

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO DE MACAPÁ

ATA DA 135ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO DE MACAPÁ

Data: 12/11/2010

Horário: 09:00h

Local: Sala de reuniões do prédio da Companhia Docas de Santana.

I. Expediente

1 - Assinatura da Lista de Presença dos Membros do CAP.

Conforme registrado na lista de presença, a qual é parte integrante desta Ata, compareceram: Raul Moura de Sá, José Adeilton Barbosa Leite, Edyr Campos Pacheco, Jairo Williams Tavares de Almeida, Mauro Carlos Ferreira de Magalhães, Jair Almeida Monteiro, Jarbas Gomes Pereira, e como convidado, Márcio Jean Costa Santana, representante da Transpetro.

– Justificativas de Ausência:

Não houve.

1.2 – Discussão e votação da Ata da 134ª Reunião Ordinária:

O presidente do CAP iniciou os trabalhos agradecendo a presença de todos. Em seguida, colocou a matéria para discussão e votação. Não havendo manifestação em contrário, a mesma foi aprovada por unanimidade.

2- Comunicações:

2-1 – Da Presidência:

O Presidente do CAP Raul Moura de Sá parabeniza pela incorporação da Guarda Portuária e comenta sobre a importância deste fato. A seguir parabeniza os membros do CAP, José Adeilton Leite e Jair Almeida, agraciados com a Comenda de Amigos da Marinha.

2.2-Comunicação dos demais Conselheiros:

O Diretor Presidente da CDSA destaca o nível da Guarda Portuária onde todos os inscritos no curso foram aprovados e somente 17 foram convocados, ficando 33 no quadro de reserva e 1 desistente. Explica que a aquisição de uniformes e armas segue um complexo processo na Polícia Federal, porém ambos já se encontram na fase de aprovação. O fato da Guarda Portuária ter recebido capacitação específica nos diversos tipos de armamento e dentro dos rigores exigidos pela legislação federal, facilitaram este processo.

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO DE MACAPÁ

II – ORDEM DO DIA

1 – Os Gargalos da Logística no Amapá.

Jesse Ramom de Azevedo, Estagiário de Engenharia de Produção inicia sua apresentação de Análise das Operações de Transporte de Carga no Estado do Amapá destacando a falta de informações no Estado nesta área. Foram consultadas informações na Secretaria de Transporte, SEICOM, SEMA, Secretaria da Receita, ANGLO e diversas transportadoras de carga fluvial, entretanto somente na Infraero foram encontradas informações consolidadas. Segundo CSCMP (2005), logística é “parte da gestão da cadeia de suprimentos que planeja, implementa e controla de maneira eficiente e efetiva o fluxo direto e reverso e a armazenagem de produtos, bem como os serviços e informações associados, cobrindo desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender aos requisitos do consumidor”. O transporte é um importante componente de Desempenho Logístico no planejamento das Operações de Transportes. Os modais de transporte são classificados em: rodoviário ferroviário, aquaviário e aeroviário. Na movimentação de cargas via modal Rodoviário encontramos diversas limitações das quais podemos citar a falta de controle e fiscalização sobre a movimentação de cargas e a falta de segurança devido às condições das estradas. Todos os produtos que abastecem o comércio são movimentados via rodovias. Areia e seixo são transportados por caminhões basculantes, principalmente pela BR210 a partir de Porto Grande. Já os produtos madeireiros como toras de pinus e eucalipto são transportados por carretas dedicadas da região de Porto Grande até Santana, para posterior exportação pelo Porto de Santana. A movimentação de carga via transporte Aeroviário são classificadas como Domésticas e Internacionais, existem poucas informações sobre a descrição dos produtos transportados. O principal terminal de cargas é o Aeroporto Internacional de Macapá, administrado pela INFRAERO, onde a carga doméstica corresponde a maior parte das operações do terminal. Na carga doméstica prevalece um quantitativo maior de entrada, enquanto na carga internacional os quantitativos são equilibrados. O modal Aquaviário ocorre de duas formas: Navegação Fluvial Ro-ro Caboclo e Navegação Marítima a partir do Porto Organizado de Macapá. A navegação fluvial ocorre através de balsas que transportam carretas semi-reboques e contêineres com produtos importados. A principal rota fluvial para o abastecimento do Estado é Macapá-Belém com 478 Km de extensão, percorrido aproximadamente entre 36 e 40 horas, contornando o Sul da Ilha do Marajó. A capacidade de carga de cada balsa varia de 300 a 800 toneladas, podendo transportar de 20 a 35 carretas de 28 toneladas cada na frequência de três vezes por semana. As empresas operadoras das balsas localizam-se às margens do Rio Matapí, em Santana. A obra de construção do porto de Macapá foi iniciada em 1980, originalmente com a finalidade de atender à movimentação de mercadorias por via fluvial para o estado do Amapá e a ilha de Marajó. Até o final de 2010 deve ultrapassar a marca de 1 milhão de toneladas/ano. A inauguração oficial das instalações ocorreu em 6 de maio de 1982. O Porto é composto pelo Cais A, de 200 m de comprimento com sistema carregador de Cavacos e Biomassa. A profundidade mínima de 12m atende principalmente a navegação de longo curso. O Cais B tem 136 m de comprimento e 02 berços, sendo um dedicado à balsa de combustível, com profundidade mínima de 10m e outro com profundidade mínima de 10m atende principalmente a navegação de Cabotagem. A

