28/11/2018 do Subgrupo 2: 1) Foi solicitado ao representante do SINDIPORTO o seguinte diagnóstico das empresas que operam rebocadores em Santos: a) Tipos de rebocadores existentes e características operacionais mais relevantes (mormente o valor do Bollard Pull de cada embarcação); b) Portos onde estão localizados outros rebocadores que poderiam ser trazidos para Santos a fim de manobrar os navios de 366m; c) Aquisições/transferências planejadas e em curso de novos tipos de embarcações; d) Quantos e quais rebocadores e mestres, por empresa, estariam aptos a manobrar os navios de 366m de LOA nos métodos indireto e/ou semi-direto. Foi informado ainda, naquela reunião, que o SINDIPORTO forneceu dados dos rebocadores no Porto de Santos (houve discrepâncias com relação ao valor do Bollard Pull e quanto aos rebocadores que operam no canal com relação a levantamento feito pela Codesp junto às empresas) e informou que as empresas que prestam serviços de apoio ao complexo portuário santista possuem plena condição de atender as demandas futuras com o advento das operações dos navios com LOA de 366 metros. Contudo, para melhor definição da frota a ser empregada e/ou estudos de movimentação e possíveis investimentos, as associadas necessitam de maiores informações sobre: a) O número de navios que poderão demandar e seus terminais; b) o término das simulações para definição de quais equipamentos efetivamente serão utilizados; c) a frequência mensal estimada e tempo efetivo das manobras de atracação e desatracação; e que as empresas possuem mestres experientes e habilitados a operar nos métodos indireto, reverso e transversal, quando necessário; 2) Foi considerado “caminho crítico” para o desenvolvimento dos trabalhos do Grupo o levantamento das seguintes informações acerca dos navios de 366m de LOA, a fim de permitir a elaboração de um cronograma-tentativo de trabalho: a) Previsão de demanda diária/mensal de navios; b) Nível de carregamento na chegada e saída; c) Calado operacional dessas embarcações; d) Squat, Folga sob a Quilha e Velocidade para trânsito no canal; e) Locais de atracação; f) Condições de manobra; g) Moldura temporal (estimativa). Concluindo, foi comentado que o estudo e pesquisa de obras para a otimização

morfológica, náutica e logística do canal de acesso do Porto de Santos, produzido pela USP, identificou que o impacto da dragagem na erosão da Ponta da Praia foi de somente 4 a 7%, falou sobre a projeção da frota concluindo que a análise aponta que o cenário ótimo é implantar o cenário 15kTEU o mais rápido possível, e o cenário irrestrito em 2030 (ficando interessante a partir de 2026). Ressaltou ainda que a análise aponta também que os benefícios associados aos porta-contêineres são pouco superiores aos de granéis vegetais (60% contra 40%, respectivamente) e que na estrutura atual, os benefícios do cenário ótimo são auferidos principalmente pelos armadores e donos da carga, enquanto os custos são arcados pela CODESP e pelos terminais. Comentou ainda, que os estudos ora em curso no âmbito da Autoridade Portuária estão focados em uma dragagem de aprofundamento que levaria o canal para 16m, a fim de receber navios de 366m de 14.000 TEU com calado de 15,5m com 1m de maré e que, portanto, há que haver uma apresentação do assunto à Diretoria da Codesp e uma posterior discussão com os armadores, a fim de que se chegue a um consenso. Após a apresentação, ocorreram os seguintes registros, naquela reunião: a) O Relator da COMAPS, CMG Daniel, informou que em conversa informal com representante do Ministério Público Federal tomou conhecimento que a colocação de bags e a atuação de rebocadores desde o início do canal de navegação seriam algumas das condicionantes impostas pela MPF. Revelou ainda, que irá se reunir com um Procurador da República para verificar o andamento do assunto e solicitou que os subgrupos da COMAPS considerassem as requisições do Ministério Público Federal. Com a palavra o Sr. Marcelo Villas-Bôas informou que o Sr. André Bueno da Silveira, Procurador da República e representante do MPF assistiu uma apresentação sobre os trabalhos desenvolvidos pela COMAPS na 423ª Reunião Plenária do CAP, ocorrida no dia 23/11/2018, e que está agendando a realização de uma nova apresentação para os demais Procuradores lotados no MPF em Santos, destacando as vantagens competitivas para a balança comercial brasileira com a vinda dos navios de 366m para o porto de Santos; b) O representante do IBAMA, informou que o terminal da DP World (atual denominação da EMBRAPORT) possui um estudo aprovado para dragar seu berço para 16 metros de profundidade, porém que no momento a metragem autorizada é de 14.2 metros; c) O Relator da COMAPS, CMG Daniel, solicitou que sejam repassados à Capitania dos Portos de São Paulo as posições exatas dos 31 (trinta e um) hot spots identificados pela batimetria, bem como o estudo da metodologia de fragmentação dos referidos hot spots em desenvolvimento pela Secretaria Nacional de Portos e pela CODESP.

O Coordenador do Subgrupo 2 se comprometeu a retransmitir a solicitação às Gerências de Dragagem e de Controle Ambiental da CODESP; e, d) O representante do SOPESP, destacou a necessidade do maior envolvimento dos representantes dos armadores de navios, bem como da definição do tipo de navio a ser considerado, juntamente com o conhecimento do efeito squat e profundidade necessária, para que posteriormente o governo federal informe se irá realizar a profundidade necessária para o recebimento do navio. Na sequência o Sr. Marcelo Villas-Bôas informou que já identificou essas necessidades e que está solicitando que a Diretoria da CODESP trate do tema junto com os armadores. Ao final da explanação sobre o tema, o Presidente do CAP agradeceu o CMG Daniel e também o Sr. Marcelo Santiago Villas Boas, pelas informações prestadas, parabenizando a Comissão pelos excelentes trabalhos realizados até o momento, enfatizando a importância do tema para a Comunidade Portuária. Na sequência, ficou acordado com o representante da Praticagem, presente na reunião, Sr. Viriato do N. Geraldês, verificar a possibilidade de apresentação sobre Calado Dinâmico – Sistema REDRAFT, na próxima reunião. Prosseguindo, o CMG Daniel, sugeriu à CODESP que assim que assinada a resolução que estabelece recomendações e procedimentos para amarração de navios nos berços de atracação do porto de Santos, seja realizado um Workshop para divulgar o tema à Comunidade Portuária. Com a palavra, o Presidente do CAP solicitou que a CODESP envie esforços para que a referida resolução seja assinada até a segunda quinzena de janeiro. Na sequência, o Presidente passou ao item **III – ASSUNTOS GERAIS**, onde foram registradas as seguintes manifestações: **III.01 – Apresentação do status da implementação e dos resultados alcançados com o Projeto de Modernização da Gestão Portuária – PMGP no âmbito da CODESP.** O Presidente do CAP, Rossano Reolon, passou a palavra ao Sr. José Alfredo de Albuquerque e Silva, Diretor de Relações com o Mercado e Comunidade da CODESP, que fez um breve relato sobre o tema e passou a palavra ao Sr. Claudio Bastos, técnico da CODESP, que realizou apresentação sobre o tema, destacando as seguintes informações: a) **Objetivos do Projeto:** a1) Implementar boas práticas empresariais, através do mapeamento e melhoria dos principais processos de negócio da Codesp; a2) Alavancar a gestão da empresa e conseqüentemente, fomentar a melhoria dos principais indicadores operacionais do Porto de Santos. b) **Principais Produtos:** b1) Criação de um Portfólio de mais de 200 indicadores, separados em 4 categorias (Política Setorial, Estratégicos, Táticos e Operacionais); b2) Mapeamento de 17 Macroprocessos e 63 processos de negócio; c)