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO DE MACAPÁ

área de estocagem de 16500m² comporta a armazenagem de até 900 TEU's (contêineres). Dentro do Porto Organizado existem dois terminais privativos: o terminal da Anglo Ferrous, com cais de 270m e profundidade mínima de 12m atende exclusivamente a exportação de minério de ferro e o terminal da Texaco/Ipiranga com cais de 120m, e profundidade mínima de 10m atende exclusivamente a movimentação de combustíveis. O modal de transporte Ferroviário compreende basicamente a operação da Estrada de Ferro do Amapá (EFA), construída na década de 1950 com o objetivo de atender a cadeia produtiva do Manganês no Estado. Atualmente a EFA está sendo administrada pela Anglo Ferrous do Brazil sob concessão do Governo do Estado. A linha ferroviária tem a extensão de 194km, indo de Santana à Serra do Navio. A bitola de 1,435m cria grande dificuldade em adquirir maquinário para esta especificação considerando que a malha ferroviária brasileira possui bitolas de 1,40m e 1,60m. A ferrovia possui terminais de carga, em Serra do Navio, em Pedra Branca onde abastece o ferro da Anglo Ferrous e no Cupixi, onde ocorre o embarque de minério de cromita extraído pela Mineração Vila Nova. A movimentação de cargas ao longo da ferrovia configura-se perto do seu limite de capacidade, com movimentação projetada para 2010 de 4 milhões de toneladas, sendo que esta meta está muito próxima de ser atingida. Tanto as estradas federais quanto as estaduais apresentam deficiências em infra-estrutura, principalmente em relação à pavimentação e sinalização, o que torna o transporte rodoviário inseguro para produtos de alto valor agregado. Com a construção das pontes sobre o Rio Jari e sobre o Rio Oiapoque, projeta-se uma nova opção de transporte para importação de produtos advindos de outros estados, além de fomentar o comércio internacional com a União Européia, tendo a Guiana Francesa como integrante do Bloco. Com relação à cadeia produtiva do setor mineral transparecem muitas limitações com a falta de uma intermodalidade com os portos do estado. O Terminal da Anglo é de uso privativo, submetendo sob sua anuência, a utilização deste por outras mineradoras para a exportação de sua produção, por ser o único terminal ligado diretamente à EFA e ser especializado para o embarque de minério. Devido a crescente produção mineral do Estado e da exploração de minas não interligadas ao modal ferroviário, haverá no primeiro momento sobrecarga sobre as rodovias, em especial a BR156, o que torna evidente a utilização de outros modais para tornar o escoamento mais econômico e menos impactante sobre a infra-estrutura rodoviária. O fato de o Porto Público estar cercado por áreas residenciais cria uma grande dificuldade em ampliar a linha férrea até este porto. Aliando o fato do porto público não possuir infra-estrutura especializada para o embarque de minérios ao possível embarque da soja do Centro-oeste para exportação pelo Porto de Santana, onde poucos ativos dedicados a este tipo de operação tornam evidente o investimento em diversos aspectos da infra-estrutura portuária.