Otimização da força de trabalho: c1) Redução no percentual de horas extraordinárias em relação ao total da folha de pagamentos - 40,28% em dois anos; c2) Redução de 11,2% na Folha de Pagamentos, somente em 2017. d) **Impactos na Folha de Pagamentos;** e) **Ganhos em Gestão Ambiental:** e1) Maior evolução anual do **Índice de Desempenho Ambiental – IDA** em 2017 (Prêmio ANTAQ); f) **Ganhos em Governança Corporativa:** f1) Obtenção do Nível 1 no segundo ciclo (conformidade) e Nível 2 no terceiro ciclo (efetividade) do Indicador IG-SEST, equiparando-se às empresas estatais referência em Governança Corporativa no Brasil; g) **Alinhamento aos Órgãos Superiores:** g1) Percentual de atendimento às metas de gestão trimestrais definidas pela Secretária Nacional de Portos (SNP/MTPAC); g2) Honorário Variável Mensal (HVM); h) **Resultados Operacionais:** h1) Aumento da produtividade média dos terminais portuários, acompanhado de um aumento na Consignação Média (carga movimentada por navio); i) **Resultados Operacionais:** i1) Equilíbrio da matriz de transportes do Porto de Santos, com uma redução gradativa da “dependência” do modal rodoviário; j) **Dificuldades encontradas:** j1) Ferramental de gestão disruptivo para os padrões da Codesp em 2014; j2) Enfrentamento de resistências Internas; j3) Grande volume de treinamento a ser cumprido (falta de orçamento); j4) Definições de sistemas e infraestrutura tecnológica. Ao final da apresentação o Conselho de Autoridade Portuária agradeceu pelas informações prestadas e parabenizou a equipe da Autoridade Portuária pelos resultados alcançados com o PMGP no âmbito da CODESP, solicitando atualização trimestral sobre o tema, bem como que a apresentação seja encaminhada a todos os Conselheiros. Fica registrado que o CD contendo a referida apresentação será anexado a Ata. **III.02 – Apresentação da Estrutura Tarifária Padronizada das Administrações Portuárias e Procedimentos para Reajuste e Revisão de Tarifas em estudo pela ANTAQ;** Apresentação do tema: CODESP. O Presidente do CAP, Rossano Reolon, passou a palavra ao Sr. José Alfredo de Albuquerque e Silva, Diretor de Relações com o Mercado e Comunidade da CODESP, que fez um breve relato sobre o tema e passou a palavra ao Sr. Isnardo R. Villarroel, técnico da CODESP, que realizou apresentação sobre o tema, destacando os seguintes tópicos: a) Reajustes tarifários recentes; b) Legislação tarifária; c) Metodologia atual; d) Nova metodologia em estudo; e) Plano de contas padrão; f) Sistema de Custeio Padrão; g) Reajuste tarifário com comparativo. Ao final da apresentação o Conselho de Autoridade Portuária agradeceu pelas informações prestadas e solicitou que a apresentação seja enviada na íntegra aos Conselheiros. Tendo em vista que os terminais

*estão dispostos a entrar na justiça quanto à implantação do reajuste tarifário, ocorrido este ano, o Presidente Rossano Reolon, sugeriu ao representante do SOPESP que analise com mais calma tal medida pode entender ação precipitada. Além disso, solicitou ainda que a classe empresarial, verifique no lapso temporal compreendido entre 3 (três) a 6 (seis) meses, se haverá melhoria nos resultados e se a prestação do serviço, atingirá um nível elevado, comparando-se ao atual. Após a adoção de tais medidas a Sopesp atue da forma que melhor lhe convier. Com a palavra, o Representante da SOPESP, Joao Almeida, informou que levará o pleito do Presidente ao Conselho Diretor do SOPESP. Fica registrado que o CD contendo a apresentação será anexado a Ata. **III.03** – Carta CAP 039.2018, de 29/10/2018, encaminhada a Autoridade Portuária, por meio da qual solicitou informações atualizadas sobre o andamento das obras da Avenida Perimetral da margem direita, no trecho entre o canal 4 e Ponta da Praia. O Conselheiro e Diretor de Engenharia da CODESP, Sr. Hilário Gurjão, informou que a obra foi retomada no dia 12/12/2018, enfatizando que ainda não está no ritmo ideal. Foi solicitado a empresa atualização do cronograma, e assim que concluído, será apresentado para o SOPESP. **III.04** – Carta CAP 045.2018, de 29/11/2018, encaminhada à Diretoria de Operações Logística da Autoridade Portuária solicitando apresentação de informações atualizadas sobre o Projeto VTMISS/Consórcio INDRA VTMISS exibida recentemente na reunião do CONSAD. Propositor do tema: Sr. Márcio Calves, representante da classe empresarial do CAP no CONSAD/CODESP. Tendo em vista, que a Diretoria Executiva da CODESP, reconheceu a nulidade do aditivo contratual celebrado com o Consórcio INDRA, devido ao fato de ter sido assinado fora de seu prazo de vigência, o Sr. Marcio Calves solicitou a retirada deste tema da pauta. Aproveitou a oportunidade para informar que a área técnica da CODESP já está trabalhando na estruturação de um novo processo licitatório. Por fim, parabenizou a Diretoria da CODESP, por ter solicitado a abertura de PAD, para apurar responsabilidades pela perda do prazo contratual. Em complemento o Presidente Rossano Reolon, menciona que, caso o ou os responsáveis não estejam mais atuando na Codesp e se, comprovado que seus atos culminaram na ruptura do contrato que tinha por objeto a instalação do VTMISS, a Companhia pode e deve buscar a responsabilização dos eventuais responsáveis na Justiça. Até mesmo porque um novo procedimento licitatório trará ônus à Codesp. **III.05** - 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 das reuniões daquele Colegiado, ocorridas no mês de novembro e dezembro, destacando as seguintes informações: 01) Foi apresentada ao CONSAD a Carta s/nº, de 28/11/2018, encaminhada pelo Diretor Administrativo Financeiro, Francisco José Adriano, informando sobre sua renúncia do cargo de Diretor, a partir do dia 29/11/2018, alegando razões de ordem pessoal. 02) Foi eleito para ocupar o cargo de DIRETOR DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS da Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, o senhor Eugênio Carvalho, funcionário de carreira da Autoridade Portuária. 03) Foi aprovada, a indicação do Sr. Gustavo de Oliveira Gallardo, como Superintendente de Auditoria, o Sr. Gustavo é funcionário de carreira da CGU. 04) Informou, que o presidente da CODESP, Luiz Fernando, anunciou a implantação do sistema Docas Digital, onde todos os documentos irão tramitar digitalmente na Companhia. 05) Relativamente aos serviços de dragagem sob responsabilidade da SEP, onde o contrato vence no dia 07/01/2019, relatou que a Codesp recebeu ofício daquela Secretaria, informando que o contrato será aditado por mais sete meses. Relativamente ao tema Dragagem, o Conselheiro João Almeida, solicitou a retomada dos serviços do Comitê que trata do assunto sobre os serviços de Dragagem de Berços, principalmente quanto ao Cronograma de sintonia entre os terminais e a CODESP. Presente na reunião o Conselheiro Hilário tomará as devidas providências visando a retomada dos trabalhos do Comitê. 06) Foi aprovada a contratação direta, por dispensa de licitação, da empresa JC SOLUÇÕES SERVIÇOS E CONSTRUÇÕES LTDA., tendo em vista a apresentação realizada pela equipe técnica de Engenharia da CODESP, contendo informações das obras emergenciais de contenção e estilização por fuga de materiais sob as tubulações adutoras na Usina Hidrelétrica de Itatinga. Com a palavra, o Conselheiro Hilario Gujão, informou que irá realizar apresentação sobre o tema na próxima reunião. **III.06** – Sumário Executivo da Reunião 67ª CLAPs, de 21/11/2018, contendo os pontos de destaque para conhecimento do CAP. O Conselho de Autoridade Portuária registra que tomou conhecimento. **III.07** – Relatório das ações do CAP/Santos no ano de 2018. O Conselho de Autoridade Portuária registra que tomou conhecimento e solicita que o referido relatório seja publicado no site da CODESP. **III.08** – Calendário de reuniões do CAP para o ano de 2019, mantendo-se, sempre que possível, a previsão das reuniões ocorrerem na últimas sextas-feiras do mês. O Conselho aprovou o Calendário anual para as reuniões a serem