2 – Balanço das Atividades da CDSA até o 3º trimestre.

O conselheiro José Adeilton Barbosa Leite fez uma explanação sobre o Relatório do 3º trimestre de 2010 destacando os indicadores macro-econômicos ocorridos até o 3º trimestre do ano, que demonstram a forma racional com que vem sendo conduzida a Companhia. A receita realizada até o 3º trimestre supera as despesas em 61%, incluindo os tributos, somado ao superávit do ano anterior, define um cenário tranquilizador frente aos investimentos previstos para este ano. No item

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO DE MACAPÁ

detalhamento do faturamento por cliente, destacou que a Anglo Ferrous Brasil com 44 % lidera o faturamento, seguido pela AMCEL com 23% Mineração Vila Nova com 9 %, Petrobras com 4%, Ecometals com 3% e restando os demais com 17%. Como se vê 83 % do nosso faturamento do primeiro semestre foi resultante da prestação de serviços à cinco clientes, distribuindo melhor arrecadação e diminuindo a dependência polarizada em dois clientes. Quanto às despesas estas ficaram 30% abaixo da meta prevista até o terceiro trimestre. Na distribuição dos gastos o quesito mão de obra foi responsável por 42% da despesa seguido da carga tributária com 33 %. Finalizou sua apresentação fazendo um resumo das principais realizações no 3º trimestre de 2010, como aquisição dos móveis complementares ao prédio operacional; elaboração do Programa de Prevenção de Risco Ambiental – PPRA; elaboração do Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional – PCMSO; conclusão do levantamento Topográfico e Sócio Ambiental da Ilha de Santana; reforma das guaritas; realização do Curso de Licitação para todos os funcionários da CDSA; Conclusão do Plano de Zoneamento e Desenvolvimento – PDZ; posicionada definitivamente a Balsa Tanque de Diesel - BS7; realização da primeira e segunda fase do concurso público da guarda e inspetor portuário, tec. em contabilidade e tec.ambiental; início das atividades da Balsa Tanque de Diesel - BS7; contratação da Técnica em Contabilidade aprovada no concurso; conclusão do curso de habilitação da Guarda Portuária e Inspetor Portuário.

3 – Informações sobre SPU- Secretaria do Patrimônio da União sobre área invadida.

O Presidente do CAP, Raul Moura, retoma o assunto da área invadida citando o trabalho realizado pelo Presidente da CDSA, Sr José Adeilton Leite em 2005 e mostrando as imagens da recente visita à olaria abandonada nesta área. Estas informações serão de grande valia na sua gestão junto à AGU com reunião já agendada para discutir as alternativas de retomada destas áreas. Considerando que a Serraria está paralisada e a olaria apresenta potencial de aproveitamento pela Petrobrás que já manifestou interesse, os esforços de reintegração de posse serão direcionados a estas empresas. No caso do bairro, a situação é mais complexa. Portanto, o assunto será tratado separadamente.

4- Fixação da data da próxima reunião.

O presidente do CAP definiu a data da próxima reunião para 16 de dezembro de 2010.

III- Assuntos Gerais

1- O que ocorrer

O Presidente do CAP deu por encerrada a 135ª Reunião do Conselho de Autoridade Portuária. Nada mais a tratar, eu Derlane de Nazaré Santiago Pereira, lavrei a presente ata que após lida será assinada pelo Senhor Presidente, por mim e pelos demais conselheiros.

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO DE MACAPÁ

Santana-AP, 11 de novembro de 2010.

Raul Moura de Sá
Presidente do CAP/AP

Derlane de N. Santiago Pereira
Secretária do CAP/AP