realizadas no ano de 2019, conforme a seguir: 18/01, 22/02, 29/03, 26/04, 31/05, 28/06, 26/07, 30/08, 27/09, 25/10, 29/11 e 13/12, todas com início às 09:00hs. Em seguida, o Presidente passou ao item **IV – OUTROS ASSUNTOS**, onde foram registradas as seguintes manifestações: 1) o Sr. Marcio Calves demonstrou sua preocupação quanto à situação crítica dos berços 5 e 6 da Alemoa. Relativamente ao tema, o Diretor de Engenharia da Codesp, Hilário Gurjão, informou que a ABTL enviará o projeto executivo para análise da CODESP. O Presidente do CAP deliberou para que seja enviado ofício à CODESP, solicitando que os Píeres 5 e 6 da Alemoa sejam renomeados para Píeres 5A e 6A e que os Píeres da Ilha Barnabé, que também são denominados Píeres 5 e 6, passem a ser Píeres 5B e 6B, evitando assim qualquer tipo de confusão. 2) O Conselheiro Martin Aron parabenizou o Sr. Reinaldo Augusto Angelini pela nomeação como Delegado Adjunto da Alfândega do Porto de Santos, assim como informou aos presentes que nos próximos dias a ABTTC, entidade na qual atua, colocará à disposição da Autoridade Aduaneira um Sistema de Monitoramento de Cargas de Exportação, com utilização de tecnologia de lacre eletrônico, que está sendo implantado através de projeto piloto em diversos Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação - REDEX no Porto de Santos. Além disso, oportunamente, o conselheiro, devidamente autorizado pelo plenário, trará a ABTTC – Associação Brasileira de Terminais Retroportuários e das Transportadoras de Contêineres para apresentar o mencionado Sistema de Monitoramento. 3) Relativamente as “NÃO CONFORMIDADES”, apontadas no Parecer Técnico nº 45 – SP AUD/CONPORTOS, durante a Auditoria daquela Comissão na CODESP, este Colegiado, solicita à Autoridade Portuária, que apresente, na próxima reunião, quais as ações realizadas até a presente data, bem como o cronograma contendo os procedimentos para atendimento das “Não Conformidades”, conforme TAC firmado entre a ANTAQ e CODESP. 4) O Colegiado solicitou que a Secretaria realize levantamento de todas as cartas emitidas no decorrer deste ano, verificando quais ainda não foram atendidas, para que sejam novamente emitidas. 5) O Colegiado convida para próxima reunião, a Delegada de Polícia Federal, Dr^a Luciana Fuschinni, para realizar apresentação sobre os trabalhos realizados pelo GT que trata da elaboração do PLANO DE REAÇÃO ESTRATÉGICA DE SEGURANÇA PORTUÁRIA – PRESP. 6) A representante da Anvisa realizará, na próxima reunião, apresentação sobre a reestruturação daquela Agência. 7) O Presidente da CODESP, Luiz Fernando, anunciou que assumirá a presidência do Porto de Paranaguá, ficando na CODESP até o dia 31/12/2018,

aproveitou a oportunidade para agradecer a todos pela receptividade que teve neste curto espaço de tempo, contribuindo para que a CODESP retome seu rumo. Não havendo outras manifestações, o Presidente passou ao item **V – ENCERRAMENTO**, onde agradeceu a todos pela presença, desejando boas festas e um feliz ano novo, fixando a data da próxima reunião ordinária para o dia 18 de janeiro de 2019, às 09h00min, na Sala de reuniões na Sede do CAP, determinando a lavratura da presente Ata.

Rossano Reolon
PRESIDENTE

Luiz Fernando Garcia da Silva
CONSELHEIRO

Hilário Seguin Dias Gurjão
CONSELHEIRO

Érica Cristina Santos Carvalho
CONSELHEIRA

CMG Daniel Américo Rosa Menezes
CONSELHEIRO

Reinaldo Augusto Angelini
CONSELHEIRO

Omar Silva Junior
CONSELHEIRO

João Batista de Almeida Neto
CONSELHEIRO

Martin Aron
CONSELHEIRO

José Edgard Laborde
CONSELHEIRO

João Andrade Marques
CONSELHEIRO

José Cavalcanti Pessoa
CONSELHEIRO

Jorge Leite dos Santos
SECRETARIO-EXECUTIVO